

جایگاه اسناد و معاهدات بین‌المللی در حفاظت از محیط زیست با تاکید بر حقوق دریاها

زهرا تجری مودنی^{۱*}، کبری حاج مرادخانی^۲، احسان حنفی^۳

۱. نویسنده مسئول، گروه حقوق، واحد گرگان، دانشگاه آزاد اسلامی، گرگان، ایران. رایانامه: Zahra.TajariMoazeni@iau.ac.ir

۲. گروه حقوق، واحد گرگان، دانشگاه آزاد اسلامی، گرگان، ایران. رایانامه: KobraHajmoradkhani@iau.ir

۳. گروه حقوق، واحد گرگان، دانشگاه آزاد اسلامی، گرگان، ایران. رایانامه: Ehsanhanafih1@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۳/۰۲

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۴/۰۹

چکیده

موضوع محیط زیست و حراست از آن یکی از بحث برانگیزترین مسایل عصر کنونی محسوب می‌شود. در این میان، سازمان‌های حقوقی بین‌المللی با تنظیم قوانین و مقررات عرفی و الزام‌آور مساعی خود را در راستای حفاظت از محیط زیست یا حداقل کاهش روند آلودگی‌های آن گماشته‌اند اما واقعیت این است که مقررات و قوانین مذکور بعضاً از کارآمدی لازم برخوردار نبوده‌اند. به همین سبب، در پژوهش حاضر، هدف نویسندگان بحث و بررسی پیرامون اسناد و معاهدات بین‌الملل در موضوع حفاظت از محیط زیست با تاکید بر حقوق دریاها بوده است. سوال اصلی پژوهش حاضر عبارت است از: «مهمترین موضوعات مطرح شده در اسناد و معاهدات بین‌المللی در راستای حفاظت از محیط زیست با تاکید بر موضوع دریاها چه بوده است؟» و در ادامه آیا اسناد و معاهدات مذکور از بازدارندگی لازم جهت تحقق حفاظت از محیط برخوردار بوده‌اند یا خیر؟ فرضیه پژوهش تأکیدی است بر این موضوع که اسناد و معاهدات بین‌المللی به‌رغم تنظیم، تصویب و اجرای قطعنامه‌ها و کنوانسیون‌های مختلف از ضمانت اجرای حقوقی اثربخش و کارآمدی برخوردار نبوده‌اند. با این حال، بخش مهمی از قوانین و مصوبه‌های لازم‌الاجرا در این رابطه طراحی و به اجرا درآمده و دولت‌ها را ملزم به اجرای صحیح آن نموده است. یافته‌های پژوهش با استفاده از روش توصیفی تحلیلی و بهره‌گیری از شیوه مطالعات کتابخانه‌ای و اسناد حقوق بین‌المللی نشان داد عدم تعهد لازم از سوی کشورهای عضو، تعیین روند مسئولیت مدنی در فرایند جبران خسارت در حقوق محیط زیست دریاها، توجه گسترده به رقابت‌های اقتصادی میان کشورهای توسعه یافته و در نهایت ضعف‌های ساختاری عمده در حل و فصل زباله‌های دریایی کماکان جایگاه اسناد و معاهدات بین‌المللی را در حفاظت از محیط زیست به‌ویژه دریاها با چالش‌های عمده‌ای مواجه نموده است.

کلید واژه‌ها: جبران خسارت، حقوق بین‌الملل، حقوق دریاها، ضمانت اجرا، محیط زیست، مسئولیت مدنی.

استناد: تجری مودنی، زهرا؛ حاج مرادخانی، کبری و حنفی، احسان (۱۴۰۴). جایگاه اسناد و معاهدات بین‌المللی در حفاظت از محیط زیست با تاکید بر حقوق دریاها.

نشریه محیط زیست و توسعه، ۱۶ (۳۱)، ۱۳۳-۱۴۷. <https://doi.org/10.22034/iat.2025.250841>



© نویسندگان.

ناشر: انجمن ارزیابی محیط زیست ایران.

سرآغاز

موضوع آلودگی محیط‌زیست و تبیین پیامدهای آن یکی از مهمترین دغدغه‌های بشر در عصر جدید بوده است. واقعیت این است که به رغم طرح، اجرا و حتی نظارت در ابعاد مختلف ملی و بین‌المللی، موضوع خسارت به محیط‌زیست در ابعاد زمینی، دریایی و آلودگی هوایی نه تنها کاسته نشده است، بلکه به نحوی چشمگیر افزایش یافته است (Dabiri, 2021). در این رابطه حتی الزامات حقوقی و قانونی منطقه‌ای و بین‌المللی نیز بعضاً راهگشا نبوده است زیرا فجایعی طبیعی همچون حادثهٔ تانکر نفتی توری کانپون در سال ۱۹۶۷ میلادی و نیز حادثهٔ کشتی آموکو کادیز و حتی اخیراً حادثهٔ کشتی سانچی و نشت گستردهٔ تولیدات نفت و گاز در محیط دریایی همگی نشان دادند، قوانین و مقررات بین‌المللی از کارآمدی لازم در راستای حراست از خسران به محیط‌زیست برخوردار نیستند (Karami 2021). در واقع به رغم برگزاری نشست‌های متعدد بین‌المللی و طرح و اجرای قوانین و مقررات گسترده در ابعاد عرفی و الزامی، موضوع بررسی و تبیین دقیق خسارت به محیط‌زیست به‌ویژه در محیط دریایی کماکان به موضوعی لاینحل و بحث برانگیز مبدل شده است (Perman, 2023). در آسیب‌شناسی این موضوع می‌توان به چند مسئلهٔ اصلی اشاره داشت: نخست، افزایش روزافزون تجارت دریایی به‌ویژه تجارت انرژی؛ دوم، تلاش کشورهای صنعتی عمدتاً واردکنندهٔ انرژی و در حال توسعه یافته صادرکنندهٔ انرژی بیشتر معطوف به توسعهٔ صادرات و افزایش درآمدهای اقتصادی در این زمینه بوده است بنابراین موضوع توجه و تأکید بر محیط‌زیست اساساً ذیل موضوعات فرعی و بعضاً فراموش شده قرار می‌گیرد. سوم، وجود مقررات و قوانین مختلف و بعضاً متضاد در میان کشورهای جهان و در نهایت اتکای سازمان‌های حقوقی، سیاسی و اقتصادی بین‌الملل به صدور قطعنامه‌های مختلف که در عمل از کارآمدی لازم در این زمینه برخوردار نیستند (Ma et al., 2025).

یکی از رویکردهای مورد توجه سازمان‌های حقوق بین‌الملل در راستای حراست از محیط‌زیست و جلوگیری از تشدید فزایندهٔ دریاها، تدوین و اجرای اسناد حقوقی در این رابطه بوده است. هدف اصلی از این اقدام، تحقق چند موضوع مهم بوده است. نخست، الزام کشورها به رعایت و حراست از محیط‌زیست؛ دوم، تنظیم اصولی واحد در رابطه با حقوق محیط زیست؛ سوم، تبیین مسئولیت مدنی دولت‌ها در موضوع زیست و در نهایت راهکارهای جبران خسارت در این موضوع (Masoudifar, 2024). در این رابطه، سازمان‌های حقوق بین‌الملل محیط‌زیست در قالب کنوانسیون‌ها و قطعنامه‌های متعدد سعی در تحقق اهداف فوق‌الذکر برآمدند. به‌عنوان مثال، کنوانسیون‌های حقوق دریاها مصوب سال ۱۹۸۲ میلادی، کنوانسیون مسئولیت مدنی دولت‌ها در موضوع خسارات آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی، کنوانسیون تاسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی، کنوانسیون مارپل در خصوص جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها مصوب ۱۹۷۳، کنوانسیون بین‌المللی در مورد آمادگی مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی مصوب ۱۹۹۰، اعلامیه سازمان ملل متحد دربارهٔ محیط‌زیست و انسان (اعلامیه استکهلم سال ۱۹۷۲)، کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از تخلیه مواد زاید و دیگر مواد مصوب ۱۹۷۲، کنوانسیون بازل دربارهٔ کنترل انتقالات برون مرزی مواد زاید زیان‌بخش و دفع آنها مصوب ۱۹۸۹، کنوانسیون منطقه‌ای کویت دربارهٔ حمایت و توسعه محیط‌زیست دریایی و نواحی ساحلی در برابر آلودگی مصوب ۱۹۷۸، کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مصوب ۱۹۸۹، کنوانسیون تنوع‌زیستی مصوب ۱۹۹۲، اعلامیه سازمان ملل متحد دربارهٔ محیط‌زیست و توسعه (اعلامیه ریودوژانیرو مصوب ۱۹۹۲)، پروتکل ایمنی زیستی (کارتاهنا) مصوب ۲۰۰۰، کنوانسیون جلوگیری از آلاینده‌های پایدار مصوب ۲۰۰۱، کنوانسیون حفاظت از محیط‌زیست دریایی خزر (کنوانسیون تهران مصوب ۲۰۰۳) و کنوانسیون حفاظت از محیط‌زیست دریایی و مناطق ساحلی مدیترانه (کنوانسیون بارسلونا مصوب ۱۹۷۶) (Ashraghi, 2024).

