

مقدمه

در سال های اخیر شاهد پیشرفت های بشر در دانش فنی و دستیابی او به نیروهای جدید جهت استفاده هر چه بیشتر او از طبیعت بوده ایم. بشر به طور بی سابقه ای از زمین ، هوا و دریاها استفاده نموده است. بهره برداری بی رویه از طبیعت و عدم توجه به توازن ها و ظرافت های آن باعث گردیده که آفات متعددی از فعالیت های انسان در کره زمین بوجود آید. همین موضوع باعث گشته بشر متوجه اهمیت محیط زیست در زندگی خود گردد. زیرا خطر بزرگی که بشر را از ناحیه ی مشکلات زیست محیطی تهدید می کند ، نه تنها آرامش و امنیت او را بر هم زده ، بلکه ممکن است موجودیت او را هم در معرض تهدید و خطر قرار دهد. بر هم خوردن تعادل زیست محیطی امروزه یکی از مهمترین مسائل و دغدغه های بشر است.

بشر امروزه به خوبی آگاه است که آلودگی محیط زیست تنها مشکل یک کشور یا یک محدوده خاص نمی باشد. بلکه مشکل کل جهان است و تمام انسانها باید در حل آن یکدیگر را یاری نمایند.

از جمله آلودگی های زیست محیطی که امروزه فکر بشر را به خود معطوف داشته است می توان به آلودگی های هوا ، آب ، خاک ، آلودگی صوتی ، شیمیایی و هسته ای اشاره نمود.^۱

از این میان " آلودگی آب ها ^۲" بخش قابل توجهی از بحران کلی آلودگی محیط زیست را تشکیل می دهد. این مسأله به خاطر ارتباط مستقیمی که با منافع گسترده انسان در زمینه های حمل و نقل ،

^۱- قوام ، میر عظیم ، " حمایت کیفی از محیط زیست " ، تهران ، انتشارات حفاظت محیط زیست ، ۱۳۷۵ ، ص ۴.
^۲- طبق ماده ۹ " قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست " آلودگی آب یعنی آمیختن مواد خارجی به آب به میزانی که برای مصرفی که برای موجودات و گیاهان زیان آمیز باشد. در همین باره بند ۲ ماده ۱ " آئین نامه جلوگیری از آلودگی آب " مقرر می دارد: آلودگی آب عبارت است از تغییر مواد محلول و یا معلق و یا تغییر درجه حرارت و دیگر خواص فیزیکی و شیمیایی و بیولوژیکی آب به حدی که آن را برای مصرفی که برای آن مقرر است مضر یا غیر مفید سازد.

تأمین مواد غذایی و معدنی و حتی تفریحات دارد، توجه زیادی را در مقایسه با مواد دیگر آلودگی به خود جلب کرده است.

آلودگی آب انواعی دارد که یکی از مهمترین آنها "آلودگی دریایی"^۱ است. آلودگی دریایی هم اکنون به صورت یکی از تهدیدکننده های مهم سلامت انسان و محیط زیست در آمده است.

از این میان خلیج فارس به علت داشتن شرایط خاص ئیدروگرافیک و اکولوژیک توجه کشورهای منطقه و حتی جامعه جهانی را مدتهاست به خود جلب نموده است و از اهمیت بسزایی برخوردار است.

این خلیج که از سوی سازمان بین المللی دریانوردی^۲ و برنامه محیط زیست ملل متحد^۳ به استناد کنوانسیون حقوق دریاها^۴ (۱۹۸۲) دریای نیمه بسته^۵ اعلام شده و در سال ۲۰۰۷ از سوی سازمان بین المللی دریانوردی به عنوان "منطقه ویژه دریایی"^۶ معرفی شده است، دارای طول

^۱- بر اساس ماده ۱ کنوانسیون کویت آلودگی دریایی عبارت است از " داخل کردن مواد یا انرژی در محیط زیست دریایی به وسیله انسان به طور مستقیم یا غیرمستقیم که اثرات زیان بخش مانند آسیب به منابع زنده و خطر برای سلامت انسان و ایجاد مانع در فعالیت های دریایی از جمله ماهیگیری و لطمه به کیفیت از لحاظ استفاده از آب دریا و کاهش وسایل رفاهی به بار آورد یا احتمال ایجاد اینگونه خطرات را در بر داشته باشد.

