



ORIGINAL RESEARCH PAPER (Humanities & Marine Management)

International Environmental Obligations of Port State

Zahra Mahmoudi Kordj ^{1*}, Masoumeh Hosseini ²¹ Department of Law, Faculty of Law and Political Science, University of Mazandaran, Babolsar, Iran² Faculty of Law and Political Science, University of Mazandaran, Babolsar, Iran

ARTICLE INFO

Code: A-10-1568-1

Article History:

Received: 15/07/2020

Revised: 18/09/2021

Accepted: 30/04/2021

Keywords:

Port state

Environment

Preventive Obligations

Confrontational Obligation

*Corresponding author:

✉ z.mahmoudi@umz.ac.ir

id 0000-0002-8126-9356

ABSTRACT

Background and Theoretical Foundations: Previously, Dominik Anderska in the research entitled "coastal state's competence in the prevention of pollution arising from ships; protection of the marine environment or Freedom of navigation" in 2017 has investigated subject of protection of the marine environment against pollution arising from ships from the coastal state, in contrast to the principle of the sovereignty with freedom of the seas but as the name implies, it focuses solely on pollution from ships and two conventions of the Law of the Sea and the MARPOL Convention Mohammadi et al. In the article entitled "Evolution of the International Legal Regime for the Protection of the Marine Environment against Inshore Pollutants; from Montego bay to Cartagena" in 1394, while emphasizing on Conversion of the problem of land-based marine pollutants to a concern for the international community and lack of The effectiveness of the provisions of general international law in combating these pollutants examines existing regional conventions that have been concluded to address gaps in general international law in this area, and examines the mechanisms contained in these instruments to identify potential gaps. Ports and their activities are the most important and significant land-based pollutants that directly or indirectly affect the marine environment. This article reviews the obligations of the port state dealing with damages that can threaten environmental ports and areas outside of competence of the port state. Formerly, it was assumed that most of these damages were caused by ship traffic but now the range of environmental threats have increased and taken new dimensions. New environmental challenges of ports include issues such as the effect of climate change on ports, noise and Thermal pollution, invasive species, development of industrial and economic activities, sustainable protection of marine resources and endangerment of port biodiversity. In this study, we intend to review the environmental obligations of the port state, which include taking precautionary measures, environmental impact assessment, providing appropriate facilities, inspection of ships, reporting incidents involving oil spills, dealing with discharges at sea and dealing with Illegal, unreported and unregulated fishing. Justify the need to grant extraterritorial competence beyond the current system.

Methodology: In order to answer the question of what are the port state's obligations to protect the marine environment, international documents including treaties and regulations of international organizations (soft law) and library data such as reliable scientific essays and articles have referred.

Findings: According to the studies, the current states' environmental obligations system is primarily based on territorial competence and the traditional role of ports (Trade and Navigation). However, in today's world, with the emergence of new generations of ports, the functions of these strategic points have also changed. This evolution and the emergence of global environmental challenges have created an unfavorable situation for the marine environment. Despite their extraterritorial effects, they are not covered by the current port protection system.

Conclusion: Extension of the port state's competence to consider the necessary protections and safeguards along with dispute settlement procedures at the national and international levels can fill the gaps of the flag state system. The only way to balance the functions of the new generations of ports and marine conservations is to change the jurisdictions from limited and voluntary to comprehensive and compulsory.

doi 10.52547/joc.12.46.13

©2021 JOC. All rights reserved



NUMBER OF TABLES

0



NUMBER OF FIGURES

0



NUMBER OF REFERENCES

51

مقاله پژوهشی (علوم انسانی و مدیریت دریا)

تعهدات زیست‌محیطی بین‌المللی دولت صاحب‌بندر

زهرا محمودی کردی^{۱*}، معصومه حسینی^۲^۱ گروه حقوق، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران^۲ دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران

اطلاعات مقاله

چکیده

پیشینه و مبانی نظری پژوهش: پیش از این، دومینیک آندرسکا در پژوهش خود تحت عنوان "صلاحیت دولت ساحلی در پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها؛ حفاظت از محیط زیست دریایی یا آزادی دریانوردی" در سال ۲۰۱۷ به موضوع حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی ناشی از کشتی‌ها از سوی دولت ساحلی، در تقابل اصل حاکمیت و آزادی دریاها می‌پردازد که همان‌گونه که از نام پژوهش مزبور برمی‌آید تمرکز آن صرفاً بر روی آلودگی ناشی از کشتی‌ها بوده و موضوع مطالعه آن بیشتر دو کنوانسیون حقوق دریاها و کنوانسیون مارپل است. محمدی و همکاران در مقاله خود تحت عنوان "تحول رژیم حقوقی بین‌المللی حفاظت از محیط زیست دریایی در مقابل آلاینده‌های مستقر در خشکی؛ از مونگوبی تا کارتاگنا" در سال ۱۳۹۴ ضمن تأکید بر تبدیل معضل آلاینده‌های دریایی مستقر در خشکی به دغدغه‌ای برای جامعه بین‌المللی و عدم کارایی مقررات حقوق بین‌الملل عام برای مقابله با این آلاینده‌ها، به بررسی کنوانسیون‌های منطقه‌ای موجود که به منظور رفع خلأهای حقوق بین‌الملل عام در این حوزه، متعقد شده‌اند پرداخته و ضمن بررسی سازوکارهای موجود در این اسناد به شناسایی خلأهای احتمالی موجود در آنها نیز می‌پردازد. بنادر و فعالیت‌های صورت گرفته در آنها، مهمترین و قابل‌توجه‌ترین آلاینده‌های مستقر در خشکی هستند که بطور مستقیم یا غیرمستقیم محیط‌زیست دریایی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. مقاله حاضر به دنبال بررسی تعهدات دولت صاحب‌بندر در مقابله با آسیب‌هایی است که می‌تواند محیط‌زیست بنادر و مناطق خارج از صلاحیت دولت صاحب‌بندر را تهدید نماید. در گذشته تصور بر این بود که عمده این آسیب‌ها ناشی از تردد کشتی‌ها در بندرگاه‌هاست اما امروزه دامنه تهدیدات زیست‌محیطی بنادر افزایش یافته و ابعاد جدیدی به خود گرفته است. مسائلی همچون اثر تغییرات اقلیمی بر بنادر، آلودگی‌های صوتی و حرارتی، گونه‌های مهاجم، توسعه فعالیت‌های صنعتی و اقتصادی، حفاظت پایدار از منابع دریا و به خطر افتادن تنوع زیستی بندر از جمله چالش‌های زیست‌محیطی جدید دولت‌های صاحب‌بندر محسوب می‌شوند. در این پژوهش بر آنیم تا ضمن بررسی تعهدات زیست‌محیطی دولت صاحب‌بندر که شامل اتخاذ اقدامات احتیاطی، ارزیابی آثار زیست‌محیطی، تدارک تسهیلات مناسب، بازرسی کشتی‌ها، گزارش‌دهی از حوادث متضمن ریزش نفت، مقابله با تخلیه مواد در دریا و مقابله با صید غیرقانونی، گزارش‌نشده و نابسامان، لزوم اعطای صلاحیت فراسرزمینی ورای نظام کنونی را توجیه نماییم.

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۴/۲۵
تاریخ بازبینی: ۱۴۰۰/۰۶/۲۷
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۲/۱۰

واژگان کلیدی:

دولت صاحب‌بندر
محیط زیست
تعهدات پیشگیرانه
تعهدات مقابله‌جویانه

*نویسنده مسئول

✉ z.mahmoudi@umz.ac.ir

روش‌شناسی: برای پاسخ به این سؤال که چه تعهداتی بر ذمه دولت صاحب‌بندر برای حفظ محیط زیست دریایی قرار دارد، به اسناد بین‌المللی اعم از معاهدات و سایر مقررات مصوب سازمان‌های بین‌المللی (حقوق نرم) و داده‌های کتابخانه‌ای شامل تألیفات و مقالات معتبر علمی مراجعه گردید.

یافته‌ها: طبق بررسی‌ها و نتایج به عمل آمده، نظام کنونی تعهدات زیست‌محیطی دولت‌صاحب‌بندر تا حد زیادی مبتنی بر صلاحیت سرزمینی و نقش سنتی بنادر (تجارت) است. این در حالی است که امروزه همزمان با پیدایش نسل‌های جدید بنادر، کارکردهای این نقاط استراتژیک تغییر پیدا کرده و این تحول با بروز چالش‌های زیست‌محیطی جهانی، و وضعیتی نامطلوب را برای محیط زیست دریایی رقم زده است که به رغم آثار فراسرزمینی، تحت پوشش نظام کنونی حفاظت از بنادر قرار نمی‌گیرند.

نتیجه‌گیری: گسترش صلاحیت دولت‌صاحب‌بندر، پیش‌بینی حفاظت‌ها و پادمان‌های لازم در کنار آیین‌های حل‌وفصل اختلافات در سطوح ملی و بین‌المللی می‌تواند تکمیل‌کننده نواقص نظام دولت‌صاحب‌پرچم باشد و تنها با تبدیل صلاحیت محدود و داوطلبانه دولت‌صاحب‌بندر به صلاحیتی جامع و گسترده می‌توان میان کارکردهای نسل‌های جدید بنادر و حفاظت از محیط‌زیست دریایی توازن برقرار نمود.

مقدمه

از سوی دیگر، بنادر گزینه منطقی برای بررسی اینکه آیا کشتی‌های حاضر در آنجا استانداردهای ملی یا بین‌المللی را رعایت نموده و یا در مناطق دریایی تحت صلاحیت دولت صاحب بندر و نیز مناطق دریایی سایر کشورها یا دریای آزاد رفتارهای مغایر با مقررات بین‌المللی نداشته‌اند، به حساب می‌آیند. به واقع، دولت صاحب بندر فقط نباید منافع ملی خود را تأمین نماید بلکه فرصت‌هایی را برای پیشبرد منافع جامعه بین‌المللی در اختیار دارد از جمله در مورد اطمینان از ایمنی در دریا (ایمنی دریایی)، حفاظت از محیط زیست دریایی و استفاده پایدار از منابع زنده دریایی و حفاظت از تنوع زیستی دریایی. از آنجایی که منافع جمعی و فراسرزمینی را با تعهداتی که مبتنی بر صلاحیت سرزمینی دولت صاحب بندر باشد نمی‌توان محقق نمود، موضوع صلاحیت‌های فراسرزمینی دولت صاحب بندر مطرح می‌شود. این در حالیست که در حقوق بین‌الملل، نه تنها معاهده‌ای مختص محیط‌زیست بنادر منعقد نشده بلکه در معاهدات دیگر که بسته به موضوع، از بندر و دولت صاحب بندر سخن به میان آمده، رویکرد سنتی غالب است.

کنوانسیون حقوق دریاهای در راستای تکمیل مسئولیت دولت صاحب پرچم، در ماده ۲۱۸ از سازوکار صلاحیت دولت صاحب بندر سخن به میان آورده که در نوع خود یک نوآوری محسوب می‌شود، اما قلمرو این ماده محدود است. با توجه به اهمیت محیط‌زیست دریایی در حیات بشر، زمینه برای افزایش دامنه صلاحیت و تعهدات دولت صاحب بندر به ویژه در مورد حفاظت از محیط‌زیست جهانی وجود دارد. مقاله حاضر با هدف ارائه تصویری از نظام تعهدات زیست محیطی دولت صاحب بندر (اعم از معاهدات (حقوق سخت) و دستورالعمل‌های مرتبط (حقوق نرم) و لزوم رویکرد جدید به صلاحیت‌های این دولت تنظیم گشته و به دنبال پاسخ به این سؤال اساسی است که چه تعهداتی برای حفاظت از محیط زیست دریایی بر عهده دولت صاحب بندر است؟ در همین راستا مقاله از سه بخش اصلی تشکیل شده است که در بخش نخست مفهوم دولت صاحب بندر بررسی شده. در بخش‌های دوم و سوم به ترتیب تعهدات پیشگیرانه و مقابله‌ای دولت صاحب بندر برای حفاظت از محیط زیست ارزیابی و در پایان نیز نتیجه‌گیری ارائه شده است.