بر این اساس، هدف اصلی پژوهش حاضر تبیین و بررسی برخی از مهمترین کنوانسیون‌های حقوق دریایی در موضوع حراست از محیط‌زیست و مجموعه راهکارهای این موضوع می‌باشد. پژوهش حاضر با استفاده از روش توصیفی تحلیلی و استفاده از اسناد بین‌المللی و به شیوهٔ مطالعات کتابخانه‌ای به این موضوع خواهد پرداخت.

پیشینه تحقیق

• حقوق دریاها

بحث در مورد حمایت از محیط‌زیست دریاها و اقیانوس‌ها در حقوق بین‌الملل، موضوع نسبتاً جدیدی محسوب می‌شود. در واقع در قرن بیستم بود که انسان به اهمیت محیط‌زیست و پیوستگی تمام اجزای آن به یکدیگر پی برد. در سال ۱۹۲۶ میلادی، کنفرانس بین‌المللی از سوی ایالات متحد آمریکا تشکیل شد تا کنوانسیونی را برای محدود نمودن تخلیه نفت و گاز در دریا تشکیل دهد اما این کنفرانس در عمل با دستاورد اثربخشی همراه نبود. سپس در ۱۹۳۵، تحت توجهات جامعه ملل، پیش‌نویس دیگری در همان مورد تهیه شد که با استقبال دولت‌ها مواجه نشد و هنگامی حمایت بین‌المللی از محیط‌زیست دریایی مورد توجه واقع شد که سوانح و تصادفات دریایی تأثیرات سوء بسیاری را بر محیط‌زیست دریایی گذاشتند (Habibi, 2019).

در واقع، حوادث و بحران‌های محیط‌زیستی محرک اصلی نهضت حفاظت از محیط‌زیست دریایی بوده‌اند. از جمله مرگ جانداران دریایی در ابعاد گسترده در نتیجه نشت نفت خام از کشتی «توری کانیون» در ۱۹۶۷، تخریب و آلودگی سواحل و آب‌های کانال «سانت‌باربارا» بر اثر نشت نفت از سکوی نفتی کمپانی یونیون در اوایل ۱۹۶۹ و ... دولت‌ها را بر آن داشت که به سوی اتخاذ تدابیر بین‌المللی مناسب برای مبارزه با آلودگی گام بردارند؛ به‌ویژه آن که با تشکیل کنفرانس جهانی استکهلم در ژوئن، نگرش جدیدی در مورد محیط‌زیست به نام حقوق بشر ایجاد شد. ضرورت اقدام بین‌المللی موثر و دقیق در حفاظت از محیط‌زیست دریایی، با سانحه کشتی توری کانیون احساس شد. نفتکش لیبریایی توری کانیون در ۱۸ مارس ۱۹۶۷ در آب‌های آزاد مجاور سواحل انگلستان به یک تخته سنگ برخورد کرد و این امر سبب شد که مقدار زیادی از نفت کشتی به دریا ریخته شود. دولت انگلیس برای جلوگیری از آلودگی بیشتر تصمیم گرفت کشتی مذکور را بمباران کند و با آتش زدن بقیه محموله نفتکش از گسترش میزان آلودگی بکاهد. پس از این حادثه نامناسب بودن اقدامات بازدارنده و قوانین در مورد مسئولیت حمل‌ونقل دریایی مطرح شد. در ادامه نیز مجمع عمومی سازمان ملل متحد در ۱۷ دسامبر ۱۹۶۸، قطعنامه ۲۱۱۴ در مورد همکاری بین‌المللی در مسایل مربوط به دریاها و اقیانوس‌ها را تصویب نمود و از کشورهای عضو و سازمان‌های بین‌المللی دعوت نمود که روند اتخاذ موافقت‌نامه‌های بین‌المللی موثر در جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی را بهبود بخشند (Mashhadi, 2014). در ۲۱ دسامبر ۱۹۶۸، مجمع عمومی از دبیرکل درخواست نمود که آلودگی دریاها را به دلیل گسترش استفاده از بستر دریاها مورد مطالعه قرار دهد. در طول این دوره، تلاش‌های جهانی، بر دستیابی به راه‌حل مسایل ناشی از سوانح مولد آلودگی جدی دریایی تمرکز یافته بود. کنوانسیون ۱۹۷۳ مارپول در پی آن بود که از تمام آلودگی‌های ناشی از کشتی‌ها جلوگیری نماید. سپس دریافتند که حجم و شدت آلودگی ایجاد شده در دریا، در مقایسه با آلودگی نشت گرفته از منابع مستقر در خشکی بسیار ناچیز است. در این راستا در سال ۱۹۷۶ کنوانسیونی برای کنترل فعالیت‌های اکتشاف نفت در ساحل، بعد از سانحه ۱۹۷۵ در میدانی نفتی در دریای شمال، منعقد گردید. در سطح منطقه‌ای نیز تحول سریع و گسترده بوده است؛ در ۹ ژوئن ۱۹۶۹ موافقت‌نامه «بن» راجع به همکاری در زمینه آلودگی دریای شمال به وسیله نفت میان دانمارک، فنلاند، سوئد و نروژ در کپنهاک امضا شد. در ۱۵ فوریه ۱۹۷۲، کشورهای اروپایی کنوانسیون اُسلو را در مورد آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد از کشتی‌ها و هواپیماها منعقد ساختند. کنوانسیون هلسینکی در مورد حمایت از محیط‌زیست دریایی منطقه دریایی بالتیک نیز پیشرفتی دیگر در مکانیسم‌های حقوقی حمایت از محیط‌زیست دریایی به شمار می‌رود (۲۲ مارس ۱۹۷۴). این کنوانسیون برای اولین بار به صورتی جامع تمام اشکال آلودگی دریایی را مورد توجه قرار داد (Hosseinpour, 2018).

برنامه محیط‌زیست ملل متحد دیدگاه کنوانسیون راجع به دریای بالتیک را اتخاذ نمود و برنامه‌ای را برای دریاهای منطقه‌ای عرضه کرد. یونپ برای هر دریا یک سری موافقت‌نامه‌های عام، که شامل یک طرح و یک کنوانسیون عام برای حمایت از محیط‌زیست دریایی بود، مطرح ساخت که وابسته به پروتکل‌های خاصی بود که به مسایل معینی مثل تخلیه ضایعات و همکاری می‌پرداختند. در این راستا کنوانسیون منطقه‌ای مربوط به حمایت از دریای مدیترانه علیه آلودگی در ۱۶ فوریه ۱۹۷۶ (بارسلون) به امضا رسید که دو پروتکل ضمیمه آن است. یکی از پروتکل‌ها مربوط به تخلیه ضایعات از کشتی‌ها و هواپیماها است و دیگری به مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و دیگر مواد مضر در مواقع اضطراری می‌پردازد. بعداً دو پروتکل دیگر نیز به این کنوانسیون اضافه شد. یکی در مورد حمایت از دریای مدیترانه در مقابل آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی (آتن مورخ ۷ می ۱۹۸۰) و دومی مربوط به آلودگی غیرمستقیم (ژنو ۳ آوریل ۱۹۸۲). سایر

دریاهای منطقه‌ای نیز به وسیله اسناد تهیه شده یونپ تحت پوشش قرار گرفتند: خلیج فارس (کنوانسیون کویت ۲۴ آوریل ۱۹۷۸) و پروتکل مربوط به آلودگی دریا ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری از فلات قاره (۱۱ دسامبر ۱۹۸۸)، آفریقای غربی و مرکزی (آبیجان ۲۳ مارس ۱۹۸۱)، پاسیفیک جنوب شرقی (لیما ۱۲ نوامبر ۱۹۸۰)، خلیج عدن و دریای سرخ (جده ۱۴ فوریه ۱۹۸۲)، کارائیب (۲۴ مارس ۱۹۸۳)، پاسیفیک جنوبی (۲۴ نوامبر ۱۹۸۶) و از لحاظ کمی، ۳۰۰ معاهده چندجانبه، ۹۰۰ معاهده دوجانبه و بیش از ۲۰۰ سند به‌وسیله سازمان‌های بین‌المللی در مورد محیط‌زیست به امضا رسیده‌اند که به جرات می‌توان گفت تعداد قابل ملاحظه‌ای از آنها به محیط‌زیست دریایی مربوط می‌شوند. این توجه گسترده به محیط‌زیست دریایی در کنفرانس‌های ۱۹۷۲ استکهلم، ۱۹۸۲ نایروبی و ۱۹۹۲ ریودوژانیرو شدت یافته است. پر واضح است که این کنوانسیون‌ها و کنفرانس‌ها همگی نشأت گرفته از توجه افکار عمومی به محیط‌زیست هستند و نقشی اساسی در احراز قواعد عرفی حاکم بر محیط‌زیست دارند (Pishgahifard, 2023).

مبارزه با آلودگی و کنترل آن بیش از هر چیز مستلزم آن است که یک هماهنگی بین توصیف آلودگی و منابع ایجادکننده آن وجود داشته باشد. کنوانسیون مارپول ۱۹۷۳ در تعریفی که از آلودگی ارایه داده، آن را محدود به آلودگی نفتی نکرده است و به سایر مواد مضر نیز در مفهوم عام کلمه پرداخته است. این نکته از آن روی حایز اهمیت است که تا مدت زمان طولانی نفت تنها عاملی به شمار می‌رفت که توجهات را به خود جلب کرده بود، در حالی که عمده آلودگی‌ها از منابع مستقر در خشکی نشأت می‌گرفتند. در ماده دو این کنوانسیون، آلودگی این گونه تعریف شده: هر ماده‌ای که به دریا وارد شود و خطراتی برای سلامت انسان داشته باشد و به منابع زنده و حیات دریایی صدمه بزند و مانعی برای استفاده مشروع از دریاها ایجاد کند، باعث آلودگی می‌گردد. تعریفی که به‌وسیله سازمان همکاری و اقتصادی توسعه (OECD) در سال ۱۹۷۴ ارائه شد گامی فراتر نهاد و انرژی را نیز عامل آلودگی دریایی معرفی نمود. آلودگی عبارتست از داخل کردن مواد یا انرژی به طور 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 نماید. معیاری که در تعریف فوق 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 (Akbarpour, 2020).