^۲ - International Maritime Organization. (IMO)

^۳ -United Nations Environment Programme. (UNEP)

^۴ - United nations convention on the law of the sea, 1982.

^۵ - ماده ۱۲۲ کنوانسیون حقوق دریاها دریای نیمه بسته را اینگونه تعریف نموده است: " منظور این کنوانسیون از اصطلاح دریای نیمه بسته و بسته عبارت است از یک خلیج، حوضچه یا دریایی که توسط دو یا چند کشور احاطه شده و با یک آبراه کم عرض به دریا یا اقیانوس دیگر متصل است یا تماماً یا عمده دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی دو یا چند کشور ساحلی می باشد."

^۶- بر اساس بند ۶ ماده ۲۱۱ کنوانسیون حقوق دریاها منطقه ویژه عبارت است از: "مناطق که به لحاظ دلایل فنی شناخته شده در ارتباط با شرایط اقیانوس شناسی، اکولوژیکی، ترافیک دریایی و نیز به دلیل بهره برداری و حفاظت از منابع در آنها مراعات اقدامات خاص به منظور جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها ضروری می باشد."

تقریبی ۱۰۰۰ کیلومتر و عرض ۲۰۰-۳۵۰ کیلومتر و وسعتی معادل ۲۲۶۰۰۰ کیلومتر مربع است.^۱

عمق کم این دریا باعث شده تا شدیداً تحت تأثیر متغیرهای جوی قرار گیرد. با توجه به احاطه شدن آن توسط ارتفاعات مرتفع و سرزمین های پست در طرفین شمالی و جنوبی، میزان تبخیر در آن تشدید شده و باعث افزایش تبادلات آبی از میان تنگه هرمز می شود.

مطالعات دقیق تر نشان می دهد که این دریا خود به نواحی کوچک تری تقسیم می شود. از جمله می توان به منطقه ی غرب دریا اشاره نمود که در آن مناطق مصبی در قسمت منتهی الیه شمال غربی و در دهانه اروندرود وجود دارد و یا منطقه کم عمق بین عربستان سعودی، بحرین و قطر (خلیج سلوه)^۲

عوامل بسیاری در ایجاد آلودگی در این منطقه دریایی و تخریب اکوسیستم آن تأثیر دارد. از چالش های زیست محیطی در این منطقه که باعث ایجاد آلودگی و تخریب اکوسیستم آن می توان به موارد زیر اشاره نمود: حضور نیروهای نظامی و تردد ناوگان رزمی و زیردریایی ها، بروز جنگ های منطقه ای، ایجاد آلودگی های شیمیایی و نفتی ناشی از جنگ و سوانح دریایی، حمل و نقل وسیع دریایی، پدیده مهم تغییر آب و هوا در قالب طوفان ها و گرم شدن آب دریا، صنایع مستقر در منطقه مانند نیروگاه های برق، آب شیرین کن ها، برنامه های توسعه ی اکتشاف و استخراج در بخش صنایع نفت، گاز و پتروشیمی، پسماندها و فاضلاب های صنعتی و خانگی، دفع ضایعات و مواد آلاینده از کشتی ها و هواپیماها، ساخت و سازهای بی رویه و مخرب در مناطق ساحلی،

^۱- اردلانی، الهام، " صنعت نفت در خلیج فارس؛ با تکیه بر اقدامات صورت گرفته در مدیریت پساب های صنعتی و بهداشتی"، کتاب محیط زیست خلیج فارس و دریای عمان، تهران، پژوهشکده تحقیقات استراتژیک، سال ۱۳۸۸، ص ۶۹.
^۲- وضعیت محیط زیست خلیج فارس (محدوده دریایی راپمی)، دفتر محیط زیست دریایی، کویت، اکتبر ۲۰۰۰، ص ۱۰.