پیشینه و مبانی نظری پژوهش

۱. مفهوم دولت صاحب بندر

به لحاظ تاریخی، بنادر غیرنظامی به عنوان سرمایه‌های ملی، تحت حاکمیت دولت صاحب بندر بوده و بالتبع مطابق قوانین ملی اداره می‌شدند. از این رو، وضع مقررات در سطح بین‌المللی امری غیرضروری به نظر می‌رسید. تنها استثناء وارده، بنادر نظامی (پایگاه‌های دریایی) بودند که بعضاً تحت کنترل قدرت خارجی قرار داشتند. در چنین شرایطی، به منظور پاسداری از حاکمیت دولت محلی، اعطای پایگاه دریایی بر مبنای موافقت‌نامه‌های بین‌المللی صورت می‌گرفت که روابط میان دولت محلی و قدرت مستقر در پایگاه دریایی را تنظیم می‌کردند [۱]. بی‌توجهی تاریخی حقوق بین‌الملل به بنادر، تاحدی ریشه در اصل حاکمیت و صلاحیت داخلی دولت‌ها دارد؛ چرا که بنادر به لحاظ موقعیت جغرافیایی جزو قلمرو دولت ساحلی و تحت حاکمیت آن دولت هستند. مع‌الوصف، امروزه از یک‌سو با افزایش نقش بنادر در اقتصاد و پررنگ‌تر شدن نقش چشمگیری که از گذشته در تجارت بین‌المللی داشتند شاهد تردد روزانه کشتی‌های تجاری با تابعیت‌های مختلف به بنادر هستیم و از سوی دیگر نگرانی‌های زیست‌محیطی و لزوم توجه بیشتر به مسائل زیست‌محیطی که بعضاً فارغ از مرزهای جغرافیایی آسیب‌زا هستند، ناکارآمدی دیدگاه سنتی و ضرورت وضع مقررات فراملی و استانداردهایی یکسان با لحاظ طبقه‌بندی مزبور از بنادر را نمایان ساخته است. قدر مسلم این است که از یک سو اکثر فعالیت‌هایی که در حال حاضر در بنادر صورت می‌پذیرد، می‌تواند محیط زیست بندر و حتی ماورای آن را به مخاطره اندازد و آلودگی‌ها و آسیب‌هایی را پدید آورد که به مناطق فراتر از صلاحیت ملی و یا مناطق دریایی سایر دولت‌ها گسترش یابد. دستورالعمل محیط‌زیست، بهداشت و ایمنی بانک جهانی، چالش‌های زیست‌محیطی ناشی از فعالیت بنادر را به تغییر زیستگاه زمینی، آبی و تنوع زیستی، تغییرات اقلیمی و تغییر در کیفیت آب، چالش‌های ناشی از مدیریت نامناسب پسماند و مواد خطرناک، انتشار گازهای گلخانه‌ای (آلودگی هوا) و ایجاد سروصدا و ارتعاش (آلودگی صوتی) تقسیم نموده است.^۱

در دهه‌های اخیر فعالیت‌های انسانی که به محیط زیست دریایی آسیب وارد می‌کنند، شدت یافته و نگرانی فزاینده‌ای در خصوص وضعیت محیط زیست اقیانوس‌ها به طور کلی و به ویژه تنوع زیستی آن به وجود آمده است. مطابق گزارش دبیرکل سازمان ملل متحد این خطرها شامل صید بی‌رویه، صید غیرقانونی، گزارش‌نشده و ساماندهی نشده، استخراج از بستر عمیق دریا، گسترش گونه‌های مهاجم، کابل‌گذاری، گردشگری، آلودگی، از بین رفتن زیستگاه‌ها، و... است [۲].

۱ پایانه‌ها قابل اعمال بر بنادر دریایی و آب شیرین، اسکله‌ها و پایانه‌های بار و مسافر است. کشوری (شامل تعمیر و نگهداری کشتی‌ها)، پایانه‌های سوخت و راه‌آهن، به ترتیب در راهنمای محیط زیست، بهداشت و ایمنی کشوری، پایانه‌های نفت خام و فرآورده‌های نفتی و راه‌آهن آمده است. ۱ لازم به ذکر است که در رابطه با تعهدات عرفی دولت صاحب بندر، تنها موضوعی که از آن به عنوان یک عرف بین‌المللی یاد می‌شود، حق ورود کشتی به بنادر در حالت انقطاع است که ارتباط اندکی با حوزه حفاظت از محیط زیست دارد. برای کسب اطلاعات بیشتر در خصوص این حق می‌توانید به آدرس زیر مراجعه نمایید.

<https://www.lawteacher.net/free-law-essays/transportation-law/refuge-for-ships-in-distress.php>

¹ World Bank Group, Environment, Health and Safety Guidelines for Ports, Harbors and Terminals (2017).

دستورالعمل‌های زیست‌محیطی، بهداشت و ایمنی خاص، اسناد مرجع فنی برای عملکردهای صنعتی بین‌المللی است. هنگامی که یک یا چند عضو بانک جهانی مشغول پروژه‌ای هستند، این دستورالعمل‌ها مطابق با سیاست‌ها و استانداردهای مربوطه اعمال می‌شود. دستورالعمل‌های یادشده برای بخش صنعت به گونه‌ای طراحی شده‌اند که همراه با سند دستورالعمل محیط زیست، بهداشت و ایمنی خاص، که راهنمای یاقوه برای کاربران در خصوص مسائل محیط‌زیست، بهداشت و ایمنی در تمام بخش‌های صنعت است، مورد استفاده قرار گیرند. دستورالعمل محیط زیست، بهداشت و ایمنی برای بنادر، اسکله‌ها

مفهوم دولت صاحب بندر برای نخستین بار در اوایل دهه ۷۰ میلادی در مذاکرات مربوط به کنوانسیون مارپل و به عنوان مفهومی متفاوت از دولت ساحلی مطرح گردید و سپس در کنفرانس سوم حقوق دریاهای مجدداً مورد توجه قرار گرفت.^۱ نهایتاً در موادی از کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ انعکاس یافت. البته این کنوانسیون و سایر معاهدات بین‌المللی ذیربط، بدون ارائه تعریفی از دولت صاحب بندر، صرفاً صلاحیت‌های آن را بر شمرده‌اند [۲]. که شامل صلاحیت نسبت به طیف وسیعی از فعالیت‌هایی که در بندر صورت می‌پذیرد تا اعمال صلاحیت بر مناطق دریایی مجاور بندر و حتی مناطق فراتر از صلاحیت ملی (دریاهای آزاد) می‌شود.^۲ در حال حاضر تنها نهادی که دولت صاحب بندر را تعریف نموده آنکتاب است. طبق این تعریف، دولت صاحب بندر به دولتی گفته می‌شود که بندر، تحت حاکمیت و در چارچوب مرزهای آن قرار گرفته است مدیریت اصلی بندر با دولت صاحب بندر است که عمدتاً به "مقامات بندر" تفویض می‌شود. مقامات بندر، به تنهایی و یا از طریق متصدیان خصوصی و غیرخصوصی بندر را اداره می‌کنند.^۳ در واقع مقامات بندر، کارگزاران دولت صاحب بندر بوده و از نقطه نظر اداری، سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی، سازماندهی و توسعه بندر و رابطه با مشتریان، اسکله، لنگرگاه‌ها و دیگر خدمات مرتبط با پایانه‌های دریایی را مدیریت می‌کنند [۳].

درک مفهوم دولت صاحب بندر در حقوق بین‌الملل مستلزم شناخت صلاحیت‌های آن است. صلاحیت دولت صاحب بندر، نتیجه اصل حاکمیت و در وهله نخست، صلاحیت‌های سرزمینی است که اعمال آن، نیازمند وجود پیوند سرزمینی است [۴]. بروز تهدیدات زیست محیطی جدید، نشان می‌دهد که صلاحیت سرزمینی برای مقابله با آنها ناکافی است. ضمن آنکه حتی در قلمرو صلاحیت سرزمینی نیز تغییر کارکرد بنادر خلأهایی را به وجود آورده است.

درک مفهوم دولت صاحب بندر در حقوق بین‌الملل مستلزم شناخت صلاحیت‌های آن است. صلاحیت دولت صاحب بندر، نتیجه اصل حاکمیت و در وهله نخست، صلاحیت‌های سرزمینی است که اعمال آن، نیازمند وجود پیوند سرزمینی است [۴]. بروز تهدیدات زیست محیطی جدید، نشان می‌دهد که صلاحیت سرزمینی برای مقابله با آنها ناکافی است. ضمن آنکه حتی در قلمرو صلاحیت سرزمینی نیز تغییر کارکرد بنادر خلأهایی را به وجود آورده است.

در فهرست راهنمای سازمان ملل متحد^۴ که شامل موافقت‌نامه‌های بین‌المللی ثبت‌شده در دبیرخانه سازمان ملل و جامعه ملل است، جمعاً ۳۰۶ سند مرتبط با موضوع بنادر، طبقه‌بندی شده، اما در کل این فهرست، تنها کنوانسیون رژیم بین‌المللی بنادر^۵ است که موادی را به تعهدات دولت صاحب بندر اختصاص داده است^۶ [۱]. تعهدات یادشده نیز بیش از آنکه زیست‌محیطی باشند به موضوعات تجاری ربط دارند [۵، ۶]. علاوه بر کنوانسیون مزبور، معاهدات بین‌المللی دیگر یعنی، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپل)، کنوانسیون آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC)، پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری ناشی از مواد خطرناک و سمی

تعهدات برآمده از اسناد فوق را می‌توان براساس معیارهای مختلفی از جمله قلمرو اعمال تعهد (سرزمینی یا فراسرزمینی بودن)، هدف وضع آن (پیشگیری یا مقابله)، سلبی یا ایجابی بودن موضوع تعهد یا ماهیت نرم و سخت آن تقسیم‌بندی نمود، اما از آنجایی که معیار هدف، از سایر معیارها جامع‌الشمول‌تر بوده و تعهدات پیشگیرانه در حفظ محیط زیست جایگاه ویژه‌ای دارند، در مقاله حاضر ملاک تقسیم‌بندی تعهدات قرار گرفته است. در مطالب پیش رو ابتدا تعهداتی که هدف آنها پیشگیری از آسیب‌های زیست‌محیطی است و سپس تعهداتی که هدفشان مقابله با آسیب‌های ایجاد شده است، بررسی می‌گردد.

۲. تعهدات پیشگیرانه

تجربه و تخصص علمی نشان داده که ممانعت از بروز خطرات زیست‌محیطی - به دلایل اقتصادی و اکولوژیکی - اهمیت بسیاری دارد، تا جایی که از پیشگیری به عنوان قاعده طلایی حقوق بین‌الملل محیط زیست یاد می‌شود. رویکرد پیشگیرانه فارغ از ابعاد خطر، به دنبال کنترل و کاهش آثار فرامرزی ناشی از آن است [۷]. هر تعهدی که ماهیت پیشگیرانه دارد، باید اولاً مانع از ورود آسیب زیست محیطی شود و ثانیاً باید متضمن اقدامات مثبت جهت حفاظت از محیط زیست باشد [۱۲]. هر دولتی موظف است از کلیه ابزارهای در اختیار برای جلوگیری از فعالیت‌های ارتکابی در سرزمین یا حوزه تحت صلاحیت استفاده کند که ممکن است به ایراد خسارت چشمگیر به محیط زیست دولت (های) دیگر منجر شود [۱۳]. با توجه به حجم گسترده فعالیت‌های تجاری و اقتصادی که در بنادر انجام می‌شود، وجود مقررات بین‌المللی جهت پیشگیری از آسیب‌های زیست محیطی ضرورتی انکار ناپذیر است. بر همین اساس، تعهدات پیشگیرانه دولت صاحب بندر در حال حاضر، هم شامل پیشگیری از ایجاد وضعیت‌های پرخطر برای

³ UNCTAD, Legal Aspects of Port Management. Report by UNCTAD Secretary (1993).

Retrieved from: <https://unctad.org/system/files/official-document/poshipd639.en>

⁴ United Nations Cumulative Index.

⁵ Convention and Statute on International Regime of Maritime Ports 1923.

⁶ برای اطلاعات بیشتر و روزآمد در این زمینه به آدرس زیر مراجعه شود.

https://www.un-ilibrary.org/international-law-and-justice/treaty-series-cumulative-index-no-50_76fbebbaa-en

^۱ تفاوت اصلی میان مفهوم دولت صاحب بندر (Port state) و دولت ساحلی (Coastal state)، به قلمرو اعمال صلاحیت مربوط می‌شود. صلاحیت دولت ساحلی محدود به نقش‌هایی است که در مناطق تحت صلاحیت آن دولت رخ می‌دهد. حال آنکه حوزه شمول صلاحیت دولت بندر به نقش‌های صورت‌گرفته ورای مناطق تحت صلاحیت نیز گسترش می‌یابد.

² Taken from: Oxford Public International Law Website. Retrieved December 24, 2019.

<https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law/epil/9780199231690/law/9780199231690e2052?rskey=bJKwRe&result=1&prd=OPIL>.

۱. نفت به هر شکل آن اعم از نفت خام، سوخت، پسماند نفتی و محصولات پالایش شده مندرج در ضمیمه یک کنوانسیون مارپل^۱؛

۲. مایعات مضر (سمی) مذکور در ضمیمه دو کنوانسیون مارپل^۲؛

۳. مواد مضر و خطرناک از جمله آلاینده‌های دریایی و پسماندهای تحت شمول مقررات حمل کالاهای خطرناک از طریق دریا (IMDG)^۳؛

۴. مواد فلّه جامدی که خطرات شیمیایی دارند و نیز مواد فلّه جامدی که تحت شمول ضمیمه (ب) کد دستورالعمل عملیات ایمن محموله‌های فلّه جامد^۴ قرار دارند.

ماده ۱۷ کنوانسیون رژیم بین‌المللی بنادر، دولت صاحب‌بندر را مکلف به اتخاذ اقدامات احتیاطی برای حمل‌ونقل کالاهای خطرناک نموده است. براین اساس، صدور مجوز برای کالاهایی که صادرات و واردات آنها تهدیدی علیه بهداشت عمومی و امنیت ملی محسوب می‌شود، ممنوع است [۲۸-۳۱].