تعاریف فوق نشان‌دهنده این هستند که هدف حقوق بین‌الملل، جلوگیری از ریزش همه مواد به دریاها نیست، زیرا بسیاری از مواد خطری ندارند و یا به سرعت توسط دریا بی‌خطر می‌شوند. هدف متوجه موادی است که دارای آثار مخرب هستند. با توجه به تکرار تعریف فوق در اسناد بین‌المللی و نیز فلسفه وضع قواعد مبارزه با آلودگی دریایی به نظر می‌رسد توصیف فوق در عرصه حقوق بین‌المللی عرفی راه یافته باشد. با وجود این به نظر می‌رسد تعریف آلودگی از دو جهت دارای اشکال است؛ یکی این که به لزوم جلوگیری از تغییرات محیط‌زیست دریایی ناشی از اثرات مخرب موادی که بلافاصله اثر تخریبی آنها قابل تشخیص نیستند، توجه کافی نشده است و دیگر آن که با در نظر گرفتن دخالت عامل انسانی در ایجاد آلودگی عملاً برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی در مقابل فعالیت‌های طبیعی نظیر زلزله، آتشفشان و چاره‌ای اندیشیده نشده است. هر چند شاید بتوان با استفاده از کلیت ماده ۱۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ مونته‌گویی در تاکید بر تعهد دولت‌ها در حمایت و محافظت از محیط‌زیست دریایی، حداقل بر لزوم همکاری در مبارزه با آلودگی در چنین مواردی تاکید کرد. در خصوص پیشینه پژوهش بایستی خاطر نشان کرد طیف گسترده‌ای از پژوهش‌های در قالب کتاب، مقاله، پایان‌نامه، نشست‌ها و سخنرانی‌های علمی و دانشگاهی و حتی سازمانی با موضوع حقوق محیط‌زیست دریایی به ثبت رسیده‌اند، اما پژوهش حاضر توجه خود را بر عملکرد جایگاه اسناد و معاهدات بین‌المللی در موضوع محیط‌زیست دریایی و بررسی چالش‌ها و رویکردهای آن نموده است. بنابراین، برخی از جدیدترین پژوهش‌های صورت گرفته که به نحوی با عنوان و هدف اصلی پژوهش حاضر در ارتباطند به اجمال در ذیل بررسی خواهند شد:

ارجمند و مشهدی (۱۴۰۳) در پژوهشی با عنوان: «نقش نهاد میمک در حفاظت از محیط‌زیست دریایی خلیج فارس» نشان دادند از آنجا که کشورهای منطقه در راستای حفظ محیط‌زیست حساس و کاهش تأثیرات زیان‌بار وضعیت‌های اضطراری دریایی خلیج فارس، به ایجاد نهادهای بین‌المللی و منطقه‌ای از جمله نهاد میمک پرداختند هر چند این نهاد با ایجاد یک چارچوب حقوقی و کارآمد روی کار آمده است تا در مواقع اضطراری سهم به‌سزایی در کاهش آلودگی‌های دریایی داشته باشد؛ اما نتوانسته است نقش موثری در کاهش اثرات زیان‌بار

آلودگی‌های نفتی و سایر آلودگی‌های محیط‌زیستی در این منطقه حساس ایفا کند. سمیه آقایی‌پور در مقاله بررسی نقش سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط‌زیست دریایی و مرکز کمک‌های متقابل در موارد اضطراری در دریا، به جایگاه نهاد میمک به طور جامع بسنده کرده است. همچنین جمشید ممتاز در کتاب ایران و حقوق بین‌الملل اشاره‌های کوتاهی به نهاد میمک کرده است. رشیدی و آجی‌لاهیجی (۱۴۰۳) در پژوهشی با عنوان: «تعهدات دولت‌ها به حفاظت از محیط‌زیست دریایی در برابر تغییرات اقلیمی: واکاوی نظریه مشورتی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای» به این نتیجه دست یافتند که اگرچه کنوانسیون حقوق دریاهای تعهداتی را در رابطه با مقابله با تغییرات اقلیمی و رفع آثار زیانبار آن مقرر نداشته است اما دیوان، با تفسیری تکاملی، میان دو تعهد مندرج در این سند، یعنی تعهد به پیشگیری، کنترل و مقابله با آلودگی دریایی و همچنین تعهد به حفظ محیط‌زیست دریایی از یک سو و مقابله با تغییرات اقلیمی از سویی دیگر، پیوند برقرار کرده است. همچنین دیوان، معیار مراقبت مقتضی سختگیرانه را به عنوان شاخصی برای اجرای تعهدات مذکور در نظر آورده که به معنی ایجاد یک سیستم ملی برای قانون‌گذاری، اجرا و تضمین انجام فعالیت‌های مقابله‌ای با تغییرات اقلیمی است. بستان و آرش‌پور (۱۴۰۳) در پژوهشی با عنوان: «زیان شناور؛ امکان‌سنجی جبران خسارات وارده به محیط‌زیست دریاهای ناشی از حمل‌ونقل دریایی» به این نتیجه دست یافتند که آن چه موجب ناکارآمدی نظام‌های حقوقی در حمایت از محیط‌زیست دریایی شده است، عبارتند از: فقدان زیان‌دیده معین در اکثر خسارات محیط‌زیست دریایی، سیالیت خسارات وارده و در نهایت فقدان معیارهای روشن در ارزیابی و جبران این خسارات. نوشتار با رویکردی راهبردی محور پیشنهاد می‌کند که برای جبران خسارات وارده به محیط‌زیست دریایی، ملاک، تخمین و ارزیابی نسبی خسارات است اعم از این که خسارات موجود باشند، یا ناپدید شده و یا به‌طور طبیعی جبران شده باشند. چنین تخمین و ارزیابی‌هایی با در نظر گرفتن معیارهای علمی، اقتصادی و کارشناسی انجام می‌گیرد. در نتیجه تصمیم قضایی در این زمینه بر رویکرد قابلیت تحقق و استمرار زیان است تا تحقق قطعی یا عینی آن. حکیم‌زاده خوئی و ستوده (۱۴۰۱) در پژوهشی با عنوان: «نظام حقوقی حاکم بر حفاظت از محیط‌زیست دریایی» به این نتیجه دست یافتند که بهره‌مندی از محیط‌زیست سالم یکی از حقوقی است که در قالب نسل سوم حقوق بشر بررسی می‌شود. نهضت حمایت از محیط‌زیست در عرصه بین‌المللی به بیش از نیم قرن قبل باز می‌گردد و حفاظت از محیط‌زیست در عرصه بین‌المللی دارای آن درجه از اهمیت است و اقدامات بین‌المللی تا جایی پیش رفته که حتی نهادهای قضایی غیردولتی در حمایت از محیط‌زیست خواستار مجوز برای رسیدگی به مسایل محیط‌زیستی شده‌اند. متأسفانه تا دهه ۵۰ میلادی، دریاهای به عنوان مناطقی برای دفع مواد زائد تلقی می‌شدند و با توسعه تجارت جهانی از طریق دریاهای افزایش حمل‌ونقل دریایی و همچنین جابه‌جایی مواد آلی از طریق دریا آلودگی در دریا و اهمیت حفاظت از محیط‌زیست دریایی، بیشتر مدنظر جوامع بین‌المللی قرار گرفت و در این راستا سازمان‌های بین‌المللی در صدد برآمدن نظام خاصی برای حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی را دنبال کنند. بنابراین دولت‌ها و سازمان‌های تخصصی از طریق کنفرانس‌ها، اعلامیه‌ها و نشست‌های بین‌المللی خود را متعهد می‌سازند که اقداماتی در این حوزه انجام دهند. پیندا^۱ (۲۰۲۴) در پژوهشی با عنوان: «کنوانسیون حقوق دریاهای به‌عنوان یک ابزار قانونی زنده برای مبارزه با تغییرات اقلیمی و اثرات زیان‌بار آن: تعهدات خاص کشورهای عضو طبق تفسیر ITLOS» به این نتیجه دست یافت که فقدان فهم مشترک و عدم اراده جمعی در کنار فقدان جدی یک قوه بین‌المللی قهریه سه عامل اصلی ضعف و بحران در حقوق بین‌الملل دریاهای در راستای حراست از محیط‌زیست دریایی می‌باشند. کیان و همکاران (۲۰۲۴) در پژوهشی با عنوان: «تاثیر نظر مشورتی ITLOS در مورد تغییرات اقلیمی بر توسعه حقوق بین‌الملل» به این نتیجه دست یافتند که اعمال قوانین و حقوق مشترک مبتنی بر مشورت در میان کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه یکی از مهمترین رویکردهای اثربخش در راستای حراست از محیط‌زیست دریایی محسوب می‌شود. تاناکا^۲ (۲۰۲۴) در پژوهشی با عنوان: «تاب‌آوری کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای: تاملاتی در مورد سه رویکرد» نشان داد بیش از ۴۰ سال از تصویب کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای در سال ۱۹۸۲ می‌گذرد. مسایل بسیاری وجود دارد که تدوین‌کنندگان کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای ممکن است در سال ۱۹۸۲ قادر به پیش‌بینی آنها نبوده باشند. سوالی که در اینجا