توسعه تفرجگاه ها ، لایروبی و استحصال خشکی ، بهره برداری بی رویه از ذخایر آبی و غیر آبی ، تخریب زیستگاه های دریایی و نبود استراتژی توسعه پایدار و حفاظت از محیط زیست دریایی ، آگاه نبودن صنایع و جوامع ساحل نشین از قوانین و مقررات ملی و بین المللی ، کمبود آموزش و اطلاع رسانی عمومی درباره مسائل محیط زیست دریایی ، نبود همکاری مطلوب ارگان های دریایی و کشورهای منطقه و در نهایت کاستی در اجرای ابزارهای حقوقی و معاهدات بین المللی زیست محیطی همه در آلودگی منطقه و تخریب اکوسیستم آن تأثیر دارند.^۱

گرمای بسیار هوا و تابش قوی خورشید موجب تبخیر آلودگی می شود ، اما جذب آلودگی به علت شوری ، گرمای آب ، جریان بادهای و جریان سطحی آب از دریا به طرف ساحل و نیز تبخیر بیش از حد آب های سطحی در مقایسه با آب سالم وارده از طریق بارش و آب رودخانه ها بسیار محدود است.^۲

در نتیجه کشورهای هشت گانه حوزه خلیج فارس (جمهوری اسلامی ایران، عمان ، عراق ، قطر، کویت ، امارات متحده عربی ، عربستان سعودی و بحرین) به این نتیجه رسیدند که تلاش های انفرادی هر یک از آنها به نتیجه مطلوب نخواهد رسید و اعمال مدیریت زیست محیطی در این محدوده دریایی تنها در چارچوب یک پیمان همکاری جمعی زیست محیطی میسر خواهد بود.

این اندیشه موجب پیدایش همکاری در چارچوب یک کنوانسیون زیست محیطی گردید. در نتیجه کشورهای هشت گانه منطقه خلیج فارس دست به تدوین و تصویب ابزاری قانونی با عنوان " کنوانسیون منطقه ای کویت برای همکاری درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی

^۱ - بیران ، صدیقه و اکرامی، عطیه ، " محیط زیست خلیج فارس و دریای عمان؛ همکاری های منطقه ای و دستاورد های کنوانسیون کویت " ، پژوهشنامه توسعه پایدار و محیط زیست ، شماره ۵ ، پژوهشکده تحقیقات استراتژیک، ۱۳۸۷، ص ۱۶
^۲ - پورنوری ، منصور، " حقوق بین الملل دریاها " ، جلد اول، چاپ اول ، بهار ۱۳۸۳ ، تهران ، مهد حقوق ، ص ۱۴۲ .

ساحلی در برابر آلودگی^۱ در زمینه حفاظت از محیط زیست دریایی خلیج فارس و دریای عمان در سال ۱۹۷۸ زدند.

این کنوانسیون با هدف جلوگیری و کاهش آلودگی محیط زیست دریایی و مبارزه با آلودگی در منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان در ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ منعقد گردید و از یکم ژوئیه ۱۹۷۹ لازم الاجرا شد ، دارای ۳۰ ماده می باشد.

این کنوانسیون پیش بینی تأسیس سازمان منطقه ای برای حمایت از محیط زیست دریایی منطقه را نموده بود.^۲ بر همین مبنا "سازمان منطقه ای حفاظت از محیط زیست دریایی (راپمی)"^۳ در سال ۱۹۷۹ رسماً تشکیل گردید.

مهم ترین هدف تشکیل این سازمان ، همکاری در نظارت بر محیط زیست منطقه و مدیریت آب های دریایی مربوط به کشورهای عضو می باشد. این سازمان از زمان تأسیس تاکنون اقدامات زیادی در جهت حمایت از محیط زیست دریایی منطقه و کاهش آلودگی در آن انجام داده است.

در تحقیق حاضر با عنوان "بررسی عملکرد سازمان راپمی در کاهش آلودگی محیط زیست خلیج فارس " تلاش شده تا اقدامات انجام شده توسط این مرکز مورد بررسی قرار گیرد و نقاط ضعف سازمان مشخص گردد.

طرح مسأله:

^۱ - Kuwait Regional Convention For Co Operation On The Protection Of The Marine Environment From Pollution.

^۲ - کنوانسیون کویت ، ماده ۱۶ ، بند الف .