همچنین، ضمیمه سوم کنوانسیون مارپل، با عنوان "تعهد به جلوگیری از آلودگی ناشی از مواد مضر بسته‌بندی شده" نسبت به کشتی‌هایی که حامل مواد مضر بسته‌بندی شده هستند، اعمال می‌گردد. این سند، برای توصیف و طبقه‌بندی مواد مضر از مقررات حمل کالاهای خطرناک از طریق دریا (IMDG) بهره گرفته است. سند مزبور دولت صاحب بندر را ملزم به بسته‌بندی، علامت‌گذاری، برچسب‌زنی، مستندسازی محموله‌های حاوی مواد مضر و نیز اعمال محدودیت‌های کمی با توجه به سایز و ساختار محموله، تجهیزات کشتی و ماهیت ذاتی مواد می‌نماید.^۵ بر این اساس، می‌توان گفت ضمیمه سوم کنوانسیون مارپل حمل‌ونقل مواد مضر را ممنوع اعلام نموده مگر آنکه شرایط و ضوابط معین‌شده همچون بسته‌بندی، علامت‌گذاری، برچسب‌زنی رعایت شده باشد و اسناد و مدارک کافی در خصوص چیدمان کالاهای خطرناک و محدودیت‌های مرتبط با ایمنی کشتی و حفاظت از جان افراد در دریا ارائه گردد [۳۲، ۳۳]. اهمیت مسئله محموله‌های خطرناک و مضر تا جایی است که حتی بسته‌های خالی که از آنها سابقاً جهت حمل مواد مضر استفاده می‌شد نیز مشمول قواعد حاکم بر مواد مضر می‌باشند [۳۴].

ملاحظه می‌شود که کلیه مقررات بین‌المللی فوق‌الذکر، از سه عبارت «محموله‌های خطرناک»، «حمل و نقل کالاهای خطرناک» و «مواد مضر بسته‌بندی شده» برای بیان تعهدات پیشگیرانه و اقدامات احتیاطی دولت صاحب بندر استفاده نموده‌اند.^۶ در کلیه این مقررات

محیط زیست بنادر از طریق اتخاذ اقدامات احتیاطی و ارزیابی زیست‌محیطی فعالیت‌های بالقوه خطرناک می‌شود و هم متضمن ارائه یک سری خدمات و تسهیلات به کشتی‌ها به منظور حفاظت از محیط زیست دریایی است که شامل دریافت رسوبات و پسماندها، شستشوی مخازن، و بازرسی به ویژه مدارک مربوط به آب توازن کشتی‌ها می‌شود [۱۱، ۱۴-۱۷].

۱-۲ اتخاذ اقدامات احتیاطی

حجم قابل توجه تجارت محموله‌ها و کالاهایی که می‌توانند حیات انسان‌ها و محیط زیست را به خطر اندازند، مبنایی برای وضع مقررات بین‌المللی و لزوم به کارگیری اقدامات احتیاطی در صادرات و واردات این قبیل محموله‌هاست. قدر مسلم این است که حمل‌ونقل مواد خطرناک به ویژه از طریق دریا امری خطرناک است؛ زیرا مقادیر و حجم محموله‌ها در مقایسه با حمل‌ونقل زمینی بسیار بیشتر است. برای مثال، در هر مخزن تانکر بین ۲۰ تا ۲۰۰۰ برابر مخازن مورد استفاده در حمل و نقل جاده‌ای، مواد خطرناک می‌تواند حمل شود. در نظر آوردن ابعاد زیست‌محیطی و آثاری همچون آلودگی آب و مرگ‌ومیر جانوران و گیاهان دریایی در اثر ورود این حجم از مواد به دریا برای بیان ضرورت وضع مقررات احتیاطی و پیشگیرانه کافی است. اما مسئله قابل تأمل این است که حوزه شمول تعهد دولت صاحب بندر در رابطه با کالاهای خطرناک و مواد مضر صرفاً به حمل‌ونقل این قبیل کالاها محدود می‌شود یا با توجه به امکان تولید این کالاها در بنادر نسل دوم به بعد، می‌بایست تعهدات پیشگیرانه بین‌المللی برای نظارت بر مرحله تولید نیز وضع گردد [۱۸-۲۲].

سازمان ملل متحد در سال ۱۹۵۶ «حداقل الزامات حمل‌ونقل کالاهای خطرناک» را منتشر نمود. در این دستورالعمل از عبارت محموله‌های خطرناک استفاده شده که شامل مواد منفجره، گازها، مایعات و جامدات قابل اشتعال، مواد اکسید شده، سمی، رادیو اکتیو، مواد خورنده و سایر کالاهای خطرناک می‌شود و عبارت سایر کالاهای، نشان از حصری نبودن فهرست مزبور دارد [۲۳-۲۷].

سازمان بین‌المللی دریانوردی با نگرشی موسع نسبت به محموله‌های خطرناک موارد زیر را اعم از آنکه به شکل بسته‌بندی یا فلّه باشند، محموله خطرناک توصیف نموده است:

۱ ضمیمه یک کنوانسیون مارپل تحت عنوان «مقررات برای جلوگیری آلودگی ناشی از نفت» در مورد همه تانکرهای با ظرفیت ناخالص ۱۵۰ تن و سایر کشتی‌ها با ظرفیت ناخالص ۴۰۰ تن و بیشتر اعمال می‌گردد. تخلیه مواد حاوی نفت به دریا در مناطق ویژه دریایی در هر شرایطی ممنوع و در سایر مناطق از محدودیت‌هایی برخوردار است. پذیرش این پیوست برای تمام کشورهای عضو کنوانسیون مارپل اجباری بوده و دولت ایران نیز در سال ۱۳۸۱ این ضمیمه را پذیرفته است.

۲ ضمیمه دو کنوانسیون مارپل در خصوص کنترل آلودگی توسط مواد مایع سستی به صورت فلّه، در خصوص تمام کشتی‌هایی که مایعات مضر را بصورت فلّه حمل می‌کنند، اعمال می‌گردد. براساس این ضمیمه موادی که ممکن است باعث صدمه به محیط زیست دریایی گردند تخلیه آنها در دریا ممنوع و باقیمانده این مواد باید به بندر تحویل داده شود. پذیرش این پیوست برای تمام کشورهای عضو کنوانسیون مارپل اجباری بوده و دولت ایران نیز در سال ۱۳۸۱ این ضمیمه را پذیرفته است.

^۳ The International Maritime Dangerous Goods

^۴ BC Code- Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes

^۵ ضمیمه سوم کنوانسیون مارپل تحت عنوان «مقررات برای جلوگیری از آلودگی ناشی از مواد مضر بسته‌بندی شده» که در ژوئیه ۱۹۹۲ لازم‌الاجرا شد و دولت ایران نیز در سال ۱۳۸۸ بدین ضمیمه پیوست.

^۶ سازمان بین‌المللی دریانوردی، از اصطلاح «کالاهای خطرناک» (در دستورالعمل‌های سولاس و مقررات حمل کالاهای خطرناک از طریق دریا موسوم به IMDG) و از عبارت «محموله‌های خطرناک» (در توصیه‌نامه حمل‌ونقل ایمن محموله‌های خطرناک و فعالیت‌های مرتبط با آن در مناطق بندری) استفاده نموده است.

زیست محیطی در نظام‌های داخلی و بین‌المللی آن را به عنوان بخشی اساسی پذیرفته‌اند [۳۵]. ارزیابی آثار فعالیت‌های بالقوه خطرناک بر محیط زیست، معیاری است برای تعیین میزان توجه دولت‌ها به پیشگیری از خطرات زیست‌محیطی [۷]. کلیه فعالیت‌های اقتصادی و صنعتی آثار نامطلوبی را بر طبیعت و محیط زیست بر جای می‌گذارند و هدف از ارزیابی، به حداقل رساندن این آثار است [۳۶]. به بیان دیگر، انجام ارزیابی، بیانگر این است که مسائل زیست‌محیطی هنگام طراحی و برنامه‌ریزی یک فعالیت در نظر گرفته شده است. هرچند در مورد اینکه تأسیس بندر را می‌توان فعالیت بالقوه خطرناک نامید یا خیر، اختلاف نظر وجود دارد اما نمی‌توان از نقش ارزیابی آثار زیست محیطی در مکان‌یابی بندر غافل بود، مکان‌یابی نادرست می‌تواند تأثیرات منفی بالقوه‌ای بر کیفیت آب، آلودگی بستر دریا، محیط زیست دریایی و ساحلی داشته باشد.^۵ از آن گذشته، ارزیابی زیست محیطی فعالیت‌های اقتصادی و صنعتی که در بندر نسل جدید صورت می‌پذیرد، ضرورتی انکارناپذیر است.

به طور کلی، آثار زیست‌محیطی ناشی از فعالیت‌های بندر را می‌توان ذیل سه دسته مورد بررسی قرار داد: اول مکان‌یابی بندر؛ از جمله محل وجود سازه‌ها، محل دفن پسماندها و وضعیت توسعه آن در آینده. دوم ساخت و سازها؛ که شامل فعالیت‌های ساختمانی در دریا و خشکی، لایروبی، دفع مواد لایروبی‌شده و حمل‌ونقل مواد و سوم فعالیت‌های خاص بندر، نظیر فعالیت‌های مربوط به کشتی‌ها از جمله حمل‌ونقل، تخلیه مواد زائد [۱۶-۱۹].

در ارزیابی آثار زیست‌محیطی هر یک از فعالیت‌های یاد شده باید از یکسو مواردی همچون شرایط زیست‌محیطی موجود و از سوی دیگر تأثیری که فعالیت‌های بندری بر آب‌های زیرزمینی، خاک و محیط زیست دریایی و ساحلی، کیفیت هوا، عناصر بیولوژیکی و اکولوژیکی، مدیریت پسماند، جلوه‌های بصری و نیز محیط اقتصادی-اجتماعی بندر خواهند گذاشت، بررسی گردد [۳۷].

از میان اسناد مرتبط با محیط زیست بندر، کنوانسیون حقوق دریاهای ارزیابی اثرات زیست‌محیطی را ضروری دانسته است. مواد ۲۰۴ و ۲۰۵ کنوانسیون حقوق دریاهای کلیه دولت‌ها را موظف به نظارت، سنجش و ارزیابی، خطرات یا آثار آلودگی‌های زیست‌محیطی دریایی و انتشار گزارش آن می‌نمایند و ماده ۲۰۶ کنوانسیون مزبور دولت‌ها را ملزم نموده در مواردی که ممکن است فعالیت‌های انجام گرفته تحت صلاحیت یا کنترل آنها موجب آلودگی اساسی یا تغییرات مهم و مضر در محیط زیست دریا شوند، تا حد امکان آثار بالقوه آن فعالیت‌ها را ارزیابی نمایند. البته مواد فوق ابهاماتی دارد، از جمله اینکه محتوای

تمرکز روی مقوله حمل و تجارت مواد خطرناک است و از همین روی، لفظ محموله بیشتر مورد استفاده قرار گرفته است. عمده استدلالی که برای این نگرش وجود دارد این است که بیشتر حوادث زیانبار طی حمل‌ونقل غیراصولی کالاها رخ می‌دهد، هرچند نمی‌توان منکر اهمیت رعایت ضوابط احتیاطی در حمل مواد خطرناک و مضر بود اما به همان میزان نمی‌توان سیر تکاملی بندر و نقش آنها در تولید را نادیده گرفت. در رابطه با مواد خطرناک و مضر سه مرحله مختلف یعنی تولید، حمل‌ونقل (تجارت)^۱ و استفاده باید مورد توجه قانون‌گذاران باشد، حال آنکه لفظ «محموله» که در اسناد نمود یافته، صرفاً مرحله دوم یعنی حمل‌ونقل کالاهای خطرناک را پوشش می‌دهد. به عبارت دیگر، اسناد موجود صرفاً بندر را به عنوان محلی که تجارت کالاهای خطرناک در آنها انجام می‌شود (بندر نسل اول)^۲ دیده و تعهد دولت صاحب بندر به انجام اقدامات احتیاطی را محدود به مرحله حمل این مواد نموده‌اند اما پیدایش بندر نسل‌های دوم و سوم یا همان بندر اقتصادی و صنعتی، آن‌ها را تبدیل به محلی برای تولید کالاهای مختلف از جمله کالاهای خطرناک و مضر نموده است [۲۱، ۲۲، ۲۴].

وجود کارخانه‌ها و صنایعی همچون تولید کودهای شیمیایی و آفت‌کش‌ها و پالایشگاه‌های نفت خام و گاز طبیعی-که همگی در فهرست مواد خطرناک و مضر اسناد بین‌المللی قرار دارند- در بندر بزرگ جهان، دلیلی بر این ادعاست. فعالیت‌های صنعتی مزبور باعث آلودگی دریا در اثر ورود مواد مضر و آلاینده‌های شیمیایی و تولید زیادهای خطرناک در محیط بندر می‌شوند. برای مثال، دستورالعمل بهداشت، محیط زیست و ایمنی بانک جهانی در خصوص پالایش نفت، مسائل زیست‌محیطی مرتبط با پالایشگاه‌های نفت را شامل مواردی همچون انتشار مواد مضر در جو، تولید فاضلاب اسیدی و غیراسیدی، تصفیه و پالایش مواد خطرناک و ضایعات ناشی از آنها و تولید سروصدا دانسته است.^۳ این در حالی است که خلأ اقدامات قانونی بین‌المللی که دولت صاحب بندر را متعهد به نظارت و پیشگیری از آسیب‌های زیست‌محیطی ناشی از فعالیت‌های مرتبط با تولید مواد خطرناک نماید به وضوح احساس می‌شود. به بیان دیگر، مقررات زیست‌محیطی در این رابطه نتوانسته است خود را با تحولات تاریخی و سیر تکامل بندر وفق دهد [۲۶-۲۸].