مطرح می‌شود این است که آیا و چگونه می‌توان به مسایل جدید ناشناخته تحت کنوانسیون رسیدگی کرد. در اینجا، اثربخشی کنوانسیون‌ها مورد بحث است. در این راستا، می‌توان سه رویکرد اساسی برای تضمین اثربخشی کنوانسیون‌ها را شناسایی کرد: ۱. اثربخشی از طریق تفسیر، ۲. اثربخشی از طریق قانون‌گذاری و ۳. اثربخشی از طریق رویه قضایی. رویکرد اول به دنبال تطبیق کنوانسیون‌ها با شرایط جدید از طریق تفسیر کنوانسیون است و رویکرد دوم با هدف تقویت قواعد کنوانسیون‌ها از طریق قانون‌گذاری برای رسیدگی به مسایل جدید است. رویکرد سوم به دنبال توسعه یا شرح قواعد مندرج در کنوانسیون‌ها از طریق رویه قضایی است.

بحث و بررسی؛ اسناد و معاهدات بین‌المللی در حفاظت از محیط‌زیست با تاکید بر حقوق دریاها

• معاهده سازمان ملل در رابطه با حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲

معاهده سازمان ملل در رابطه با حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ میلادی است که در شهر مونته‌گوبی جامائیکا برگزار شد و سندی جامع در خصوص مقررات مرتبط با دریاها و نواحی مختلف آن محسوب می‌شود که تا کنون بیش از ۱۶۱ کشور به آن پیوسته‌اند. مجموعه مقررات مندرج در این کنوانسیون، در ۱۲ بخش کلی تنظیم شده که به مجموعه‌ای از تعهدات کلی محیط‌زیستی دولت‌ها می‌پردازد (Lee, 2023). موضوع اصلی بحث شده در این کنوانسیون، مجموعه تعهداتی است که کشورهای عضو را صراحتاً به حراست از محیط‌زیست دریایی ملزم نموده که در راستای تحقق این مهم، اقدامات مقتضی و اثربخش را بایستی در راستای ممانعت از ورود خسارت‌های مادی و معنوی به قلمرو دریاها اتخاذ و به اجرا برسانند (Shirley, 2025). همچنین، موضوع مهم و مورد تاکید دیگر در این کنوانسیون، تنظیم برخی از معیارهای حداقلی برای جلوگیری از تشدید آلودگی دریاها از سوی کشتی‌های حامل انرژی است. بر این اساس، تمامی کشتی‌های حامل انرژی ملزمند بر اساس پرچم کشوری که انتقال انرژی را به انجام می‌رسانند، مقررات مذکور را رعایت کنند. رویکرد سوم موردنظر در این کنوانسیون، فرایند ارزیابی از آلاینده‌هایی است که ممکن است به تشدید آلودگی دریاها منجر شود. بر این اساس کشورهای عضو ملزمند مجموعه ارزیابی‌های واقع‌بینانه خود را در راستای خطرات و تهدیدات احتمالی به صورت مکتوب به کمیسیون مذکور ارائه دهند. رویکرد چهارم کنوانسیون مذکور، الزام کشورهایی است که به سبب رهاسازی مواد شیمیایی خطرناک به محیط دریاها بایستی سریع به پاک‌سازی و به نوعی جبران خسارت وارد شده مبادرت نمایند. در ادامه همین ماده اشاره شده است که کشورها در حین جبران خسارت محیط دریایی خود، چنانچه باعث ورود خسارت و لطمه به محیط دریایی کشور یا کشورهای همجوار خود گردند، نیز بایستی به جبران لطمات و خسارات مذکور مبادرت نمایند (Johnson, 2024). افزون بر این الزامات، کنوانسیون حقوق دریاهای سال ۱۹۸۲ بر برخی از اصول عمده حقوق بین‌الملل محیط‌زیستی، مانند اصل همکاری برای حمایت از محیط‌زیست و اصل اطلاع‌رسانی به سایر دولت‌های مربوط در صورت بروز سانحه آلودگی محیط‌زیستی تاکید نموده است؛ به عنوان مثال، ماده ۱۹۹ این کنوانسیون، به الزام کشورهای عضو به همکاری مستقیم یا همکاری از طریق سازمان‌های بین‌المللی صلاحیت‌دار به منظور ایجاد زمینه مناسب همکاری با در نظر گرفتن ویژگی‌های منطقه می‌پردازد. مطابق ماده ۲۳۵ کنوانسیون حقوق دریاها، عدم رعایت الزامات پیش‌بینی شده در کنوانسیون مذکور به مسئولیت بین‌المللی دولت نقض‌کننده الزامات کنوانسیون براساس حقوق بین‌الملل خواهد انجامید. در خصوص ایجاد خسارت دریایی از سوی یکی از اشخاص حقوق خصوصی، چنانچه دولت متبوع تدابیر قانونی اثربخش را در راستای تضمین سازگاری اشخاص حقوق خصوصی (پیمانکاران) تحت صلاحیت خود با تعهدات محیط‌زیستی این کنوانسیون اتخاذ نکند، مسئولیت این موضوع بر عهده دولت متبوع خواهد بود (Ibid).

• کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت ناشی از خسارت آلودگی نفتی سال ۱۹۶۹

وقوع چندین حادثه و سوانح مرتبط با نشت آلاینده‌های نفت و گاز و سایر مشتقات آن به محیط دریاها، نشان داد اولاً مجموعه رویکردهای حقوقی و قانونی بین‌المللی از کارآمدی و اثربخشی و به اصطلاح بازدارندگی لازم برخوردار نیست و ثانیاً مسئولیت مدنی این موضوع نیز از سوی متخلفان این حوزه با چالش‌های مختلف همچون جبران خسارت و نحوه و میزان پرداخت غرامت مواجه است. بر این اساس، در ۲۹ نوامبر سال ۱۹۶۹ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت ناشی از خسارت آلودگی نفتی به تصویب رسید و در ادامه و با گذشت

شش سال زمان وجه آن الزام‌آور گردید. هدف این کنوانسیون، ایجاد نظام یکپارچه حقوقی برای ضوابط حاکم بر مسئولیت ناشی از سوانح آلودگی نفتی دریایی و تعیین میزان جبران خسارت در موارد یاد شده است. مسئولیت جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی در کنوانسیون مذکور بر مبنای مسئولیت محض مالک کشتی استوار است و نیازی به احراز تحقق تقصیر و یا بی‌احتیاطی مالک کشتی ندارد. مسئول بودن به معنای پذیرش و مسموع شدن دعوا علیه مالک کشتی است. بنابراین ادعاهای علیه نمایندگان مالک، خدمه، اجاره‌کننده، متصدی حمل‌ونقل، مستخدمان، بهره‌بردار و مدیر کشتی مسموع نخواهد بود. اما اگر خسارت ناشی از رفتار شخصی افراد مذکور با قصد یا بی‌مبالاتی و علم به احتمال وقوع خسارت باشد، دعوای مسئولیت علیه آنها مسموع خواهد بود. بنابراین، اصولاً باید قائل به فرض مسئولیت برای مالک کشتی بود، مگر این که با اثبات علت خسارت و غیرقابل انتساب بودن آن به خود، از مسئولیت معاف شود (Amini & Jafari Majd, 2021). اگر ثابت شود که بروز خسارت آلودگی کالا یا جزا ناشی از فعل یا ترک فعل شخص زیان‌دیده با قصد ایجاد خسارت یا سهل‌انگاری وی بوده است، در این حالت مالک کشتی کالا یا جزا از مسئولیت معاف خواهد شد. خسارت‌های قابل‌مطالبه به‌موجب کنوانسیون مذکور و پروتکل اصلاحی عبارتند از: «زیان ناشی از نشت نفت به اضافه هزینه‌های معقول برای احیای محیط آسیب‌دیده و همچنین هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه و زیان ناشی از این اقدامات». در پروتکل اصلاحی ۱۹۹۲ کنوانسیون مسئولیت ناشی از خسارت آلودگی، دو دسته اصلاحات عمده انجام شده است؛ یکی، درباره گسترش مناطق دریایی مشمول مقررات این کنوانسیون و دیگری، درباره میزان مسئولیت مالک کشتی. بنابراین براساس اصلاحات مذکور، مسئولیت جبران خسارت نه‌تنها خسارت‌های ایجاد شده در دریای سرزمینی کشورهای عضو این کنوانسیون، بلکه خسارت‌های ایجاد شده در منطقه انحصاری اقتصادی کشورهای عضو را نیز در بر می‌گیرد. در این اصلاحیه، میزان مسئولیت مالک کشتی از سقف هجده میلیون دلار به ۱۲۰ میلیون دلار افزایش یافته است (Karami, 2021). در عمل مسئولیت مالک کشتی تا حدی که بیان شد، کالا یا جزا به شرکت بیمه منتقل می‌شود؛ زیرا براساس ماده ۷ کنوانسیون، کشتی‌های حامل بیش از دو هزار تن مواد هیدروکربنی، بدون داشتن بیمه، حق ورود به بنادر کشورهای عضو کنوانسیون را ندارند.