^۳ - Regional Organization for the Protection of the Marine Environment.(ROPME)

از آنجا که خلیج فارس به عنوان منطقه ای مهم و استراتژیک از نظر سیاسی و اقتصادی همواره مورد توجه خاص کشورهای جهان و منطقه بوده و با وقوع فجایع زیست محیطی ناشی از جنگ ، آلودگی نفتی و تردد نفت کش ها ، حیات آبریان و حتی انسان های ساکن در این منطقه به شدت در معرض خطر قرار گرفته است. از این رو کشورهای منطقه در جهت حفظ محیط زیست دریایی آن اقداماتی انجام داده اند. این همکاری به صورت تأسیس سازمانی منطقه ای به نام سازمان منطقه ای حفاظت از محیط زیست دریایی نمود پیدا کرده است.

علت انتخاب موضوع:

علت انتخاب این موضوع اهمیت منطقه دریایی خلیج فارس از نظر ملی و بین المللی و زمینه ای جهت انجام تحقیقات بیشتر در جهت حفاظت از محیط زیست دریایی منطقه و پیشگیری از تکرار فجایع زیست محیطی در منطقه دریایی خلیج فارس می باشد.

سوالات تحقیق:

سازمان راپمی در یکپارچه سازی سیستم حقوقی و رویه عملی کشورهای خلیج فارس در رابطه با حفاظت محیط زیست دریایی ایفاء نقش کرده است. هدف اصلی از نگارش این پایان نامه پاسخ به این پرسش ها است. سازمان راپمی با چه اقداماتی این نقش را ایفاء کرده است؟ و این سازمان چه تکالیفی بر کشورهای بار نموده است؟ هر یک از کشورهای عضو چه تدابیری را برای هرچه بهتر به انجام رساندن این تکالیف در حقوق داخلی خود انجام داده اند؟ و راپمی با استفاده از چه ابزارهایی این نقش را ایفاء کرده است؟

فرضیات تحقیق:

سازمان راپمی در جهت حفاظت از محیط زیست دریایی منطقه خلیج فارس نقش اصلی را در ایجاد سیستم حقوقی یکپارچه و رویه عملی فراهم کرده است. همچنین کشورهای منطقه ممکن است علاوه بر سازمان راپمی به ابزارهای بیشتری نیاز پیدا کنند.

روش تحقیق و جمع آوری اطلاعات:

روش گردآوری منابع در پایان نامه حاضر روش کتابخانه ای است و منابع بکار برده شده در آن کتب، مقالات، اسناد و سایت های معتبر اینترنتی می باشد. همچنین روش تحقیق، روشی توصیفی و تحلیلی است. در این پایان نامه به توصیف سازمان راپمی و تحلیل فعالیت های آن می پردازیم.

مشکلات و موانع تحقیق:

در انجام تحقیق حاضر مشکلات و محدودیت هایی نیز به چشم می خورد. از جمله کمبود منابع به زبان فارسی. البته این کمبود در منابع انگلیسی نیز به چشم می خورد. به عنوان مثال گزارش وضعیت محیط زیست دریایی منطقه خلیج فارس و دریای عمان در سال ۲۰۰۶ هنوز آماده نبود و به ناچار از گزارش سال ۲۰۰۰ و ۲۰۰۳ در این پایان نامه استفاده گردیده است. گزارش سال ۲۰۰۳ نیز به زبان انگلیسی می باشد. همچنین از گشت های دریایی که توسط کشتی قدس صورت گرفته نیز گزارشی در دسترس نبود و طبق اظهارات دفتر محیط زیست دریایی این گزارش نیز در سال آینده منتشر می شود.

سازماندهی تحقیق:

پایان نامه حاضر شامل ۳ فصل می باشد. در فصل اول پایان نامه حاضر به معرفی سازمان راپمی اختصاص داده شده است. در این فصل ضمن بررسی تاریخچه سازمان راپمی، سند مؤسس آن (کنوانسیون کویت) مورد بررسی قرار می گیرد. همچنین در این فصل به معرفی اعضای این سازمان می پردازیم و وضعیت اقلیمی این محدوده و معرفی محدوده جغرافیایی آن و منابع دریایی موجود در این منطقه معرفی می گردد و در انتها به بررسی ساختار سازمانی ، سازمان راپمی می پردازیم.

قبل از اینکه عملکرد سازمان راپمی مورد بررسی قرار گیرد، باید مسائل و مشکلات موجود در محدوده دریایی راپمی روشن شود ، تا ضمن شناسایی و معرفی مشکلات موجود در منطقه ، وظیفه ی پیش روی سازمان راپمی مشخص گردد. به همین منظور فصل دوم کاملاً به مسائل و مشکلات زیست محیطی که در منطقه وجود دارد ، می پردازد.