۲-۲ ارزیابی آثار زیست‌محیطی^۴

ارزیابی آثار زیست محیطی، اولین ابزار قاعده گذاری زیست محیطی مدرن محسوب می‌شود که قانون‌گذاران، سیاست‌گذاران و مدیریت

³ World Bank Group, Environment, Health and Safety Guidelines for Petroleum Refining (2016).

⁴ Environmental Impact Assessment (EIA)

⁵ Economic and Social Commission for Asia Pacific, Assessment of the Environmental Impact of Port Development: A Guidebook for EIA of Port Development (1992).

^۱ لازم به ذکر است که امروزه بیش از صد میلیون نوع مختلف مواد شیمیایی خطرناک در جهان وجود دارد که تخمین زده می‌شود کمتر از صد هزار مورد آن دارای ارزش تجاری بوده و در نتیجه داد و ستد می‌شوند.

^۲ دوره توسعه این نسل از بنادر متعلق به پیش از دهه ۱۹۵۰ میلادی است. بندر نسل اول در واقع محل تبادل کالا بین خشکی و دریا بودند و نقش آنها بر فعالیت‌هایی مثل بارگیری و تخلیه بار کشتی‌ها، ذخیره‌سازی و تحویل و دریافت کالا متمرکز بود.

جلوگیری از گسترش و انتقال گونه‌های آبی مهاجم در اکوسیستم های دریایی است که این مهم از طریق کنترل و مدیریت آب توازن کشتیها و رسوبات حاصل از آن محقق می‌شود. صنعت کشتیرانی یکی از مسیرهای اصلی انتقال این گونه‌ها به محیط‌های جدید است؛ هم اکنون، سالانه ۱۰ میلیارد تن آب توازن بوسیله کشتی‌ها انتقال می‌یابد. تعداد نمونه‌های گیاهی و جانوری که روزانه از طریق آب توازن انتقال می‌یابد بین ۳۰۰۰ عدد تخمین زده می‌شود و آب توازن عامل اصلی انتقال و جابه‌جایی حداقل ۳۰۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰۰ گونه مختلف در سراسر جهان شناخته شده است که در مقصد تبدیل به گونه‌های مهاجم شده و اکوسیستم دریایی را با تهدید جدی مواجه می‌سازند. این مشکل با توجه به گسترش تجارت و حجم بالای حمل و نقل دریایی در دهه های اخیر افزایش صعودی داشته است. استفاده از آب توازن گرچه برای کشتی‌ها مزایای زیادی دارد^۳ اما برای محیط زیست دریایی، معایبی همچون انتقال نمونه‌های زنده دریایی، شامل باکتری‌ها، میکروبوها، بی‌مهرگان کوچک، تخم‌ها، کیست و لارو گونه‌های مختلف، از طریق آب دریا را در پی خواهد داشت. پیامدهای انتقال بدون کنترل ارگانسیم‌های ناخواسته توسط آب توازن کشتی‌ها به اندازه‌ای می‌تواند آسیب‌زا باشد که با بمب ساعتی مقایسه شده است [۳۸]. این گونه‌ها همچنین به عنوان یکی از چهار خطر عمده تهدید کننده اقیانوس‌ها اعلام شده‌اند [۳۹]. گونه‌های انتقال یافته از طریق آب توازن، می‌توانند در محیط تخلیه شده، تکثیر و به گونه‌های مهاجم تبدیل شوند که سایر نمونه‌های زنده محلی را از رقابت خارج و در اکوسیستم دریایی تغییر به وجود آورند [۳۸]. در نتیجه این فرایند، پیامدهایی نظیر تغییر در زنجیره غذایی، کاهش تنوع زیستی، محدود شدن زیستگاه، انتقال بیماری‌های غیربومی و انگل‌ها و اثر سوء بر اقتصاد منطقه ساحلی رخ خواهد داد. از خطرناک‌ترین گونه‌های مهاجمی که در سواحل ایران گسترش یافتند می‌توان به شانه دار ژله‌ای در دریای خزر^۵ و کشند (جلبک قرمز) در سواحل خلیج فارس اشاره کرد^۶. در حال حاضر تنها راه مؤثر برای غلبه بر ارگانسیم‌های ناخواسته، جلوگیری از ورود آنها به بنادر است زیرا بنادر مستقیماً در روند مدیریت آب توازن درگیر بوده و مهمترین جزء این فرآیند به شمار می‌روند [۲۹]. مجموعاً، در سه مرحله می‌توان اقداماتی را به منظور کاهش احتمال ورود گونه‌های مضر و بیماری‌زا به آب توازن و انتشار آنها اتخاذ نمود: برداشت آب توازن، حین سفر دریایی و تخلیه آب توازن. اساساً دو مورد از این سه مرحله یعنی برداشت و تخلیه آب توازن، به بندر ارتباط پیدا می‌کند. بر همین اساس، کنوانسیون مدیریت آب توازن در کنار وضع تعهداتی

گزارشی که باید توسط دولت‌ها منتشر شود مشخص نیست و از آن مهمتر اینکه رویکرد مواد فوق به تعهد ارزیابی رویکردی ناقص است زیرا برخلاف سایر اسناد بین‌المللی متضمن این تعهد، کنوانسیون حقوق دریاها به تعهدات ماهوی مرتبط با تعهد ارزیابی، از جمله تلاش مقتضی و همینطور تعهدات شکلی مرتبط مثل اطلاع رسانی، مذاکره و مشورت اشاره‌ای نکرده است. علیرغم ایرادات گفته شده، ماده ۲۰۶ قلمرو اجرایی گسترده‌ای دارد زیرا می‌توان آن را نسبت به فعالیت‌هایی که توسط غیراتباع یا بخش خصوصی تحت کنترل دولت صاحب بندر، در بنادر قابل اعمال دانست. نقطه قوت دیگری که ماده ۲۰۶ دارد، این است که از دو معیار برای الزام به ارزیابی استفاده نموده یکی احتمال آلودگی اساسی و دیگری تغییرات مهم و مضر در محیط زیست دریا. برخلاف نگرش‌های سنتی که آسیب به محیط زیست از زاویه ایجاد آلودگی نگریسته می‌شد، کنوانسیون با رویکردی جامع نگر، دولت‌ها را ملزم به ارزیابی آثار فعالیت‌هایی می‌کند که احتمال دارد منجر به تغییر در محیط زیست دریا شوند. از این گذشته، امروزه در ماهیت عرفی تعهد به ارزیابی آثار زیست محیطی تردیدی وجود ندارد. در سه رأی صادره توسط دیوان بین‌المللی دادگستری^۱ این موضوع نمود داشته که آخرین آن قضیه کارخانه‌های کاغذ (۲۰۱۰) می‌باشد که دیوان صراحتاً از تعهد به ارزیابی آثار زیست‌محیطی به عنوان تعهد عام حقوق بین‌الملل که همه دولت‌ها ملزم به رعایت آن هستند یاد می‌کند [۲۱]. در نتیجه، دولت صاحب بندر ولو آنکه عضو کنوانسیون حقوق دریاها هم نباشد، متعهد به انجام ارزیابی زیست‌محیطی برای کلیه فعالیت‌های مستقر در بندر است. یکی از پیشنهادهای که برای کاهش اثرات سوء فرامرزی فعالیت‌های صورت گرفته در مناطق ساحلی و بندری ارائه شده است این است که کشورهای صاحب بندر مجاور و مقابل، برای ارزیابی آثار فعالیت‌های صنعتی خود با یکدیگر همکاری منطقه‌ای داشته باشند [۳۲].

۲-۳ تدارک تسهیلات مناسب

دولت صاحب‌بندر مکلف به ارائه خدمات مشخصی به کشتی‌های سایر کشورها است تا از این طریق از ایجاد آلودگی دریایی پیشگیری نماید. این تسهیلات در حال حاضر شامل دریافت رسوبات و پسماندها از کشتی‌ها و ارائه خدمات لازم برای شستشوی مخازن و تعویض آب توازن می‌شود. در همین راستا، سازمان بین‌المللی دریانوری کنوانسیون مدیریت آب توازن را در سال ۲۰۰۴ تهیه نمود^۲. هدف این کنوانسیون،

۵ شانه‌دار ژله‌ای اقیانوس اطلس به دریای سیاه و سپس دریای خزر انتقال و به سرعت تکثیر یافت. سبب تغییر کل اکوسیستم منطقه و از بین رفتن بیست و چهار محل اصلی ماهیگیری شد. اختلال گسترده در زنجیره غذایی، بهم خوردن نظم اکولوژیک، تغییرات شیمیایی ناشی از تجزیه بقای شانه‌دار و کاهش و تغییر در تنوع زیستی از جمله عوارض این گونه بوده است.

۶ در رابطه با خلیج فارس، خطرناک‌ترین گونه موجود درسال‌های اخیر پدیده کشند قرمز بوده است. این پدیده نخستین بار مراد سال ۱۳۸۷ در خلیج فارس و دریای عمان مشاهده شد و به مدت شش ماه در آب‌های خلیج فارس گسترش یافت. عامل اصلی این پدیده نوعی جلبک به نام تکلوپنیوم می‌باشد که موجب مرگ موجودات زنده از جمله ماهی‌ها می‌گردد. بر اثر پدیده ذکر شده ۹۰ تن ماهی در حوزه هرمزگان و دریای عمان تلف شدند و خسارت های سنگینی به تأسیسات آب شیرین کن و صنعت شیلات کشورهای حوزه خلیج فارس وارد کرد.

۱ قضیه آزمایش‌های هسته‌ای (۱۹۹۵)، دعوی مطروحه از سوی نوزیلند علیه فرانسه (درخواست بررسی وضعیت مطلق پاراگراف ۶۳ حکم دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه آزمایش‌های هسته‌ای مورخ ۲۰ دسامبر ۱۹۷۴ در دعوی مطروحه از سوی نوزیلند علیه فرانسه)، قضیه گلیچکوکو تاگیملوس (۱۹۹۷) دعوی مجارستان علیه چکسلواکی (درخصوص اجرای تعهدات قراردادی ساخت سدهای گلیچکوکو-تاگیملوس بروی رودخانه دانوب) و قضیه کارخانه خمیر کاغذ (۲۰۱۰) دعوی آرژانتین علیه اروگوئه (در خصوص نقض تعهدات از سوی دولت اروگوئه مطلق لساننامه رودخانه اروگوئه ۱۹۷۵).

۲ IMO, summary of status of conventions, BWM Convention status (2016).

۳ از جمله مزایای آب توازن می‌توان به بهبود مانور و عملکرد سیستم رانش، بهبود پایداری و کاهش تنش بر روی بدنه شناور اشاره کرد.

۴ سه خطر عمده دیگر در این خصوص عبارتند از: آلودگی‌های دریایی ناشی از خشکی، بهره‌برداری بی‌رویه از منابع زنده دریایی و تغییر تخریب زیستگاه‌های دریایی.

و شیمیایی و زباله کشتی‌ها) را برای حفظ محیط زیست دریایی ضروری اعلام و بر دفع پسماندها با استفاده از شیوه‌های زیست‌محیطی قابل قبول تاکید نموده است [۲۸].^۴ دستورالعمل پارلمان اروپا با عنوان «تسهیلات بندری پذیرش پسماند کشتی‌ها و محموله‌ها» نیز، اولاً تدارک تسهیلات پذیرش پسماند را تکلیف دولت‌های صاحب‌بندر دانسته و ثانیاً یادآور می‌شود که دولت‌های مزبور باید از سهولت و سرعت استفاده از تسهیلات، اطمینان حاصل کنند (بند ۱ ماده ۴). همچنین دولت‌ها مکلف شده‌اند برای هر بندر، برنامه دریافت و مدیریت پسماند تهیه نموده و هر سه سال یکبار آن را مورد ارزیابی قرار دهند (بندهای ۱ و ۳ ماده ۵) [۲۹].^۵

ملاحظه می‌شود که برخلاف کنوانسیون مارپل که صرفاً بر وجود تسهیلات مناسب برای دفع پسماند تأکید نموده، اسناد نرم، ضمن تفسیر عبارت "مناسب" و پیوند دادن آن با محیط زیست، دفع پسماند به شیوه‌های سالم و زیست‌محیطی را از شاخص‌های مؤثر در ایفای تعهد می‌دانند. این رویکرد در کنار پیشگیری و به حداقل رساندن تولید پسماند، پیش‌تصفیه پسماندها، استفاده مجدد و بازیافت پسماندها، استفاده از فناوری‌های دوستدار محیط زیست در دفع آنها، می‌تواند به بنادر در راستای مدیریت زیست‌محیطی پسماندها کمک کند [۴۱].