افزون بر تحدید مسئولیت به‌موجب خود کنوانسیون، درج شرط تحدید مسئولیت مشکل ندارد و مالک کشتی حق خواهد داشت مسئولیت خود را در هر سانحه‌ای تا سقف معینی تعیین کند؛ به شرط این که خسارت آلودگی عمدی نباشد و حسابی معادل مبلغ نمایانگر سقف مسئولیت خود نزد مقام صلاحیت‌دار افتتاح کند و بیمه‌گر نیز بر همین مبنای حق ایجاد حساب را خواهد داشت (Roberts, 2024). با توجه به این که خسارت در کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی مبتنی بر مسئولیت مالی مالک است که یکی از اشخاص حقوق خصوصی است و این که اشخاص حقوق خصوصی هر قدر از لحاظ مالی توانمند باشند نمی‌توانند تمام خسارت‌های ناشی از آلودگی نفتی را پوشش دهند و این که خود کنوانسیون این واقعیت را به رسمیت می‌شناسد و سقف مشخصی برای مسئولیت مالک کشتی ایجاد می‌کند، از این‌رو در سال ۱۹۷۱ کنوانسیون مکملی به نام کنوانسیون ایجاد صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی دریایی منعقد شده است. افزون بر تعهد صندوق نامبرده به جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی که مالکان کشتی نمی‌توانند آن را جبران کنند (Gullett, 2023). صندوق به فراهم آوردن کمک‌های لجستیک و تسهیلات مالی برای انجام اقدامات پیشگیرانه یا کاهش خسارت آلودگی ناشی از سانحه‌ای که ممکن است مطابق این کنوانسیون درباره آن از صندوق مطالبه پرداخت خسارت شود، متعهد است.

• کنوانسیون مارپل (۱۹۷۸)؛ ممانعت از تشدید آلودگی‌های حاصل از کشتی‌ها

با توجه به مشکلات عملی ناشی از کلی و غیرفنی بودن الزامات محیط‌زیستی در کنوانسیون حقوق دریاهای، مراجعه به اسناد مکمل دیگر که نقش تکمیل‌کننده برای کنوانسیون مذکور را دارند، گریزناپذیر است. کنوانسیون مارپل یکی از مهمترین اسناد بین‌المللی درباره آلودگی دریاهای به وسیله مواد نفتی است که باید به آنها مراجعه کرد (Razavirad, 2020).

کنوانسیون مذکور و اصلاحات بعدی آن حاوی دو قسمت عمده است:

قسمت اول تعریف‌ها، مانند تعریف آلودگی ناشی از کشتی و تعریف فرایند تخلیه از کشتی و در عین حال قسمت مذکور به موضوع کشتی‌هایی که کنوانسیون درباره آنها اعمال می‌شود و نیز به الزامات اصلی که متوجه کشورهای عضو درباره اعمال مقررات بر کشتی‌ها و بنادر خود به‌منظور حذف آلودگی، اعم از این که عمدی یا ناشی از تقصیر باشد، می‌پردازد. براساس قواعد عمومی کنوانسیون مذکور،

تعهدات کنوانسیون متوجه کشتی‌هایی است که حق برافراشتن پرچم یک دولت عضو را دارند یا کشتی‌هایی که زیر نظر یک دولت عضو کنوانسیون بهره‌برداری می‌شوند، بدون این که حق برافراشتن پرچم دولت مذکور را داشته باشند (Kraska & Yang, 2024). قسمت دوم کنوانسیون حاوی شش پیوست دربارهٔ جلوگیری از تخلیه مواد مختلف به دریا، از جمله نفت و مایعات سمی که به صورت فله‌ای حمل و نقل می‌شوند و مواد خطرناک بسته‌بندی شده است، اما تنها دو پیوست اول برای کشورهای عضو کنوانسیون الزامی است. پیوست اول این کنوانسیون دربارهٔ جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت است و در مورد همه نفت‌کش‌های با ظرفیت ۱۵۰ تن به بالا و سایر کشتی‌ها با ظرفیت ۴۰۰ تن و بیشتر قابل اجراست. براساس پیوست یاد شده، تخلیه مواد حاوی نفت به دریا در مناطق ویژه دریایی که در کنوانسیون بیان شد، در هر شرایطی ممنوع و در دیگر مناطق با محدودیت‌هایی روبه‌روست. افزون بر آن، نفت‌کش‌های با ظرفیت ۱۵۰ تن به بالا و سایر کشتی‌های غیرنفت‌کش با ظرفیت ۴۰۰ تن و بیشتر، باید طرح اضطراری آلودگی نفتی را دارا باشند. بنابر پیوست یاد شده، دولت‌ها نباید به کشتی‌های یک‌جداره اجازه حمل و نقل مواد نفتی بدهند و دولت‌های ساحلی بایستی ورود این کشتی‌ها به بنادر خود را ممنوع کنند (Vrancken, 2024).

پیوست مذکور کاستی‌های زیادی دارد؛ برای مثال، یکی از کاستی‌ها اجازه تخلیه در مناطق مشخص و اجازه تخلیه عملیاتی ۱ است، در صورتی که نفت‌کش بیش از پنجاه مایل دریایی از سرزمین دور باشد. در عین حال پیوست مذکور نقاط مثبت زیادی دارد که نمی‌توان آنها را نادیده گرفت، مانند آنچه در اصلاحات سال ۲۰۱۱ آمده است؛ از جمله ممنوعیت حمل و نقل بعضی از فرآورده‌های نفتی مانند نفت سنگین ۲ در برخی از مناطق دریایی که دارای شرایط حساس هستند، مانند قطب جنوب که در صورت نشت آنها به آب‌های دریا بسیار خطرناک است و نیز سختگیری نسبت به تخلیه مواد نفتی یا روغنی در مناطقی که شرایط محیط‌زیستی آنها یا به دلیل ویژگی‌های خاص آنها مانند مناطق کشتیرانی یا به دلیل آسیب‌پذیری بیشتر آنها در معرض آلودگی نفتی، نشان داده است و آنگاه روش‌های خاص برای جلوگیری از آلودگی دریایی این مناطق را که در پیوست مناطق ویژه نامیده می‌شوند، اعمال می‌کند. از این رو با وجود این که کنوانسیون در بعضی از مناطق دریایی، تخلیه مقادیر مشخصی از مواد روغنی و نفتی به دریا را با شرایطی اجازه داده است، این موارد شامل مناطق ویژه نیستند و در این مناطق هیچ‌گونه تخلیه‌ای مجاز نیست. البته ممنوعیت مذکور شامل مواد نفتی است و شامل مواد مورد استفاده برای تمیزکاری تانکرها و نفت‌کش‌ها نیست. این مناطق عبارتند از: دریای مدیترانه، دریای سرخ، دریای بالتیک، دریای سیاه، خلیج عدن، منطقه قطب جنوب، آب‌های جنوب کشور آفریقای جنوبی، دریای عمان و منطقه خلیج‌ها (Chandra, 2024).

پیوست دوم کنوانسیون مارپل بر کلیه کشتی‌هایی که مایعات مضر را به صورت فله حمل می‌کنند، اعمال می‌شود. پیوست یاد شده، مواد مضر را به چهار قسمت تقسیم می‌کند و ممنوعیت تخلیه مواد مذکور را بدون تخفیف چگالی آن به یک درصد مشخص ممنوع اعلام می‌کند؛ وگرنه مواد مذکور باید در بنادر تخلیه شوند. سوم کنوانسیون مارپل برای جلوگیری از آلودگی توسط مواد خطرناک بسته‌بندی شده است. این پیوست، مجموعه‌ای از شرایط را برای حمل و نقل مواد خطرناک تعیین می‌کند و موارد مربوط به بسته‌بندی مواد خطرناک، چسب‌زنی و علامت‌گذاری آنها و محدودیت‌های ویژه مربوط به ایمنی کشتی و کاهش ریسک این مواد را تعیین می‌کند (Kraska & Yang, 2024). پیوست‌های چهار، پنج و شش کنوانسیون مارپل به مسایل فنی مربوط به فاضلاب کشتی‌ها و الزامات مربوط به داشتن سامانه تصفیه فاضلاب، آسیاب و ضدغفونی توسط آنها، مسایل مربوط به ممنوعیت تخلیه زباله‌های حفاری توسط کشتی‌ها و سکوها حفاری، به‌علاوه تمامی موادی که در پیوست پنجم مشخص شده است و به موضوع کنترل انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از کشتی‌ها و ممنوعیت انتشار عمدی آنها می‌پردازد (Horna, 2024).

• رویکردهای منطقه‌ای حقوق بین الملل محیط‌زیست در موضوع آلودگی دریاها

نمونه کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری دربارهٔ حمایت و توسعه محیط‌زیست دریایی و نواحی ساحلی در برابر آلودگی ۱۱۹۷۸ کنوانسیون کویت در خصوص همکاری دربارهٔ حمایت و توسعه محیط‌زیست دریایی، از کنوانسیون‌های مهم منطقه‌ای برای حمایت محیط‌زیست دریایی خلیج فارس و کاهش و مبارزه با آلودگی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری از بستر دریا شمرده می‌شود. اهداف عمده این کنوانسیون، همکاری دربارهٔ حمایت محیط‌زیست دریایی خلیج فارس و جلوگیری از آلودگی آن و ایجاد یک روش مدیریت جامع برای

استفاده از محیط‌زیست دریایی خلیج فارس با شرکت کشورهای منطقه خلیج فارس و دریای عمان است. دلیل اصلی نیاز به تشکیل کنوانسیون یاد شده، این است که خلیج فارس آبراه راهبردی انرژی در جهان است که روزانه بیش از هجده میلیون بشکه نفت خام از آن حمل می‌شود (Clarke et al., 2022).