در فصل سوم وارد مبحث اصلی پایان نامه که بررسی عملکرد سازمان راپمی می باشد، می شویم. از آنجا که حفظ محیط زیست دریایی خلیج فارس بسیار مهم است و توجه جامعه جهانی را به خود جلب نموده است ، عملکرد این سازمان از زمان تأسیس تاکنون حائز اهمیت بسیاری برای همگان، بخصوص کشورهای منطقه است . باید دید این سازمان تاکنون چه نقش مثبتی در کاهش آلودگی یا جلوگیری از آلودگی در محیط زیست دریایی منطقه ایفا نموده است و تا چه حد توانسته وظایف خود را اجرا نماید. در این فصل مصوبات قانونی سازمان راپمی، گشت های تحقیقاتی دریایی انجام شده در منطقه ، کارگاه های برگزار شده از سوی سازمان و در مجموع هر اقدام

صورت گرفته توسط سازمان راپمی که در جهت حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی منطقه معرفی می گردد.

پیشینه تحقیق:

البته در زمینه بررسی عملکرد سازمان راپمی پایان نامه ای در دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات رشته مهندسی محیط زیست موجود است . این پایان نامه در سال ۸۴-۱۳۸۳ توسط خانم ساناز غازی در مقطع کارشناسی ارشد دفاع گردیده که در پایان نامه حاضر در بعضی موارد مورد استفاده قرار گرفته است.

البته در پایان نامه مذکور مسائل زیست محیطی محدوده دریایی راپمی به طور خلاصه بیان شده است. به عنوان مثال اشاره ای به فعالیت های اقتصادی- اجتماعی تأثیر گذار بر محدوده دریایی راپمی نشده است که این مبحث به نظر بسیار حساس و مهم بوده و تأثیر فراوانی بر منطقه می گذارد. پایان نامه حاضر به شرح این مسائل پرداخته است.

همچنین از دیگر وجوه افتراق این دو پایان نامه این است که در پایان نامه مذکور اشاره های به نتایج سفرهای تحقیقاتی دریایی کشتی های تحقیقاتی امریکا و ژاپن نگردیده و فقط به صورت اجمالی به آن پرداخته است. همچنین اشاره مختصری به کارگاه ها و سمینارهای آموزشی نموده است. در پایان نامه حاضر به موارد فوق الذکر به تفصیل پرداخته شده است . همچنین فعالیت های سازمان بعد از سال ۸۳ نیز بیان گردیده است.

در پایان ضمن نتیجه گیری از مباحث ذکر شده در این ۳ فصل پیشنهاداتی ارائه شده که در جهت رفع مشکلات زیست محیطی در منطقه مفید به نظر می رسد.

فصل اول

معرفی سازمان راپمی

در این فصل با سازمان رایپی آشنا شده و به چگونگی تأسیس آن می پردازیم و سند مؤسس این سازمان (کنوانسیون کویت) مورد بررسی قرار می گیرد. سپس به معرفی هشت عضو این سازمان می پردازیم و محدوده دریایی رایپی از لحاظ وضعیت اقلیمی ، محدوده جغرافیایی و منابع غنی دریایی در آن معرفی گشته و مورد بررسی قرار میگیرد و در انتها به معرفی ارکان این سازمان می پردازیم.

گفتار اول: روند شکل گیری سازمان رایپی

الف: تاریخچه سازمان رایپی

کشورهای هشت گانه ی منطقه خلیج فارس، که شامل بحرین، جمهوری اسلامی ایران، عراق، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی می باشد، سالیان سال از ضرورت یک هماهنگی مشترک برای انجام یک کار گروهی برای حمایت از دریای نیمه بسته ای که توسط آنان احاطه شده بود آگاه بودند. این دغدغه بزرگ برای حفاظت از محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی ناشی از محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی ناشی از منابع آلاینده گوناگون از جمله آلودگی ناشی از عملیات استخراج نفت و گاز، وقوع سوانح و برخورد میان نفتکش ها، حوادث و آلودگی ناشی از وقوع سه جنگ در منطقه خلیج فارس دولت کویت را بر آن داشت تا در سال ۱۹۷۳ به برنامه ی محیط زیست سازمان ملل متحد^۱ پیشنهاد دهد که کویت مایل است در جهت گسترش و اتخاذ تصمیمات