۲-۴ بازرسی کشتی‌ها

کنترل دولت صاحب بندر یا همان PSC^۶ حق دولت صاحب بندر به انجام بازرسی یا اجرای مقررات بین‌المللی است. حق کنترل دولت صاحب بندر شامل موضوعات مربوط به ایمنی و حفاظت از محیط زیست می‌شود [۴۲]. با توجه به افزایش تعداد کشتی‌های غیراستاندارد و همچنین آلودگی‌های ناشی از آنها، افزایش میزان حمل و نقل دریایی، رژیم کنترل دولت صاحب بندر در دهه‌های اخیر توسعه یافته است از اهداف اصلی این رژیم حفاظت از محیط زیست دریایی و پیشگیری از آلودگی است. تنها محدودیتی که در اجرای کنترل دولت صاحب بندر بر کشتی‌ها وجود دارد این است که اعمال کنترل باید معقول، عمومی و بدون تبعیض باشد [۴۳]. بازرسی فیزیکی کشتی‌ها اعم از گواهینامه‌ها و مدارک کشتی و بازرسی تحت شرایط خاص از جمله ابزارهای اعمال کنترل دولت صاحب بندر می‌باشند.

ماده ۲۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها به تکلیف دولت صاحب بندر نسبت به کشتی‌های فاقد شرایط مناسب برای دریانوردی اختصاص یافته است.^۷ بر این اساس و برای پیشگیری از آلودگی و یا سایر آسیب‌های

برای کشتی‌ها، دولت صاحب بندر را مکلف به ارائه تسهیلات مناسب برای تحویل رسوبات از کشتی و شستشوی مخازن آنها و همچنین نظارت کافی بر فرآیند شستشوی مخازن دانسته است. طبق بند ۱ ماده ۵ دولت صاحب بندر باید ضمن رعایت دستورالعمل‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی، اطمینان حاصل کند که شستشوی مخازن و تخلیه رسوبات به صورت ایمن و بدون ورود لطمه به محیط زیست و سلامت انسان صورت می‌گیرد این مقررات مربوط به مرحله تخلیه آب توازن می‌شود و در رابطه با مرحله برداشت نیز کشورها (صاحب بندر) بایستی، مناطق ممنوعه برای برداشت آب توازن را اطلاع‌رسانی^۱ و در صورت امکان مناطق جایگزین را اعلام نمایند [۲۲-۲۶].^۲ با توجه به آنچه بیان شد، تدوین طرح مدیریت آب توازن توسط دولت صاحب بندر الزامی است. طرح مدیریت آب توازن بندر، اقداماتی که هریک از کشتی‌ها هنگام ورود به بندر باید اتخاذ نماید را به طور مشروح بیان می‌کند و کلیه کشتی‌هایی که به بندر وارد می‌شوند باید الزامات آن را رعایت کنند. در این طرح مسائل مختلفی از جمله تعیین منطقه برداشت و تخلیه آب توازن، ایجاد تسهیلات دریافت رسوبات، روش‌ها و مراحل بازرسی و برنامه‌های مقابله با شرایط اضطراری را مورد توجه قرار می‌دهد [۴۰]. ضمناً، ایجاد یک نظام حمایتی در قالب صندوق منابع مالی که به کشورها به ویژه کشورهای در حال توسعه در تأمین مالی هزینه‌های ناشی از تدارک تسهیلات پذیرش مواد زائد در بنادر کمک نماید می‌تواند در انجام بهینه این تعهد راهگشا باشد [۳۰].

علاوه بر مساله آب توازن، دولت صاحب بندر باید جهت دریافت پسماند کشتی‌ها و سایر فعالیت‌های صورت گرفته در بنادر و همسایگی آنها نظیر پالایشگاه‌های نفت و ذخایر سوخت، فعالیت کارخانه‌ها، لنگرگاه‌ها و اسکله‌ها، تخریب کشتی‌ها و تعمیر و نگهداری کشتی‌های قدیمی و ... تسهیلات لازم را ارائه دهد. این تعهد در کنوانسیون مارپل و دستورالعمل‌های صادره توسط سازمان‌های بین‌المللی ذیربط انعکاس یافته است. قطعنامه ۸۳(۴۴) کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی، تسهیلاتی را "مناسب" می‌داند که ضمن برآوردن نیازهای دریانوردان به بهبود محیط زیست دریایی نیز کمک کند. لذا دولت صاحب بندر باید از روش‌های دفع زیست‌محیطی پسماند استفاده نماید و چنانچه انجام این وظیفه بخش خصوصی واگذار شده باشد، مسئولیت نهایی حصول اطمینان از دفع زیست‌محیطی متوجه این دولت است.^۳ دستورالعمل کمیته کمک به توسعه سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD)، ساخت و به‌روزرسانی تسهیلات دریافت پسماند در بنادر (برای جمع‌آوری پسماندهای نفتی

⁴ Development Assistance Committee (DAC) of OECD, DAC Guidelines on Aid and Environment: Guidelines for aid agencies on global and regional aspects of the development and protection of the marine and coastal environment (1996). Retrieved from: <http://www.oecd.org/dac/environment-development/1887756>.

⁵ European Parliament, Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council on Port Reception Facilities for Ship-generated Waste and Cargo residues (2000). Retrieved from: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32000L0059>.

⁶ Port State Control

⁷ Unseaworthiness Vessels

¹ معمولاً مناطق زیر برای برداشت آب توازن ممنوع اعلام می‌شوند: مناطق شناخته شده‌ای که تحت تأثیر گونه‌های آبی خاصی قرار دارند نزدیک دهانه خروجی فاضلاب‌ها و مناطقی که در آن جریان جزر و مد ضعیف‌تر یا کل‌آلود است.

² IMO, 2004, International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments.

³ IMO, Resolution MEPC.83(44) on Guidelines for Ensuring the Adequacy of Port Waste Reception Facilities (2000). Retrieved from: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.83\(44\)](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.83(44)).

محیط‌زیست است و از آنجاییکه مطابق حقوق بین‌الملل معاهدات، مقدمه عنصر تفسیر معاهده می‌باشد، علت این بازرسی‌ها پیشگیری و یا مقابله با چالش‌های زیست‌محیطی ناشی از آب توازن است [۱۰].

اگر در بازرسی‌های انجام شده توسط دولت صاحب بندر، تخطی از مواد کنوانسیون مدیریت و کنترل آب توازن کشتی‌ها احراز گردد، دولت صاحب بندر باید ابتدا مراتب را به کشتی خطای اطلاع داده و گزارش کاملی از خطای صورت گرفته به همراه مدارک مربوطه را به دولت صاحب پرچم یا دولتی که کشتی تحت صلاحیت آن است، ارائه دهد. چنانچه دولت صاحب بندر نتواند مانع حرکت کشتی شود، باید مقامات بندر بعدی را در جریان خطای صورت گرفته و اطلاعات مرتبط با آن قرار دهد (بند ۳ ماده ۱۱). این در حالیست که مطابق دستورالعمل پارلمان اروپا با عنوان «تسهیلات پذیرش پسماند بندر» کشتی تا زمان تحویل پسماندهای خود، اجازه ترک بندر را ندارد و چنانچه بدون رعایت مقررات فوق وارد دریا شود، دولت صاحب بندر موظف است این موضوع را به مرجع ذیصلاح بعدی اطلاع دهد تا مجازات‌های مندرج در ماده ۱۳ دستورالعمل را نسبت به کشتی متخلف اجرا نماید (مواد ۷ تا ۱۰)^۸ این مقرر از حیث وضع ضمانت اجرای مؤثر نسبت به کنوانسیون قابل تأمل است هر چند که صرفاً برای کشورهای عضو اتحادیه اروپا لازم الاجراست [۱۱، ۱۴].

۳. تعهدات مقابله‌ای

هر چند تعهدات دارای ماهیت پیشگیرانه در حل مسائل زیست‌محیطی ارجحیت دارند اما به‌تنهایی کافی نیستند، لذا پیش‌بینی راه‌حلهایی برای رسیدگی به مشکلات زیست‌محیطی موجود و رفع یا کاهش آثار آنها، ضروری است.

۳-۱ گزارش‌دهی از حوادث متضمن ریزش نفت

نشت نفت در دریا از کشتی‌ها، چاههای نفت، تأسیسات ساحلی و... اثرات مخرب زیست‌محیطی (اکولوژیکی، بیولوژیکی، زیبایی‌شناسی، تأثیر بر رسوبات بستر دریا) فراوانی به دنبال دارد. حوادث نفتی نسبتاً زیادی که در جهان اتفاق افتاده که آخرین فاجعه مربوط به خلیج مکزیک و در نتیجه انفجار حفاری Deepwater Horizon در تاریخ ۲۰ آوریل ۲۰۱۰ بود که باعث خالی شدن بیش از ۶۰,۰۰۰ بشکه نفت

زیست محیطی که ممکن است این کشتی‌ها برای محیط زیست دریایی به دنبال داشته باشند، دولت صاحب بندر باید اقداماتی به عمل آورد. اگرچه این ماده به نوع اقدامات اشاره‌ای نکرده است اما کنوانسیون‌های بعدی از جمله مارپل، سولاس و نیز تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای پاریس (۱۹۸۲)^۱، وینادلمار (۱۹۹۲)^۲ و توکیو (۱۹۹۳)^۳ همگی بر بازرسی‌های اجباری توسط دولت صاحب بندر برای احراز عدم قابلیت کشتیرانی تأکید نموده‌اند [۱۶، ۲۹، ۳۰].

ماده ۵ کنوانسیون مارپل، بازرسی گواهینامه‌های کشتی در بنادر و پایانه‌های دریایی توسط مأموران ذیصلاح را از جمله تکالیف دولت صاحب بندر می‌داند و قطعنامه الف.۱۰۵۲ سازمان بین‌المللی دریانوردی، مقررات این کنوانسیون را تکمیل نموده است. طبق این قطعنامه، مأمور کنترل (دولت صاحب بندر) موظف است، سطح استاندارد "ایمنی" و "زیست‌محیطی" کشتی‌ها را با در نظر گرفتن عواملی همچون طول و ماهیت سفر، اندازه و نوع کشتی و ماهیت محموله بررسی کند و چنانچه قراین روشنی مبنی بر عدم آشنایی فرمانده یا خدمه با روش‌های جلوگیری از آلودگی (مواد مضر) وجود داشته باشد، کشتی اجازه ترک بندر را نخواهد داشت (بندهای ۱ و ۲ ماده ۸ ضمیمه سوم کنوانسیون مارپل). از جمله موارد مهم دیگر، بازرسی گواهینامه معتبر، دفتر ثبت و نمونه برداری آب توازن کشتی هاست^۴ که دولت صاحب بندر مطابق ماده ۹ کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن متعهد به انجام آن است. نکته قابل توجه این است که قطعنامه‌های (الف.۷۸۷)^۵ و (الف.۱۰۵۲) سازمان بین‌المللی دریانوردی، مقررات کنوانسیون مارپل در خصوص بازرسی فیزیکی را نسبت به کشورهای غیرعضو قابل اعمال دانسته‌اند. مبنای این تسری چیزی جز اهمیت حفاظت از محیط زیست دریایی نمی‌تواند باشد [۸، ۹].

کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن کشتی‌ها، متضمن بازرسی‌های فیزیکی در شرایط خاص است؛ نداشتن گواهینامه معتبر، همخوان نبودن تجهیزات با مندرجات گواهینامه و وجود شواهد روشن مبنی بر عدم آشنایی فرمانده یا خدمه کشتی با روش‌های مدیریت آب توازن کشتی و یا عدم اجرای این روش‌ها از سوی آنها از مواردی است که به دولت صاحب بندر اجازه بازرسی فیزیکی را می‌دهد (بند ۲ ماده ۹ کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن). چنانچه اشاره شد، هدف این کنوانسیون پیشگیری، کاهش و حذف خطرات تهدیدکننده

^۶ IMO Resolution A.787(19) on Procedures for Port State Control Adopted Assembly 19th session Agenda (1995).

برای اطلاعات بیشتر به سایت زیر مراجعه نمایید:

[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.787\(19\)](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.787(19)).

^۷ مجازات مذکور در ماده ۱۳ دستورالعمل پارلمان اروپا باید مؤثر، متناسب و بازدارنده بوده و در نظام‌های حقوقی ملی پیش‌بینی شوند.

^۸ ماده ۷ و ۱۰ دستورالعمل پارلمان اروپا به‌طور کلی به «توزم تحویل تمام زباله‌های تولیدشده در کشتی به تسهیلات دریافت بندر از سوی مأمور ارشد کشتی مطابق با کنوانسیون مارپل ۱۹۷۳/۷۸ اشاره دارند. لازم به ذکر است که مواد ۸ و ۹ که لزوم انطباق کشتی با آنها نیز در ماده ۱۱ آمده است، از موضوع بحث ما خارج می‌باشد.

^۱ The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU) 1982.

^۲ The Acuerdo de Viña del Mar (Viña del Mar or Latin-America Agreement) 1992.

^۳ The Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region (Tokyo MoU) 1993.

^۴ IMO Resolution A.1052(27) on Procedures for Port State Control Adopted Assembly 27th session (2011).

برای اطلاعات بیشتر به سایت زیر مراجعه کنید:

[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/indexofmoresolutions/documents/a%20-%20assembly/1052\(27\)](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/indexofmoresolutions/documents/a%20-%20assembly/1052(27))

^۵ بر اساس مقررات کنوانسیون مدیریت و کنترل آب توازن، هر کشتی بایستی دارای یک دفتر ثبت آب توازن باشد که کلیه عملیات مربوط به تخلیه‌های صورت گرفته در دریا و تحویل به مراکز پذیرش بندر را در آن ثبت کند.