از منظری دیگر، کند بودن گردش آب به دلیل مساحت اندک تنگه هرمز، تأثیر آلودگی را بر محیط‌زیست افزایش می‌دهد. افزون بر این، خلیج فارس دارای منابع هیدروکربنی عظیم، صدها حلقه چاه و تعداد زیادی از پایانه‌های بزرگ نفتی است. هر سال به شکل‌های گوناگون بیش از پانزده هزار تن نفت در خلیج فارس نشت می‌کند که بخشی از آن به دلیل نزدیک بودن منابع نفتی به سطح زمین و نبود استحکام لازم در لایه‌های سطحی زمین، طبیعی و گریزناپذیر است و حجم عظیمی از آن معلول فعالیت‌های انسانی است؛ زیرا مسیری که مواد هیدروکربوری از اعماق تا سطح زمین و سپس انتقال به پایانه‌های نفتی و سرانجام فرآوری و مصرف طی می‌کنند، در هریک از این مراحل آلودگی‌های خطرناکی برای محیط‌زیست به ارمغان می‌آورد (Kavil et al., 2025). آلودگی دریایی در این کنوانسیون این‌طور تعریف شده است: داخل کردن مواد یا انرژی به طور مستقیم یا غیرمستقیم توسط فعالیت‌های بشری در دریاست که به آثار زیانباری مانند آسیب رسیدن به منابع زنده و ایجاد خطر برای سلامت انسان و ایجاد مانع در فعالیت‌های دریایی، از جمله ماهی‌گیری و لطمه به کیفیت آب از لحاظ استفاده از آب دریا می‌انجامد. ماده سوم این کنوانسیون، کشورهای عضو را به اتخاذ کلیه اقدامات لازم برای مقابله با عوامل آلودگی یاد شده ملزم می‌سازد و از آنها می‌خواهد در این باره با یکدیگر همکاری‌های لازم را انجام دهند. کشورهای عضو متعهد می‌شوند که اقدامات لازم برای جلوگیری از نشت یا تخلیه مواد زائد کشتی‌ها و هواپیماها، شست‌وشوی مخازن نفت خام کشتی‌ها، آلودگی ناشی از آب توازن کشتی‌ها، مواد زائد و فاضلاب‌هایی که منشأ خشکی دارند، آلودگی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری، آلودگی ناشی از سایر فعالیت‌های بشری مانند آلودگی ناشی از احیای اراضی و کنترل هرگونه آلودگی ناشی از دلایل مذکور به عمل آورند. کنوانسیون درباره مسئولیت مدنی و جبران خسارت ناشی از آلودگی، مقررات خاصی ندارد، اما کشورهای عضو را ملزم می‌سازد در تدوین و قبول مقررات و روش‌های مربوط به مسئولیت مدنی و جبران خسارت ناشی از آلودگی دریایی با یکدیگر همکاری کنند. برای رسیدن به اهداف مذکور، سازمانی به نام «سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط‌زیست دریایی» تأسیس شده است (Clarke et al., 2022). این سازمان چهار پروتکل تهیه کرده است که در اینجا دو پروتکل اول آن را به علت اهمیت موضوع از لحاظ میزان آلودگی وارده به آب‌های خلیج فارس - بررسی می‌کنیم.

نخست) پروتکل اول به‌منظور همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضر که سال ۱۹۸۹ منعقد شده است. به‌موجب این پروتکل، دولت‌های متعهد مکلف هستند سطح امکانات خود، اعم از نیروی انسانی، تجهیزات، وسایل لازم و تنظیم طرح‌های نحوه انجام عملیات برای مبارزه با موارد اضطراری ناشی از سوانح نفتی را افزایش دهند. در این باره دولت‌های متعهد، فرماندهان کشتی‌ها و مسئولان سکوها را ملزم خواهند ساخت تا در سریع‌ترین زمان درباره سوانح نفتی یا فوران چاه‌ها اطلاع‌رسانی کنند. و در این زمینه، اگر دولت مربوطه امکانات کافی برای کنترل سانحه نداشته باشد، می‌تواند از دیگر اعضای کنوانسیون کمک بخواهد و کشورهای مذکور باید در حد توان خود کمک کنند. برای تحقق این مهم، مرکزی با عنوان «همکاری متقابل» تأسیس شده است (Kavil et al., 2025).

دوم) پروتکل راجع به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره است که در سال ۱۹۸۹ منعقد و در سال ۱۹۹۰ لازم‌الاجرا شده است. این پروتکل حاوی تعهدات مربوط به تضمین ایمنی عملیات اکتشاف و استخراج هیدروکربن‌هاست. تعهدات مذکور، بیشتر درباره انجام ارزیابی محیط‌زیستی برای عملیات اکتشاف و استخراج در آب‌های خلیج فارس و تدابیر ایمنی عملیات اکتشافی و عملیات استخراج است. درباره ارزیابی محیط‌زیستی، کشورهای عضو کنوانسیون کویت مکلف هستند خلاصه‌ای از نتایج ارزیابی محیط‌زیستی را برای دیگر اعضای این کنوانسیون ارسال کنند. البته در صورتی که افشای خلاصه‌های مذکور به امنیت ملی آن کشورها لطمه وارد نکند. محل برقراری تأسیسات باید جایی باشد که مانع انجام فعالیت‌های قانونی دیگر کشورها نشود. در این پروتکل، کشورهای متعهد مکلف هستند که تدابیر و وسایل عملی لازم، مانند فوران‌گیرها را مورد استفاده قرار دهند تا تأسیسات از ایمنی عملیاتی کافی برخوردار باشند. براساس این پروتکل، وسایل مذکور برای اطمینان از دارا بودن شرایط مطلوب، بایستی به‌تناوب آزمایش شوند. تأسیسات و سکوها

اکتشاف و استخراج باید بالای سطح آب باشند و همچنان که در رویه‌های کشتیرانی بین‌المللی متعارف است، به چراغ و سایر ابزار اعلام‌خطر مجهز باشند. بررسی طرح اضطراری تقدیم شده توسط پیمانکاران تاسیسات دریایی و الزام آنها به استفاده از نیروهای انسانی آموزش دیده، یکی از تعهدات اصلی کنوانسیون برای تضمین ایمنی عملیات است. به‌منظور کاهش خطر احتمالی محیط‌زیستی در خلیج فارس، خطوط لوله باید از مواد آلاینده تخلیه و آنگاه جمع‌آوری یا دفن شوند. افزون بر این، کشورهای عضو ملزم هستند نسبت به جمع‌آوری و انتقال سازه‌های شناور و ثابت و خطوط لوله زاید به خشکی، اطمینان یابند (Akbarpour, 2020).

مطالعات انجام شده نشان می‌دهند که استثنای سال‌های ۱۹۸۳ و ۱۹۹۱ که دوران جنگ بود و در آنها آلودگی ناشی از سرازیر شدن نفت‌کش‌ها بسیار افزایش یافت میزان آلودگی در خلیج فارس از لحاظ تعداد سوانح آلودگی دریایی و از نظر میزان نشت مواد نفتی به آب خلیج مذکور، مقادیر پایین‌تری از میانگین آلودگی در سطح جهانی را دارد. به سخن دیگر، چنانچه مقدار تولید نفت و به‌تناسب آن، آلودگی نفتی در سطح جهان را به عنوان شاخص آلودگی به‌شمار آوریم و حد آلودگی را با همین معیار در خلیج فارس بسنجیم، سطح آلودگی در خلیج فارس با چهل درصد تولید نفت جهان، به غیر از سال‌های ۱۹۸۳ و ۱۹۹۱ در سطح کمتر از حد انتظار است. بنابراین می‌توان گفت مجموعه تدابیر اتخاذ شده توسط کشورهای عضو کنوانسیون کویت منتهی به کاهش ۸۲ درصدی آلودگی نفتی در خلیج فارس شده است (Gullett, 2023).