^۱- United Nations Environment Programme. (UNEP)

مقتضی، پذیرای یک جلسه ی بین الدولی متشکل از کشورهای منطقه باشد تا معیارهای ضروری برای حل این مساله توسعه یابد. در سال ۱۹۷۴ نمایندگان کشورهای منطقه که در نشست دوم شورای حکام برنامه محیط زیست ملل متحد حاضر بودند، توجه شورای حکام را به این امر معطوف کردند که علاقه مند هستند برنامه محیط زیست ملل متحد در توسعه ی برنامه های رسیدگی به مسائل زیست محیطی منطقه همکاری کند.

در سال ۱۹۷۶ شورای حکام برنامه محیط زیست ملل متحد در چهارمین نشست خود، عملکرد دولت کویت را در روند آماده سازی کار برای تدارک کنفرانس منطقه ای حفاظت از منطقه در مقابل آلودگی مورد تأیید قرار داد و تأکید کرد: که حفاظت از منطقه در برابر مساله ی آلودگی ممکن است موجب ایجاد توافقی تحت عنوان توافق منطقه ای کویت برای همکاری در خصوص حفاظت از محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی تبدیل شود.^۱

چند ماه بعد آمادگی برای برگزاری کنفرانس بین دولتهای منطقه توسط دفتر اقتصاد و تکنولوژی سازمان ملل و برنامه محیط زیست سازمان ملل متحد که در فاصله مارس تا می ۱۹۷۶ هشت کشور منطقه را مورد بازدید قرار دادند، شروع شد. بر این اساس یک دستور کار اولیه مرتبط به ابعاد علمی و اقتصادی-اجتماعی برای حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و مناطق ساحلی در منطقه آماده شد و این موضوع در ژنو از ۱۲ تا ۱۳ اکتبر ۱۹۷۶ مورد بحث قرار گرفت. به علاوه به منظور کمک رسانی به دولتهای منطقه در جهت تکمیل پیش نویس توافقنامه منطقه ای برای حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی، یک جلسه تمرکز بر اسناد حقوقی برای مناطق دریایی در نایروبی از تاریخ ۱ تا ۵ نوامبر ۱۹۷۶ برگزار شد که پیش نویس قرارداد همکاری

^۱ - www.unep.org/regional seas/visited on 30.9.2009

برای حمایت از محیط زیست دریایی علیه آلودگی (توسط دولت کویت) مورد بحث قرار گرفت و پیش نویس های اولیه یک کنوانسیون برای همکاری در حفاظت از محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی و یک پروتکل مربوط به همکاری در مبارزه علیه آلودگی های نفتی و سایر مواد خطرناک در موارد اضطراری آماده شد. (اینها بعداً به دولت های مربوط و همچنین به ارکان سازمان ملل و آژانس های تخصصی برای نظر خواهی مسترد شد).

جلسه ملاقات مشورتی متخصصان معرفی شده توسط تمامی کشورهای منطقه به علاوه کارشناسان آژانس های تخصصی سازمان ملل متحد ، با موضوع دستیابی و بهره مند شدن از نظریات کارشناسان و سازمان دهی مجدد پیش نویس دستور کار با هدف توسعه و حفاظت از محیط زیست دریایی و مناطق ساحلی ، از تاریخ ۶ تا ۱۰ دسامبر ۱۹۷۶ در کویت برگزار شد.

همچنین نشستی با همین ترکیب در کشور بحرین از ۲۴ تا ۲۸ ژانویه ۱۹۷۷ تشکیل شد. در این جلسه، متخصصین ، پیش نویس اولیه دستور کار کنوانسیون و پروتکل مربوط به همکاری در مبارزه با آلودگی نفتی و سایر مواد خطرناک در موارد اضطراری را مورد بررسی مجدد قرار دادند و متون پیش نویس را برای مطالعه ی بیشتر توسط کشورهای مربوطه و آژانسهای تخصصی سازمان ملل آماده کردند^۱.