خاطر ارزیابی نسبی و سهولت آن و نیز افزایش محدودیت‌های مربوط به آلودگی محیط زیست در خشکی بود. انواع اصلی مواد زایدی که به دریاها ریخته می‌شوند شامل مواد رادیواکتیویته، مواد بلامصرف نظامی، زائدات تصفیه‌خانه‌ها، فاضلاب و مواد زائد کارخانه‌های صنعتی است که حاوی عناصر آلاینده و حتی سمی هستند [۴۵]. اما از این بدتر، تخلیه و ورود مواد زائد ناشی از فعالیت‌های مستقر در خشکی است که عامل سه چهارم آلودگی دریایی است. این آلودگی‌ها شامل فاضلاب و پسماندهای صنعتی که مستقیماً و یا به وسیله رودخانه‌ها وارد آب دریا می‌شوند، مواد شیمیایی و سموم مورد استفاده در کشاورزی، آب‌های گرم تولید شده توسط نیروگاه‌های برق و صنایع مستقر در ساحل و بندر (که منجر به آلودگی حرارتی می‌شود)، زائدات و پساب پالایشگاه‌ها و تأسیسات بندری و مواد شیمیایی که به صورت ذرات پودر شده در هوا پخش می‌شوند و زائدات حاصل از لایروبی بندر و ... می‌شود که همگی در نهایت به دریا می‌ریزند [۴۶]. در صورتیکه محل دفع زائدات نزدیک ساحل، بندرگاه‌ها و مکان‌های کم‌عمق باشد، آسیب‌های وارده بیشتر هم خواهد بود. زیرا این مناطق زیستگاه‌های حساس از نظر بوم‌شناختی و اقتصادی هستند که از جمله می‌توان به ماهیگیری و پرورش تخم آبزیان اشاره کرد [۴۵]. بعلاوه جریان‌های ساحلی می‌توانند مواد زائد را به دیگر مناطق مجاور منتقل کنند و هر قدر فرآیند دفع مواد طولانی‌تر و مستمر باشد، تأثیرات آن گسترده تر خواهد بود.^۲

به نظر می‌رسد میان آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی و آلودگی ناشی از تخلیه مواد زائد و دیگر مواد در دریا نوعی همگونی وجود داشته باشد زیرا در هر دو حالت، پسماند و مواد زائد کارخانجات صنعتی و تأسیسات مستقر در خشکی سهم عمده‌ای از آلودگی دریایی را به خود اختصاص داده‌اند و تفاوت این دو منبع، تنها در راه رسیدن آلاینده به دریا است. با این وجود نگرش اسناد بین‌المللی به این دو منبع آلاینده یکسان نبوده و توجهات بیشتر معطوف به مقابله با آلودگی‌های ناشی از دفع مواد توسط کشتی‌هاست^۳ تا منابع مستقر در خشکی. شاید بتوان تفاوت در صلاحیت در مربوط به امور خشکی و مناطق دریایی را یکی از دلیل این نحوه برخورد دانست.

کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد موسوم به لندن (۱۹۷۲) نامی از دولت صاحب بندر نبرده و حوزه شمول آن صرفاً شامل دفع مواد زائد در دریا می‌شود. کنوانسیون جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها مارپل (۱۹۷۳) اگرچه متضمن تعهداتی برای دولت صاحب بندر است - که در چارچوب نظام کنترل به آن پرداخته شد - اما هدفش پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌هاست. به بیان دیگر، هیچکدام از این اسناد، به آلودگی ناشی از منابع مستقر توجه نکرده‌اند. ضمن آنکه هر دو کنوانسیون متضمن مقررات پیشگیرانه هستند نه مقابله‌ای. کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ به عنوان

در روز در دریا شد. طبق تحقیقاتی که از سوی آکادمی علوم آمریکا انجام شده است، مشخص شد که سالانه به‌طور متوسط سه میلیون و ۱۰۰ هزار تن نفت وارد آب‌های جهان می‌شود [۴۴].

یکی از راه‌های انتقال آلودگی نفتی به ویژه در بندر، شستشوی مخازن نفتکش‌ها و همچنین آبیگری این محفظه‌ها برای حفظ تعادل نفت در طول مسیر برگشت به سمت حوزه نفتی است. طی تخلیه محموله نفت توسط نفتکش‌ها مقداری از نفت با چسبیدن به دیواره‌ها در مخزن باقی می‌ماند، برای مثال در یک تانکر دویست هزار تنی تا هشتصد تن نفت می‌تواند باقی بماند. آب توازن آلوده به نفت، عامل بخش مهمی از آلودگی‌های نفتی دریایی است. از راه‌های دیگر نشت نفت می‌توان به حوضچه‌های تعمیر (فضای تعمیر و سرویس دوره‌ای نفتکش‌ها)، پایانه‌های دریایی، تصادف تانکرهای نفتکش، تصادفات شناورهای دیگر و خروج مواد سوختی از مخازن سوختی آنها، تولید نفت دور از ساحل، پالایشگاه‌های ساحلی می‌توان نام برد. چنانچه ملاحظه می‌شود، بندر از جمله عوامل تأثیرگذار جهت پیشگیری و مقابله با آلودگی‌های نفتی محسوب می‌شوند. از این رو، بندج ماده ۴ کنوانسیون آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی‌های نفتی (OPRC) صراحتاً، مقامات بندر ملزم نموده تا وقوع حوادث متضمن ریزش نفت از کشتی یا حتی احتمال آن را به مقامات ملی ذی‌صلاح دولت متبوعشان گزارش دهند [۲۰]. سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز دستورالعملی با هدف اجرای مؤثرتر این کنوانسیون و پروتکل الحاقی آن تصویب نموده است. مطابق این دستورالعمل، مقامات بندری، علاوه بر دولت متبوع خود، باید هر دولتی که منافعش تحت تأثیر قرار گرفته را بدون هرگونه تأخیر، مطلع سازند. این سند از دولت‌های همجوار می‌خواهد تا مقررات متحدالشکلی را در این باره وضع کنند. در واقع، پیشنهاد سازمان بین‌المللی دریانوردی به دولت‌ها این است که نظامی متمرکز و واحد برای دریافت و انتشار گزارش نشت نفت ایجاد نمایند. از نکات قابل توجه دستورالعمل، الزام دولت‌های صاحب بندر به وضع قوانین داخلی در خصوص استانداردهای ناظر بر ارائه گزارش و مجازات تخطی از ارائه آن است. علاوه بر این، سازمان بین‌المللی دریانوردی در راستای کمک به دولت‌های صاحب بندر، به صورت منظم، قالب استاندارد ارائه گزارش آلودگی و فهرستی از نقاط تماس را تهیه و منتشر می‌نماید. این نقاط، مسئول دریافت، انتقال و پردازش گزارش‌های فوری حوادث مربوط به نشت مواد مضر از جمله نفت به کشور صاحب بندر هستند [۲۱].^۱

۲-۳ مقابله با تخلیه مواد (زائد) در دریا

در دهه‌های ۵۰ و ۶۰ میلادی، روش معمول از بین بردن مواد زائد ناشی از تأسیسات مستقر در خشکی، تخلیه آنها به دریا بود. این امر به

^۲ Mepa Website. Retrieved October 2020. <http://eeonline.eea.state.ma.us/eea/emepa/emonitor.aspx>

^۳ Vessel source Pollution and Dumping

^۱ IMO, Guide on Practical Methods for the Implementation of the OPRC Convention and OPRC-HNS Protocol. Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (2018).

هر منبعی به عمل بیاورند و کلیه تدابیر لازم را اتخاذ نمایند تا اطمینان حاصل کنند که فعالیت‌هایی که در قلمرو یا تحت کنترل ایشان صورت می‌پذیرند با ایجاد آلودگی به محیط زیست سایر دولت‌ها صدمه‌ای وارد نمی‌سازند و به ماوراء مناطقی که حقوق حاکمیتی خود را طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای اعمال می‌نمایند، تسری نمی‌یابد. در نهایت، در رابطه با سیر تحول این جنبه از حقوق بین‌الملل در طول مدتی که از انعقاد این کنوانسیون می‌گذرد شاهد پیشرفتی چشمگیر نبوده و جامعه بین‌المللی به تدوین سند مزبور اکتفا نموده است [۳۰]. حال آنکه با توجه به نقش گسترده آلودگی‌های ناشی از منابع مستقر در خشکی، افزایش حجم فعالیت‌های اقتصادی و صنعتی در بنادر و تأثیر زیست‌محیطی بیشتری که دفع مواد در نزدیک سواحل و بندرگاه‌ها نسبت به اعماق اقیانوس‌ها به دنبال دارد، جای خالی سندی اختصاصی و پیش‌بینی تعهدات زیست‌محیطی برای دولت‌های صاحب بندر به منظور پیشگیری، کنترل و مقابله با این قسم آلاینده‌ها محسوس است.^۲ بعلاوه اسناد نرم صادره در این حوزه از جمله اصول راهنمای مونترال ۱۹۸۵، اعلامیه واشنگتن ۱۹۹۵ برنامه اقدام جهانی برای حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر فعالیت‌های مستقر در خشکی ۱۹۹۵ نیز متضمن تعهدات خاصی برای دولت صاحب بندر نمی‌باشد.

۳-۳ مقابله با صید غیرقانونی، گزارش نشده و نابسامان^۳

دریاهای از منابع تأمین مواد غذایی بشر هستند. منابع زنده دریایی بخشی از محیط زیست دریاهای محسوب می‌شوند و حفاظت از این منابع و زیست‌محیط آن‌ها عنصر اساسی بهره‌برداری پایدار از منابع زنده دریایی است [۴۸]. صید غیرقانونی یکی از معضلات جدی تأثیرگذار بر این وضعیت و از موانع اصلی دستیابی به شیلات پایدار و داراری تبعات زیست‌محیطی اقتصادی و اجتماعی جهانی است [۴۹]. این رفتار منجر به نابودی منابع شیلات، تهدید زیستگاه‌های دریایی و تأثیر منفی بر زیست‌بوم دریایی می‌شود [۵۰]. در همین راستا یکی از تعهدات دولت صاحب بندر، پیشگیری و مقابله با انواع صید غیرقانونی، گزارش نشده و نابسامان است که در اسناد بین‌المللی گوناگونی مورد اشاره قرار گرفته است.

مطابق بندهای سه‌گانه ماده ۳ برنامه بین‌المللی اقدام فائو در خصوص پیشگیری و از بین بردن صید غیرقانونی... "صید غیرقانونی"، به صیدی اطلاق می‌شود که توسط یک کشتی ملی یا خارجی در آب‌های تحت صلاحیت کشور ساحلی، بدون مجوز و یا خارج از چارچوب قوانین و مقررات کشور مذکور صورت می‌گیرد؛ و منظور از "صید گزارش نشده"، صیدی است که برخلاف قوانین و مقررات مصوب، گزارش نشده و یا اشتباه گزارش شده باشد و در نهایت، "صید نابسامان" شامل ماهیگیری

کنوانسیون عام، چهار منبع آلودگی (ناشی از کشتی‌ها، فعالیت‌های منطقه، دفع مواد و آلودگی ناشی از جو) را پوشش داده و در بیان صلاحیت برای پیشگیری و مقابله با منابع آلودگی، از سه نوع دولت یعنی صاحب پرچم، ساحلی و صاحب بندر نام برده است لذا از هر دو بعد نسبت به اسناد پیشین کامل‌تر به نظر می‌آید، هرچند نواقصی نیز وجود دارد [۳۰].

بندهای چهارگانه ماده ۲۱۸ کنوانسیون به بیان اعمال صلاحیت دولت صاحب بندر برای اجرای مقررات و استانداردهای بین‌المللی و مقابله با آلودگی‌های ناشی از دفع مواد توسط کشتی‌ها می‌پردازد. این مقرره، میان تخلیه و دفع مواد توسط کشتی‌ها در آب‌های تحت صلاحیت دولت صاحب‌بندر و خارج از آن قائل به تفکیک شده است. در مورد نخست، صلاحیت دولت صاحب‌بندر برای انجام تحقیقات و رسیدگی، امری بدیهی و مبتنی بر اصل صلاحیت سرزمینی است. اما آنچه مدنظر بند یک ماده ۲۱۸ است صلاحیت دولت صاحب‌بندر برای انجام تحقیقات و رسیدگی نسبت به تخلیه مواد (زائد) توسط کشتی‌ها در مناطق خارج از قلمرو تحت صلاحیت آن دولت (یعنی دریاهای آزاد) است. این بند بیانگر نوعی صلاحیت فراسرزمینی برای دولت صاحب بندر و اعلام مسئولیت بین‌المللی این دولت جهت رسیدگی و تحقق درباره درخواست‌های مربوط به نقض مقررات بین‌المللی مرتبط با دفع مواد توسط کشتی‌ها در دریاهای آزاد است. بند یک ماده ۲۱۸ تنها مقرره‌ای است که بر صلاحیت فراسرزمینی دولت صاحب بندر تأکید می‌کند و از این حیث تحولی مهم در حوزه تعهدات زیست محیطی این دولت محسوب می‌شود اما از جمله مهم‌ترین نقاط ضعف آن این است که اولاً نسبت به کشورهای غیر عضو قابل اعمال نیست چون ماهیت عرفی ندارد [۴۷] و از جمله موضوعات توسعه‌ای کنوانسیون حقوق دریاهاست. ثانیاً صرفاً معطوف به یکی از منابع آلاینده (آلودگی ناشی از دفع مواد توسط کشتی‌ها) است. به عبارت دیگر، گرچه کنوانسیون حقوق دریاهای جامع‌ترین سند توافق جامعه بین‌المللی در حوزه حقوق بین‌الملل دریاهاست، لیکن تحولات جهان و افزایش آلودگی‌های زیست‌محیطی، به ویژه آلودگی دریاهای توسط منابع و فعالیت‌های مستقر در خشکی نشان‌دهنده ضعف آن، یا بهتر بگوییم عدم کارایی مناسب کنوانسیون در راستای مقابله با این قسم از آلودگی‌هاست. در حالیکه طبق مطالعات انجام شده توسط گروه متخصصان سازمان ملل، سهم آلودگی ناشی از روان‌آب‌ها و تخلیه‌های حاصل از فعالیت‌های مستقر در خشکی ۴۴ درصد و سهم دفن و تخلیه مواد در دریا ۱۰ درصد برآورد شده است.^۱ ماده ۱۹۴ کنوانسیون در دو بند تعهدی عام و کلی را بیان داشته و به‌طور خاص تعهدی را متوجه دولت صاحب بندر نمی‌کند. این ماده دولت‌ها را مکلف می‌کند تا اقدامات لازم جهت پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریا از

¹ Oceansatlas Website, Referral Date: Retrieved October 2020: www.oceansatlas.org.