• نمونه کنوانسیون حفاظت از محیط‌زیست دریایی با تاکید بر دریای مدیترانه

دریای مدیترانه یک دریای نیمه‌بسته با دو خروجی اصلی است؛ یکی تنگه جبل‌الطارق است با عرضی نزدیک به چهارده کیلومتر و دومی کانال سوئز است با عرضی نه چندان زیاد. این شرایط جغرافیایی موجب کندی گردش آب دریای مدیترانه و در نتیجه تشدید اثر آلودگی بر منابع زنده و انسان شده است. به دلیل افزایش سطح آلودگی در دریای مدیترانه، شانزده کشور حوزه دریای مدیترانه به‌همراه جامعه اروپا، کنوانسیون «حفاظت از دریای مدیترانه در مقابل آلودگی» را در سال ۱۹۷۶ تصویب کردند و هفت پروتکل به آن پیوست شد، مهمترین پروتکل‌های نامبرده، پروتکل مربوط به جلوگیری از آلودگی دریای مدیترانه به‌وسیله نفت یا مواد مضر دیگر است که در سال ۲۰۰۴ لازم‌الاجرا شد و دیگر، پروتکل مربوط به منابع و فعالیت‌های آلوده‌ساز مستقر در خشکی است. این کنوانسیون در سال ۱۹۹۵ بازنگری و اصلاح شد و نام آن نیز به «کنوانسیون حفاظت از محیط‌زیست دریایی و مناطق ساحلی مدیترانه» تغییر یافت. قلمروی جغرافیایی اجرای کنوانسیون مذکور شامل تمام آب‌های دریای مدیترانه، جز آب‌های داخلی کشورهای عضو و دریای مرمره است. به نظر می‌رسد استثنای مذکور نامناسب باشد؛ زیرا آب‌های داخلی کشورهای عضو به دلایل مختلف، مانند تخلیه مواد آلاینده که منشأ خشکی دارند، بیشتر از بقیه اجزای آب‌های دریای مدیترانه تحت تأثیر آلودگی قرار می‌گیرند و در عین حال بروز آلودگی در آب‌های داخلی، به انتقال آنها به دیگر مناطق دریای مدیترانه می‌انجامد و این مسئله با مقاصد و اهداف اصلی کنوانسیون یاد شده در تعارض است. کنوانسیون مذکور بر کشتی‌ها و هواپیماهایی که در یکی از کشورهای عضو کنوانسیون ثبت شده یا حامل پرچم آن هستند و بر کشتی‌ها و هواپیماهایی که در آن بارگیری مواد انجام می‌شود و آن مواد در مناطق تحت حاکمیت یکی از اعضای کنوانسیون دفع خواهد شد، سرایت خواهد یافت. با وجود این، کنوانسیون یاد شده بر کشتی‌ها یا هواپیماهایی که دارای مصونیت حاکمیتی هستند، اعمال نمی‌شود (Simantiris et al., 2024).

به نظر می‌رسد این استثنا مناسب نباشد؛ زیرا ممکن است کشتی‌ها و هواپیماهای مذکور به وسیله‌ای برای آلودگی دریای مدیترانه تبدیل شوند. این کنوانسیون و پروتکل‌های آن شامل احکام همه عوامل منجر به آلودگی در مدیترانه است. تعهدات کلی طرف‌ها در این کنوانسیون شامل اتخاذ تمام اقدامات مناسب برای جلوگیری از آلودگی دریای مدیترانه و کاهش این آلودگی است، اما کنوانسیون نامبرده، تعیین اقدامات مذکور را به صلاحدید کشورهای عضو واگذار می‌کند که این مسئله به تفاوت و اختلاف درباره اقدامات متخذه بین کشورهای عضو می‌انجامد. بهتر بود کنوانسیون اقدامات لازم برای جلوگیری از آلودگی دریای مدیترانه و کاهش آلودگی مذکور را مشخص می‌کرد و سازمانی را برای نظارت بر عملکرد کشورها درباره پایبندی به تعهدات‌شان بر طبق مقررات کنوانسیون پیش‌بینی می‌کرد. از آنجا که این مقاله به موضوع آلودگی نفتی می‌پردازد، پروتکل مربوط به جلوگیری از آلودگی دریای مدیترانه به وسیله نفت یا

مواد مضر دیگر که در سال ۲۰۰۴ لازم‌الاجرا شد (Stranga et al., 2024) و پروتکل حمایت از دریای مدیترانه در برابر دفع مواد به وسیله کشتی‌ها یا هواپیماها را به‌طور مختصر بررسی خواهیم کرد.

• پروتکل جلوگیری از آلودگی دریای مدیترانه از سوی مواد نفتی یا دیگر مواد شیمیایی مضر

این پروتکل دارای ۲۵ ماده است که تمام آنها بر اتخاذ اقدامات برای حمایت از دریای مدیترانه از آلودگی نفتی تأکید دارند. مهمترین این اقدامات، پرهیز از دفع آب توازن کشتی، پرهیز از آب شست‌وشوی مخازن کشتی‌ها، همکاری درباره اتخاذ تمام اقدامات لازم در صورت بروز سوانح آلودگی و یا سوانح نشت نفت از نفت‌کش‌ها یا کشتی‌هایی که نفت و مواد هیدروکربنی را حمل‌ونقل می‌کنند و ایجاد طرح‌های اضطراری مشترک بین اطراف کنوانسیون مشترک میان کشورهای متعاقد است.

• پروتکل حمایت از دریای مدیترانه در برابر دفع مواد به وسیله کشتی‌ها یا هواپیماها

این پروتکل در سال ۱۹۷۶ لازم‌الاجرا شد و مهمترین الزاماتی که در این پروتکل آمده، الزام کشورها به اتخاذ تمام اقدامات برای جلوگیری از آلودگی در دریای مدیترانه است؛ همانند کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زاید و دیگر مواد کنوانسیون سال ۱۹۷۲. براساس کنوانسیون یاد شده، تخلیه ضایعات و سایر مواد به دریا مشروط به صدور اجازه خاص قبلی یا اجازه عام قبلی حسب مورد است. مجوز مذکور باید توسط مرجع صلاحیت‌دار ملی کشور صاحب پرچم یا کشوری که در آن کشتی یا هواپیما ثبت شده است، صادر گردد (Cupido, 2024).

بحث و نتیجه‌گیری

آلودگی محیط دریاها و اقیانوس‌ها به وسیله مواد هیدروکربنی، پدیده‌ای جهانی است که مقابله با آن مستلزم اقدامات بین‌المللی است. در عین حال شرایط جغرافیایی دریاها با یکدیگر متفاوت و ترکیب آب دریاها نیز با هم متفاوت هستند. بنابراین، افزون بر اقدامات بین‌المللی، اقدامات منطقه‌ای نیز گریزناپذیر و مکمل تلاش‌های جهانی برای حمایت محیط‌زیستی از دریاها هستند. محتوای مناسب و اصلاح تدریجی کاستی‌ها و عیوب کنوانسیون‌های بین‌المللی درباره جلوگیری و رفع آلودگی‌های نفتی، به کاهش قابل‌توجه آلودگی نفتی انجامیده است. حرکت به سمت‌وسوی حذف کامل ورود آلودگی‌های نفتی به دریاها و تغییر نگاه به مسایل محیط‌زیستی، به‌ویژه مفهوم استفاده پایدار از تنوع‌زیستی و تعریف الگوهای توسعه پایدار و تمرکز بر تدابیر پیشگیرانه به جای تمرکز بر جبران و ترمیم خسارت ناشی از آلودگی نفتی، به کاهش چشمگیر آلودگی نفتی انجامیده است. هر چند نتایج حاصله از میزان آلودگی‌های نفتی حکایت از این دارد که روند آلودگی‌های نفتی کاهشی است، اما همچنان خسارت‌های ناشی از آلودگی نفتی در محیط‌زیست ادامه دارد. برای حذف کامل آلودگی نفتی توصیه می‌شود به عناصر زیر عمل شود:

اول) مهمترین عنصر مورد نیاز برای ادامه روند کاهشی آلودگی نفتی دریاها، وجود اراده حقیقی کشورهاست. بنابراین عدم تمایل کشورهای صاحب پرچم مبنی بر بازرسی و کنترل دقیق کشتی‌های تحت پرچم خود و عدم ارسال به موقع گزارش‌های بازرسی و تخلقات محیط‌زیستی به مراجع صلاحیت‌دار و نادیده گرفتن بعضی از مقررات مهم کنوانسیون‌ها، همچون صدور اجازه حمل‌ونقل مواد نفتی به وسیله کشتی‌های یک‌جداره یا کشتی‌هایی که عمرشان بیش از ۲۵ سال است، موانع جدی برای ادامه روند کاهشی آلودگی دریایی است. دوم) برای اجرایی شدن مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی، ضمانت اجرای مؤثرتری نیاز است؛ برای مثال، امتناع دولت‌های صاحب پرچم نفت‌کش‌ها، از رعایت حداقل معیارهای کنوانسیون حقوق دریاهای سال ۱۹۸۲ و دیگر کنوانسیون‌ها، موجب ادامه روند آلودگی نفتی دریاها می‌شود. اسناد مورد بررسی، مانند کنوانسیون‌های مارپل و بارسلونا، نشان می‌دهند که بیشتر کنوانسیون‌های بین‌المللی و منطقه‌ای فاقد ضمانت اجرای مناسب هستند و هر یک از دولت‌ها مکلفند به تنهایی ضمانت اجرای مناسبی را در نظر بگیرند. افزون بر این، بیشتر کنوانسیون‌های مورد بررسی در این مقاله، فاقد نظارت مؤثر توسط سازمانی بین‌المللی یا منطقه‌ای هستند و این مسئله شفافیت اجرای تعهدات و پایبندی کشورهای عضو به مقررات کنوانسیون‌های مورد بررسی را زیر سؤال می‌برد.

سوم) در مناطق استراتژیک، نفت‌خیز و در عین حال دارای تنش و احتمال وقوع جنگ، مانند منطقه خلیج فارس و دریای مدیترانه، مهم است که پروتکل‌های تکمیلی دیگری به کنوانسیون کویت و کنوانسیون بارسلونا درباره ممنوعیت هدف قرار دادن تاسیسات نفتی، مخازن و کشتی‌های حامل نفت و مانند آنها هنگام عملیات جنگی وجود داشته باشد که متأسفانه هم‌اکنون وجود ندارد.