از ۱۳ تا ۱۸ ژوئن ۱۹۷۷ جلسه تخصصی در نایروبی با موضوع باز خوانی و آماده سازی نسخه نهایی طرح اجرایی برگزار شد و نسخه نهایی پروتکل جهت ارائه به نمایندگان تام الاختیار جهت تصویب و اجرای آن تهیه گردید. پس از آن یک کنفرانس منطقه ای در کویت در تاریخ ۵ تا ۲۳ آوریل ۱۹۷۸ برگزار شد که مورد توجه نمایندگان قرار گرفت . به علاوه متخصصین حقوقی

^۱ - <http://www.ropme.com/objectives.html>, visited on 30.3.2010

و فنی از ۸ کشور منطقه در آن حضور داشتند. در این گردهمایی انجام برنامه ها و اجرای فعالیت های زیر مورد تصویب قرار گرفت:

۱- دستور کار کویت^۱ برای حفاظت و توسعه محیط زیست دریایی و مناطق ساحلی، که منظور از آن تأمین نیازهای محیطی و بالا بردن توانمندی های محیطی اعضا راپمی (بحرین ، جمهوری اسلامی ایران، عراق ، قطر ، عمان ، امارات متحده عربی و عربستان سعودی) می باشد و هدف اولیه آن اجرای برنامه های هماهنگ شده ملی و منطقه ای می باشد .

همچنین دستور کار کویت دارای چهار مؤلفه اصلی بود که عبارتند از:

(الف) ارزیابی محیط زیست،

(ب) مدیریت محیط زیست،

(ج) مؤلفه های قانونی،

(د) مؤلفه های مالی و اداری.

۲- کنوانسیون منطقه ای کویت برای همکاری در حفاظت از محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی. (چند بند از این کنوانسیون در ارتباط با مسؤلیتهای کشورهای امضاء کننده می باشد که بر اساس این مسؤلیت ها دولت ها موظف خواهند بود در سطوح ملی و منطقه ای تصمیمات مقتضی را در جهت حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی های متعدد از قبیل آلودگی ناشی از تخلیه مواد زاید از کشتیها و وسایط نقلیه عمومی^۲ و آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی^۳ ،

2-Kuwait action plan(KAP)

^۲- ماده ۵ کنوانسیون کویت.

^۳- ماده ۶ کنوانسیون کویت.

آلودگی ناشی از اکتشاف و بهره برداری در بستر دریای سرزمینی و زیر بستر آن فلات قاره^۱ و آلودگی ناشی از سایر فعالیت های انسانی^۲ اتخاذ نمایند. در مبحث بعد به تفصیل به بررسی این کنوانسیون می پردازیم.

۳- پروتکل مربوط به همکاری منطقه ای در مبارزه با آلودگی نفتی و سایر مواد خطرناک در موارد اضطراری.

یک سال بعد در سال ۱۹۷۹ سازمان منطقه ای حفاظت از محیط زیست دریایی (ROPME)^۳ رسماً تأسیس شد. بر اساس توافقات انجام شده در کنفرانس نمایندگان تام الاختیار، یک دبیرخانه ی موقت در ژنو در آگوست ۱۹۷۹ تأسیس شد که بعدها در ژانویه ۱۹۸۰ به کویت منتقل گردید و در ۸ جولای ۱۹۸۰ بطور رسمی آغاز به کار کرد.^۴

ب: تعریف سازمان راپمی

محدوده دریایی راپمی^۵ (که در گذشته از آن به عنوان دستور کار کویت یا برنامه اقدام نام برده می شد)، منطقه ای است که توسط هشت کشور عضو راپمی احاطه شده است.

لذا اصطلاح "محدوده دریایی راپمی" توسط نمایندگان تام الاختیار کشورهای عضو از این جهت انتخاب شد و مورد قبول تمامی کشورهای عضو معاهده منطقه ای کویت -۱۹۷۸ قرار گرفت.^۶

^۱ - ماده ۷ کنوانسیون کویت.

^۲ - ماده ۸ کنوانسیون کویت.

^۳ - Regional Organization for the Protection of the Marine Environment. (ROPME)

^۴ - http://www.ropme.com/about_us.html , visited on 30.3.2009

^۵ - ROPME Sea Area.