^۲ لازم به ذکر است که با حمایت یونیسف برنامه‌ای تحت عنوان دریاهای منطقه‌ای اجرایی گردیده که هدف آن تدوین مقررات منطقه‌ای برای مقابله با آلودگی‌های ناشی از منابع مستقر در خشکی است. از جمله کنوانسیون‌های منطقه‌ای پیشرو در این زمینه، کنوانسیون پاریس ۱۹۷۴ برای حفاظت از

منطقه اتلانتیک شمالی، پروتکل منضم به کنوانسیون پاریس ۱۹۹۶ با عنوان حفاظت از دریای مدیترانه در برابر آلودگی‌های ناشی از منابع و فعالیت‌های مستقر در خشکی، کنوانسیون آنتی‌گوا برای حفاظت از محیط زیست دریایی شمال شرق اقیانوس آرام اشاره کرد. در این کنوانسیون‌ها به نقش دولت صاحب بندر برای نظارت و کنترل منابع آلاینده اشاره شده است.

³ Illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing

اقدامات می‌توان به اقدامات دولت صاحب بندر در ممانعت از پهلو گرفتن و دسترسی کشتی به بندر، انتقال یا فرآوری محموله صید شده، عدم امکان فروش صید در کشور صاحب بندر اشاره نمود [۶]. مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز حق بازرسی کشتی خارجی و اتخاذ اقدامات لازم نسبت به آن را در بنادر سایر دولت‌های عضو در نظر گرفته‌اند [۵۱] و آن را تابع بایسته‌های حقوق بین‌الملل دریاها به نحو مقرر در کنوانسیون قرار داده‌اند. یادداشت تفاهم پاریس^۴ با عنوان کنترل دولت صاحب بندر، نیز ابزاری برای بهبود عملکرد دولت صاحب پرچم جهت نظارت بر کشتی استدر واقع دولت صاحب پرچم برای احتراز از بازرسی کشتی در بنادر سایر دولت‌ها تلاش می‌کند تا کنترل مؤثر خویش را اعمال کند تا از منظر دولت صاحب بندر، متعهد شناخته شود [۱۳].

با این همه در رابطه با بهره‌برداری‌های غیرمجاز در دریاهای آزاد، دولت صاحب بندر هیچ ابزاری برای کنترل و یا مقابله با میزان صید در دست ندارد جز اینکه موضوع را به دولت صاحب پرچم گزارش دهد و این دولت مطابق بند ۶ ماده ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاها، متعهد به همکاری است (همان، ۱۳۹۸). حال آنکه صید غیرقانونی، گزارش نشده یا نابسامان در دریاهای آزاد می‌تواند ذخایر ماهیان دوکاشانه یا مهاجر را هدف قرار دهد همچنین می‌تواند حیات گونه‌های وابسته واقع در مناطق دریایی دولت صاحب بندر را، تحت تأثیر قرار دهد. هرچند در سطح منطقه‌ای، سازمان‌های منطقه‌ای مدیریت شیلات ولو به صورت ضمنی، مدیریت ذخایر ماهیان دوکاشانه و مهاجر را تحت کنترل دولت صاحب بندر قرار داده‌اند اما اولاً هیچکدام از آنها صراحتاً اقدامات اجرایی قهری یا مجازات را مجاز ندانسته‌اند، ثانیاً صلاحیت این سازمان‌ها فقط نسبت به کشتی‌های دولت‌های عضو و یا کشتی‌های بدون تابعیت قابل اعمال است و ثالثاً نظام‌های کنترل دولت صاحب بندر در این سازمان‌ها اختیاری و گزینشی است نه قهری و الزام‌آور و از این رو نمی‌تواند منجر به ایجاد نظامی هماهنگ و یکپارچه شود.

روش‌شناسی

روش مورد استفاده در این مقاله از حیث گردآوری اطلاعات و داده‌ها، کتابخانه‌ای بوده و از حیث تجزیه و تحلیل آنها به صورت توصیفی و تحلیلی می‌باشد. بدین ترتیب که ابتدا به توصیف و تشریح اقسام تعهدات بین‌المللی زیست‌محیطی دولت صاحب بندر بر اساس معاهدات و عرف‌های بین‌المللی و نیز حقوق نرم موجود پرداخته شده و سپس ضمن تحلیل این تعهدات، خلأهای آنها احراز و بررسی شده است.

در منطقه تحت کنترل یک سازمان مدیریت منطقه‌ای ماهیگیری از سوی کشتی‌هایی می‌شود که بدون تابعیت بوده و یا عضو سازمان مزبور نبوده و یا با روش‌هایی انجام می‌شود که مغایر با اقدامات حفاظتی و مدیریتی سازمان منطقه‌ای مذکور است [۵]. هرچند حفاظت از منابع زنده دریایی در کنوانسیون حقوق دریاها به نظم کشیده شده است [۴۸]. اما این کنوانسیون و موافقت‌نامه اجرایی راجع به حفاظت و مدیریت به مفهوم صید غیرمجاز اشاره نکرده‌اند [۵۰]. از میان اسناد بین‌المللی که به موضوع پیشگیری و مقابله با صید غیرقانونی، گزارش نشده و نابسامان پرداخته‌اند^۱، موافقت‌نامه فائو با عنوان اقدامات دولت صاحب بندر در خصوص پیشگیری و از بین بردن صید غیرقانونی، گزارش نشده و نابسامان (۲۰۱۶)^۲ (زین پس موافقت‌نامه فائو) مرتبط‌ترین سند به بحث حاضر است که استانداردهای حداقلی آن باعث یکنواخت شدن اقدامات دولت‌های صاحب بندر می‌شود. مقدمه موافقت‌نامه ضمن تأکید بر نقش دولت صاحب بندر در اتخاذ اقدامات مؤثر جهت ترویج استفاده پایدار و حفاظت طولانی‌مدت از منابع زنده دریایی، مسئولیت اولیه اقدام برای مقابله با صید غیرقانونی... را با دولت صاحب پرچم می‌داند، لیکن استفاده از تمام اختیارات موجود طبق حقوق بین‌الملل، از جمله اقدامات دولت صاحب بندر را تجویز می‌نماید. از نظر موافقت‌نامه اقدامات دولت صاحب بندر، ابزار قدرتمند و مقرون به صرفه جهت پیشگیری و مقابله با صید غیرقانونی... است [۱۸].

در این راستا تعهداتی بر ذمه دولت صاحب بندر قرار گرفته است. اولاً باید نام بنادری که کشتی‌ها می‌توانند درخواست ورود به آن را بدهند به فائو اعلام تا از آن طریق به اطلاع عموم کشورها رسانده شود، این بنادر باید از ظرفیت لازم برای بازرسی برخوردار باشند. ثانیاً در صورت وجود دلایل مبرهن مبنی بر اینکه کشتی متقاضی ورود، به صید غیرقانونی... مشغول بوده، دولت صاحب بندر موظف به رد درخواست ورود به بندر است؛ به ویژه اگر نام کشتی در لیست کشتی‌های ماهیگیری غیرقانونی... یک سازمان مدیریت ماهیگیری منطقه‌ای وجود داشته باشد (بند ۴ ماده ۹ موافقت‌نامه فائو). ثالثاً دولت صاحب بندر می‌تواند منحصراً با هدف بازرسی و انجام اقدامات -مناسب و منطبق با حقوق بین‌الملل- برای پیشگیری و مقابله با صید غیرقانونی، به کشتی‌های خاطی، اجازه ورود دهد اما هیچگونه خدماتی اعم از اختصاصی (حمل و نقل، بسته‌بندی و فرآوری صید) و یا عمومی (سوخت‌گیری، تعمیرات، انبار و...) به آنها ارائه ندهد (مستفاد از بند ۶ ماده ۹ و بندهای ۱ تا ۳ ماده ۱۱ موافقت‌نامه).

طرح بین‌المللی اقدام علیه صید غیرقانونی فائو (۲۰۰۱) نیز زمینه اقدامات ویژه در دیده‌بانی و بازرسی این قبیل صیدها در منطقه انحصاری اقتصادی و دریاهای آزاد فراهم شده است. از جمله این

۱ موافقت‌نامه تطبیق ۱۹۹۳ فائو، دستورالعمل صید مسئولانه ۱۹۹۵، ماده ۴۳ موافقت‌نامه ذخایر ماهیان ۱۹۹۵، برنامه بین‌المللی اقدام برای پیشگیری و از بین بردن صید غیرقانونی، گزارش نشده و نابسامان ۲۰۰۱، بند ۳ ماده ۸ قواعد رفتاری فائو و طرح کلی مدل فائو برای مقابله با صید غیرقانونی، گزارش‌نشده و غیرمجاز ۲۰۰۵ عمده اسناد بین‌المللی این حوزه هستند.

۲ Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing 2016.

³IPOA on IUU Fishing (International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing. Adopted by consensus by FAO's Committee on Fisheries on 2 March 2001.

⁴ Paris MoU on Port State Control.

یافته‌ها و نتایج

نمی‌توان بندر را صرفاً محلی برای آمد و شد کشتی‌ها، بارگیری و تجارت لقب داد. امروزه بندر، محل انجام فعالیت‌های اقتصادی متنوعی هستند و نقش اقتصادی آنها به اندازه نقش سنتی که در تجارت داشتند، واجد اهمیت است این تحولات به همراه بروز چالش‌های زیست‌محیطی جهانی، وضعیتی نامطلوب را برای محیط زیست دریایی رقم زده است. مواد زائد ناشی از فعالیت پالایشگاه‌ها و کارخانجات مستقر در بندر، فاضلاب بندر شهرها، آلودگی صوتی، آلودگی حرارتی، تغییر کیفیت آب، آسیب‌پذیری حیات جانداران دریایی، بخشی از این تهدیدات زیست‌محیطی است که در کنار تهدیدات ناشی از نقش تجاری بندر، آینده‌ای خطرناک را برای محیط زیست دریایی ترسیم می‌کند. اثرگذاری این چالش‌ها در برخی موارد فراسرزمینی و بعضاً جهانی است. حقوق بین‌الملل کنونی به صورت پراکنده و در قالب معاهدات، قواعد عرفی و نرم‌تهداتی را بر دولت صاحب بندر بار نموده است که می‌توان آنها را ذیل دو گروه تعهدات پیشگیرانه و مقابله‌ای مورد بررسی قرار داد. تعهدات پیشگیرانه شامل اتخاذ اقدامات احتیاطی، ارزیابی آثار زیست‌محیطی، تدارک تسهیلات مناسب و بازرسی کشتی‌ها شده و تعهدات مقابله‌ای نیز تعهد به گزارش‌دهی از حوادث متضمن ریزش نفت، مقابله با تخلیه مواد (زائد) در دریا و مقابله با صید غیرقانونی، گزارش نشده و نابسامان را دربرمی‌گیرد. تعهدات مذکور، «تعهدات سرزمینی» دولت صاحب بندر هستند در حالی که چالش‌های نوظهور فراروی بندر مانند صید غیرقانونی، گزارش‌نشده و نابسامان محدود به چارچوب سرزمینی دولت صاحب بندر نبوده و مناطق فراتر از صلاحیت ملی دولت صاحب بندر را نیز درگیر می‌نمایند. بنابراین، به منظور رفع خلأهای حقوقی موجود در مناطق فراتر از صلاحیت ملی، نیاز است تا نظام تعهدات زیست‌محیطی دولت صاحب بندر دستخوش تحول گردد تا علاوه بر مقابله با آسیب‌های زیست‌محیطی که منشأ آنها بندر و آب‌های داخلی است، دولت صاحب بندر بتواند در خصوص آسیب‌ها و آلودگی‌های دریایی که ماهیت فراسرزمینی دارند، در چارچوب مقررات بین‌المللی اقداماتی را به عمل آورد.

مشارکت نویسندگان

نگارش تکمیلی و افزودن تجزیه و تحلیل و اصلاح پلان و نیز انجام بخشی از کارهای جستجو بر عهده نویسنده نخست، بخش دیگر جستجو و نگارش اولیه مقاله بر عهده نویسنده دوم مقاله بود. به‌طور کلی، میزان مشارکت به‌صورت شصت درصد بر عهده نویسنده نخست و مسئول و چهل درصد بر عهده نویسنده دوم می‌باشد.