چهارم) استثنای آب‌های داخلی کشورهای عضو از قلمروی جغرافیایی اجرای کنوانسیون دریای مدیترانه و کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زاید و دیگر مواد سال ۱۹۷۲، به کاهیدن روند کاهش میزان آلودگی وارده به دریاها می‌انجامد؛ زیرا آب‌های داخلی کشورهای عضو به دلایل مختلف مانند تخلیه مواد آلاینده که منشأ خشکی دارند، بیشتر از بقیه مناطق دریایی تحت تاثیر آلودگی قرار می‌گیرند و در عین حال بروز آلودگی در آب‌های داخلی به انتقال آنها به دیگر مناطق دریایی می‌انجامد و این مسئله با مقاصد و اهداف اصلی کنوانسیون مذکور در تعارض است. بنابراین برای افزایش روند کاهشی آلودگی دریایی، لغو این استثنا لازم است؛

پنجم) به نظر می‌رسد استثنای کشتی‌ها و هواپیماهای دارای مصونیت حاکمیتی از احکام بعضی از کنوانسیون‌ها، مناسب نباشد؛ زیرا ممکن است کشتی‌ها و هواپیماهای مذکور به وسیله‌ای برای آلودگی دریا تبدیل گردند.

منابع

- Akbarpour, H. R. (2020). *Subject matter of the conventions of the International Maritime Organization*. Tehran: Majd. (In Persian)
- Amini, M., & Jafari Majd, M. (2011). A comparative analysis of the 1969 CLC and the 1992 Protocol concerning civil liability arising from oil pollution. *Legal Research*, 14(7), 109-131. (In Persian)
- Arjmand, F., & Mashhadi, A. (2024). The role of the MIMAC institution in protecting the marine environment of the Persian Gulf. *Oceanography*, 15(59), 11-22. (In Persian)
- Ashraghi, M. (2024). *Maritime law*. Tehran: University of Tehran. (In Persian)
- Bostan, M., & Arashpour, A. (2024). Vessel damage: Feasibility of compensating for environmental damage to the marine environment caused by maritime transportation. *Public Law Studies*, 54(4), 2499-2522. (In Persian)
- Chandra, V. (2024). *The Law of the Sea and Maritime Boundary Disputes in Areas of Hydrocarbon Potential: A Review of Global Hot Spots*. London: Routledge.
- Clarke, C., Cormier, R., and Toit, J. (2022). Cumulative effect assessment in the marine environment: A focus on the London protocol/ London convention. *Journal of Environmental Science & Policy*, (136), 428-441.
- Cupido, D. (2024). Chandra, V. (2024). *The Law of the Sea and Maritime Boundary Disputes in Areas of Hydrocarbon Potential: A Review of Global Hot Spots*. London: Routledge.
- Dabiri, M. (2021). *Environmental pollution*. Tehran: Ettehad. (In Persian)
- Gullett, W. (2024). The contribution of the law of the sea convention to marine environmental protection: 40 years of shimmering seas or high hopes dashed against juridical rocks? *Journal of Marine Policy*, (149), 440-466.
- Habibi, M. H. (2019). *Environmental law*. Tehran: University of Tehran. (In Persian)
- Hakimzadeh Khoei, P., & Sotoudeh, S. (2022). The legal regime governing the protection of the marine environment. *New Jurisprudence and Law*, 3(12), 1-17. (In Persian)
- Horna, A. (2024). *Law of the Sea and Maritime Delimitation: State Practice and Case Law in Latin America and the Caribbean*. London: Oxford University Press.
- Hosseinpour, P. (2018). *The development of the international law of the sea*. Tehran: Majd. (In Persian)
- Johnson, E. (2024). *United Nations Convention on the Law of the Sea 2024: International Law*. London: Routledge.
- Kaminski, T., & Karski, K. (2025). *40 Years of the United Nations Convention on the Law of the Sea: Assessment and Prospects*. London: Routledge.
- Karami, S. (2021). *Civil liability for environmental pollution*. Tehran: Soroush. (In Persian)

- Kavil, Y., Alshemmari, H., & Al-Farawati, R. (2025). Electronic waste and environmental diplomacy: How GCC E-waste management interfaces with the Stockholm Convention. *Journal of Hazardous Materials Advances*, (17), 802-829.
- Kraska, J., & Yang, H. (2024). *Peaceful Management of Maritime Disputes*. London: SAGE.
- Lee, R. (2023). *New Directions in the Law of the Sea: Global Developments*. New York: Thomson Reuters.
- Ma, J., Chu, B., Li, X., Wang, H., & He, H. (2025). Environmental catalytic city: New engine for air pollution control. *Journal of Environmental Sciences*, (156), 576-583.
- Mashhadi, A. (2014). *Legal perspectives on environmental law*. Qom: University of Qom. (In Persian)
- Masoudifar, H. (2024). *Human security in light of environmental rules*. Tehran: Negah-e Moaser. (In Persian)
- Perman, R. (2023). *Environmental and natural resource economics*. (H. R. Arbab, Trans.). Tehran: Ney. (In Persian)
- Pineda, E. (2024). The UNCLOS as a legal living instrument to combat climate change and its deleterious effects: the specific obligations of State Parties according to the interpretation of ITLOS. *Spanish Yearbook of International Law*, (28), 361-386.
- Pishgahifard, Z. (2023). *An introduction to the political geography of the seas*. Tehran: University of Tehran. (In Persian)
- Qian, J., Sun, K., & Chang, Y. (2024). The impact of the ITLOS climate change advisory opinion on the development of international law. *Journal of Marine Policy*, (170), 598-616.
- Rashidi, M., & Ajali Lahiji, M. (2024). States' obligations to protect the marine environment against climate change: An analysis of the advisory opinion of the International Tribunal for the Law of the Sea. *Legal Research*, 28(2), 1-25. (In Persian)
- Razavirad, M. (2020). The legal status of the environmental obligations of the MARPOL Convention for states parties to the 1982 Convention on the Law of the Sea. *Energy Law Studies*, 6(1), 115-131. (In Persian)
- Roberts, H. (2023). Chapter 17 - Climate change and the Law of the Sea Convention. *Journal of Living with Climate Change*, 36(4), 343-357.
- Shirley, S. (2025). *The Law of the Sea and the Planetary Crisis*. London: SAGE.
- Simantiris, N., Andreanidou, K., & Sampson, G. (2024). Over 30 years of monitoring and implementing the Bern Convention's recommendations for the protection of Mediterranean Sea turtles. *Journal of Marine Policy*, (168), 802-829.
- Stranga, Y., Mazaris, A., & Katsanevakis, S. (2024). Protected Mediterranean invertebrates: The known and the unknown. *Journal of Biological Conservation*, (297), 1-27.
- Tanaka, Y. (2024). Resilience of the UN Convention on the Law of the Sea: Reflections on Three Approaches. *Portuguese Yearbook of the Law of the Sea*, 14(1), 60-97.
- Vrancken, P. (2024). *State Ocean Jurisdiction*. London: SAGE



Environment and Development Journal
Vol. 16, No. 31, Spring & Summer 2025

Journal Homepage: www.iraneiat.ir
Online ISSN: 2783-2554

The Position of International Documents and Treaties in Environmental Protection with Emphasis on the Rights of the Seas

Zahra Tajari Moazzeni^{1*}, Kobra Haj Moradkhani², Ehsan Hanafi³

1. Corresponding Author, Department of Law, Go., C, Islamic Azad University, Gorgan, Iran. Email: Zahra.TajariMoazzeni@iau.ac.ir
2. Department of Law, Go., C, Islamic Azad University, Gorgan, Iran. Email: KobraHajmoradkhani@iau.ir
3. Department of Law, Go., C, Islamic Azad University, Gorgan, Iran. Email: Ehsanhanafih1@gmail.com

Received: 2025/05/23

Accepted: 2025/06/30

Abstract

Environmental protection remains one of the most pressing yet challenging issues of our time. In response, international legal bodies have developed a complex framework of customary and binding regulations. However, the efficacy of these instruments is often limited. This study critically examines the role of international documents and treaties in safeguarding the environment, with a specific focus on the law of the sea. It addresses two central questions: What are the principal themes in these international instruments concerning marine environmental protection? And to what extent do they possess the necessary deterrent force to be effective? The research hypothesis asserts that despite the proliferation of resolutions and conventions, these documents largely lack effective legal enforcement mechanisms. Employing a descriptive-analytical methodology and drawing on library sources and international legal documents, the findings identify several persistent challenges. These include a lack of commitment by member states, ambiguities in establishing civil liability and compensation for environmental damage, the prioritization of economic competition among developed nations, and fundamental structural weaknesses in addressing issues like marine debris. The study concludes that these factors collectively undermine the authority and impact of international law in protecting marine environments.

Keywords: Environmental Law, Law of the Sea, International Treaties, Enforcement Mechanisms, Civil Liability, Compensation, Marine Pollution

Cite this article: Tajari Moazzeni, Z., Haj Moradkhani, K., & Hanafi, E. (2025). The Position of International Documents and Treaties in Environmental Protection with Emphasis on the Rights of the Seas. *Environment and Development Journal*, 16 (31), 133-147. <https://doi.org/10.22034/eiat.2025.250841>

© The Author(s).

Publisher: Iranian Association for Environmental Assessment



DOI: <https://doi.org/10.22034/eiat.2025.250841>