تعارض منافع

«هیچ‌گونه تعارض منافع توسط نویسندگان بیان نشده است.»

ضوابط زیست‌محیطی حاکم بر بندر و تعهدات دولت صاحب بندر، علیرغم پیشرفت‌هایی که بعد از کنوانسیون ۱۹۸۲ و گسترش اسناد نرم داشته، کماکان از کاستی‌هایی رنج می‌برد. اولاً با وجود اهمیت بندر در حیات امروز جامعه بین‌المللی، تعهدات اندکی در این زمینه وجود دارد؛ آن هم به صورت پراکنده در اسناد مختلف. همین تعهدات اندک نیز صرفاً بندر را از زاویه نقش تجاری آن دیده‌اند. موضوع این تعهدات، از یک سو محموله‌های تجاری و خطری است که ممکن است برای محیط‌زیست داشته باشند: مثل تعهد به انجام اقدامات احتیاطی در صادرات و واردات محموله‌های خطرناک و جلوگیری از آلودگی ناشی از محموله‌های حاوی مواد مضر و از سوی دیگر، کشتی است: تعهداتی از قبیل دریافت رسوبات و پسماند و بازرسی کشتی‌ها و اعلام گزارش. در حالی که فقدان تعهداتی همچون ارزیابی آثار زیست‌محیطی کلیه فعالیت‌های اقتصادی بندر و پیشگیری و مقابله با منابع آلاینده مستقر در خشکی، حفاظت از منابع ژنتیکی و ذخایر ماهیان دریای آزاد در اسناد خاص این حوزه به چشم می‌آید. ثانیاً، مقررات کنونی عموماً با رویکرد صلاحیت سرزمینی دولت صاحب بندر وضع شده است. آنچه دولت صاحب بندر را از دولت ساحلی متمایز می‌کند، اعمال صلاحیت نسبت به مناطق خارج از صلاحیت است. لازمه این امر برخورداری از نوعی صلاحیت فراسرزمینی است که در دکتترین تحت عنوان دولت صاحب‌بندر مسئول و متعهد نیز از آن یاد می‌شود. در حال حاضر اعمال این صلاحیت، محدود به تخلیه مواد زائد توسط کشتی‌ها در مناطق ماورای صلاحیت سرزمینی دولت صاحب بندر است. حال آنکه اقدامات و تهدیدات زیست‌محیطی دیگری که در آب‌های آزاد رخ می‌دهد از جمله صیدهای بی‌رویه و استفاده ناپایدار از منابع دریایی خارج از صلاحیت ملی می‌تواند تحت شمول صلاحیت دولت صاحب بندر قرار گیرد. در کنار گسترش صلاحیت دولت صاحب بندر، پیش‌بینی حفاظت‌ها و پادمان‌های لازم در کنار آیین‌های حل و فصل اختلافات در سطوح ملی و بین‌المللی می‌تواند منجر به نظامی پایدار شود. نظام دولت صاحب بندر می‌تواند تکمیل‌کننده نواقص نظام دولت صاحب پرچم باشد. صلاحیت‌ها و مسئولیت‌های دولت صاحب بندر، باید از طریق ترتیبات منطقه‌ای و جهانی، از حالت داوطلبانه و محدود به سوی صلاحیتی اجباری و گسترده حرکت کند و تنها در این صورت است که میان رشد کارکردهای بندر، افزایش میزان و تنوع تهدیدات زیست‌محیطی دریایی با تعهداتی که دولت صاحب بندر در حفاظت از محیط‌زیست دریا دارد، توازن برقرار می‌شود.

نتیجه‌گیری

در دنیای امروز همزمان با پیدایش نسل‌های جدید از بندر، کارکردهای این نقاط استراتژیک نیز تغییر پیدا کرده است به نحوی که دیگر

References

1. Casagrande M. Seaports in international law. Cham, Switzerland: Springer International Publishing; 2017.
2. Seirafi S, Mousavi F, Firouzpour K. Conservation of marine biodiversity in areas outside the national jurisdiction. (Persian). *J Pub Law Stud.* 2020;**50**(3):939-966.
3. Rodrigue JP, Notteboom T. The geography of transport systems. Fourth Edition ed. New York: Routledge publisher; 2017.
4. Kopela S. Port state jurisdiction, extraterritoriality and the protection of global commons. *Ocean Develop Int Law J.* 2016;**47**(2):89-130. doi: 10.1080/00908320.2016.1159083
5. Tonne S. Port state measures to combat IUU fishing, from the law of the sea convention to the FAO port state measures agreement: An executive analysis on port State measures in Norwegian national law: The Arctic University of Norway; 2018.
6. FAO's Committee on Fisheries. IPOA on IUU Fishing (International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing. 2001.
7. Korokolosoria L, Robinson N. Basics of international environmental law. Translated by Seyed Mohammad Mehdi Hosseini. Iran: Mizan; 2011.
8. Myers N, editor Environmental security: What's new and different? Hague Conference on Environment, Security and Sustainable Development; 2004: Institute for Environmental Security of Hague.
9. Oxford University. Oxford Public International Law. Retrieved December 24: Oxford University Press.; 2014.
10. The official website of the executive office of energy and environmental affairs, MEPA Environmental Monitor 2001 [updated 2020; cited 2019]. Available from: <https://eeaonline.eea.state.ma.us/eea/emepa/emonitor.aspx>.
11. UN Atlas of the Oceans 2008 [updated 2020; cited 2019]. Available from: <http://www.oceansatlas.org/>.
12. Jucker T, Wintle B, Shackelford G, Bocquillon P, Geffert JL, Kasoar T, et al. Ten-year assessment of the 100 priority questions for global biodiversity conservation. *Conserv Biol.* 2018;**32**(6):1457-1463. doi: 10.1111/cobi.13159 pmid: 29923638
13. Salehi J. Responsibility for Compensation to the Environment of the Deep Seabed Region in Customary International Law and the Contradictory Approach of the Seabed Dispute Settlement Branch. (Persian). *Quarterly J Pub Law Stud.* 2018;**49**(1):195-211.
14. Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports Geneva 1923 [updated 2012; cited 2019]. Available from: http://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/HTML/legal_review/Annexes/Annexes%20II/Annex%20II-13.pdf.
15. Convention on Biological Diversity: United Nations; 1992 [updated 2010; cited 2019]. Available from: <https://www.cbd.int/doc/legal/cbd-en.pdf>.
16. Economic and Social Commission for Asia Pacific. Assessment of the Environmental Impact of Port Development: A Guidebook for EIA of Port Development. New York 1992.
17. European Parliament. Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council on Port Reception Facilities for Ship-generated Waste and Cargo residues 2000.
18. FAO. Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing. 2016 [cited 2019]. Available from: http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/037t-e.pdf.
19. Resolution A. Procedures for Port State Control. Assembly 19th session Agenda Item 12.: International Maritime Organization; 1995.
20. Resolution MEPC. Guideline Ensuring Adequacy Port Waste Reception Facilities: International Maritime Organization; 2000.
21. Mikelis N. IMO's Action Plan on tackling the inadequacy of port reception facilities. International Maritime Organization, 2010.
22. Resolution A. Procedures for Port State Control. Assembly 27th session Agenda Item 9: International Maritime Organization; 2011.
23. Guide on Practical Methods for the Implementation of the OPRC Convention and OPRC-HNS Protocol. Sub-Committee on Pollution Prevention and Response, 6th Session Agenda Item 15.: International Maritime Organization; 2018.
24. International Maritime Organization. Summary of status of conventions, BWI Convention status. 2016. Available from: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>.
25. Julian M. MARPOL 73/78: the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. *Maritime Studies.* 2000;**113**(2000):16-23.
26. Gold E. International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation, 1990-Report. 1991.
27. IMO M, editor International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments. BWM/CONF/36; 2004.
28. OECD. DAC Guidelines on Aid and Environment: Guidelines for aid agencies on global and regional aspects of the development and protection of the marine and coastal environment. 1996.
29. UNCTAD. Legal Aspects of Port Management. Report by UNCTAD Secretary. 1993.
30. Nordquist M. United Nations Convention on the law of the sea 1982, Volume VII: a commentary: Brill; 1982.
31. World Bank Group. Environment, Health and Safety Guidelines for Petroleum Refining. 2016 [updated 2020; cited 2019]. Available from: <https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/bde2da1d-3a09-400b-be24-3f6a60353ddc/2016-EHS+Guidelines+for+Petroleum+Refining+FINAL.pdf?MOD=AJPERES&CVID=IxPS7Bu>.
32. World Bank Group. Environment, Health and Safety Guidelines for Ports, Harbors and Terminals. 2017

- [updated 2020; cited 2019]. Available from: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/ddfac751-6220-48e1-9f1b-465654445c18/20170201-FINAL_EHS+Guidelines+for+Ports+Harbors+and+Terminals.pdf?MOD=AJPERES&CVID=ID.CzO9.
33. Zamani Gh, Mohammadi M, Hosseini Azad A. Evolution of the international legal regime for the protection of the marine environment against onshore pollutants; from Montgobi to Cartagena. (Persian). *J Oceanograph*. 2015;**6**(21):37-48.
 34. Rasouli M, Imam R, Esmaeili A. International conventions related to the transport of dangerous goods by sea, the first conference on the transport of dangerous goods and its environmental effects. Tehran: University of Tehran; 2008.
 35. Yang T. The emergence of the environmental impact assessment duty as a global legal norm and general principle of law". *Hasting Law J*. 2019;**70**:525-572.
 36. Trozzi C, Vaccaro R, editors. Environmental impact of port activities. Second international conference ports 2000 maritime engineering and ports; 2000; Barcelona, Spain: Organiz Wessex Institute Technol.
 37. El Gohary R, El Gohary T. Environmental impact assessment (EIA) guidelines for development of ports, harbors and marines along Egyptian Mediterranean coast-A Case Study. *Int J Curr Engineer Technol*. 2017;**7**(3):1079-1091.
 38. Zohdi A, Masoudi A, editors. The international convention on control and management of ballast water and sediment, . 21st National-Regional Conference of the Iranian Association of Environmentalists; 2015; Tehran, Iran: Islamic Azad University, Science and Research Branch.
 39. Imam R. Challenges of ballast management convention: Iran's Ports and Maritime organization; 2008.
 40. Zaheri A, Esmaeili Mirak Mahalle M. Evaluate the world's six selected practices in implementing the requirements of the Ship Ballast Control and Management Convention. *J Legal Res*. 2014;**7**(23):39-59.
 41. Arguello G. Environmentally sound management of Ship wastes: challenges and opportunities for European ports. *J Shipp Trade*. 2020;**5**(12):1-21. doi: 10.1186/s41072-020-00068-w
 42. Heij Ch, Bijwaard G, Knapp S. Ship inspection strategies: effects on maritime safety and environmental protection. Technical Report: Econometric Institute Report. 2010.
 43. Xu Sh. Port state control: review and assessment. Malmö, Sweden: World Maritime University; 2001.
 44. Imami Meibodi A. Oil and Energy Information Network website2019.
 45. Amirhosseini S. Legal review of the convention on the prevention of waste and other substances at sea and evaluation of its implementation in Iran. Tehran, Iran: Islamic Azad University (Science and Research Branch; 2009.
 46. Aghayi B. Set of articles on international law of the seas and issues of Iran. Iran: Ganj'e Danesh; 2005.
 47. Clarke A. Port state control or sub-standard ships: Who is to blame? What is the cure? *Lloyd's Maritime Commercial Law*. 1994;**7**(2):202-209.
 48. Tanaka Y. Protection of community interests in international law: The case of the law of Sea. *Max Planck Yearbook of United Nations Law*. 2011;**15**:329-335. doi: 10.1163/18757413-90000072
 49. Agnew DJ, Pearce J, Pramod G, Peatman T, Watson R, Beddington JR, et al. Estimating the worldwide extent of illegal fishing. *PLoS One*. 2009;**4**(2):e4570. doi: 10.1371/journal.pone.0004570 pmid: 19240812
 50. Salehi J. The approach of the coastal state in the light of international principles and documents in the face of the performance of foreign ships. *J Pub Law Res*. 2018;**21**(63):239-268.
 51. Rothwell D, Stephens T. The international law of the sea. Oxford: Hart Publishing; 2010.

AUTHOR(S) BIOSKETCHES

Mahmoudi Kordi, Z., Department of Law, Faculty of Law and Political Science, University of Mazandaran, Babolsar, Iran.

(z.mahmoudi@umz.ac.ir)

 0000-0002-8126-9356

Hosseini, M., Faculty of Law and Political Science, University of Mazandaran, Babolsar, Iran

(masoomeh.hosseini1994@yahoo.com)

 0000-0002-1878-8380



HOW TO CITE THIS ARTICLE

Citation (Vancouver) Mahmoudi Kordi Z, Hosseini M. *International Environmental Obligations of Port State. J Oceanography*. 2021; 12(46):15-33.

 <http://doi.org/10.52547/joc.12.46.13>

 <http://joc.inio.ac.ir/article-1-1567-fa.html>

 <https://orcid.org/0000-0002-8311-5238>



COPYRIGHTS

©2021 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.