^۶ - وضعیت محیط زیست خلیج فارس (محدوده دریایی راپمی)، دفتر محیط زیست دریایی، کویت، اکتبر ۲۰۰۰، ص ۷

کارشناسان سازمان راپمی بعد از مدتها تحقیق علامتی را برای نشانه سازمان انتخاب نمودند . در بالای علامت آیه ی ۳۰ سوره ی انبیاء : " وجعلنا من الماء کل شیء حی " می باشد، که نشان دهنده اهمیت آب در زندگی تمام موجودات می باشد و وابستگی زندگی به آب را نشان می دهد. هشت دست که در این علامت به چشم می خورد نشان دهنده همکاری هشت کشور عضو سازمان راپمی برای حمایت از محیط زیست دریایی این منطقه می باشد. همچنین هشت مستطیل موجود در علامت نیز نشان دهنده هشت کشور عضو کنوانسیون کویت (بحرین ، جمهوری اسلامی ایران ، عراق ، کویت ، عربستان سعودی ، قطر و امارات متحده عربی) می باشد. واژه اختصاری راپمی (ROPME) که در روی هشت مستطیل قرار گرفته است نام اختصاری سازمان حمایت از محیط زیست دریایی به زبان انگلیسی می باشد که نام کامل آن عبارت است از :

Regional organization for the protection of the Marine Environment.



گفتار دوم : اقدامات کشورهای منطقه در جهت حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی خلیج

فارس:

کشورهای منطقه اقدامات فراوانی را در جهت حمایت و حفاظت از محدوده دریایی رایمی انجام داده اند. این اقدامات به دو شکل انفرادی و جمعی به چشم می خورد. اقدامات انفرادی کشورهای منطقه یا در سطح بین المللی می باشد یا این اقدامات در سطح خود منطقه است.

الف: اقدامات انفرادی کشورهای منطقه در جهت حمایت از محیط زیست دریایی خلیج فارس

از بدو تأسیس سازمان رایمی کشور های عضو آن همواره در تلاش بوده اند تا از آلودگی منطقه بکاهند و از آلوده تر شدن آن جلوگیری به عمل آورند. این اقدامات در دو سطح منطقه ای و بین المللی قابل بررسی می باشد که ما در ذیل به بررسی آن می پردازیم.

۱- فعالیت های انفرادی کشورهای عضو در سطح بین المللی

اقدامات صورت گرفته در سطح بین المللی به صورت پیوستن به کنوانسیون های بین المللی می باشد. وقتی یک دولت کنوانسیونی را قبول می کند یا با آن موافقت می کند ، متعهد می شود که ان کنوانسیون را اجرا کند یا بر آن تأثیر گذارد.^۱ با مطالعه کنوانسیون های امضاء شده از طرف دولت های منطقه ، ما می توانیم تعهدات آنها را نسبت به محافظت از محیط زیست دریایی بدانیم.

^۱ - Xu , Jingjing, “*The public law framework of ship-source oil pollution*” , The Journal of International Maritime Law , law text publishing, No 13, 2007 , P 417

اول : کنوانسیون بین المللی مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی (بروکسل ۱۹۶۹) ، پروتکل مربوط به مداخله در دریای آزاد در صورت بروز آلودگی ناشی از موادی غیر از نفت (لندن ۱۹۷۳) :۲

یکی از اسناد مهم بین المللی که برای کشورها مسؤلیت ایجاد می کند « کنوانسیون بین المللی مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی (بروکسل ۱۹۶۹) » می باشد .

این کنوانسیون دارای یک پروتکل به نام «پروتکل مربوط به مداخله در دریای آزاد در صورت بروز آلودگی ناشی از موادی غیر از نفت (لندن ۱۹۷۳) » می باشد.

به موجب « کنوانسیون بین المللی مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی (بروکسل ۱۹۶۹) » کشورهای عضو وظیفه دارند که تدابیری اتخاذ کنند که ممکن است برای جلوگیری ، سبک کردن یا زدودن خطرات احتمالی مربوط به آلودگی ناشی از نفت به دنبال خسارت دیدن کشتی ها که تأثیرات مضر در دریا دارند ضروری می باشد.^۳

به علاوه کشورهای ساحلی باید با سایر کشورها که از آسیب ناوگان دریایی تأثیر می پذیرند ، اقدام به مشورت نمایند و قبل از اتخاذ هر تصمیمی ، باید بدون تأخیر به افراد حقیقی یا حقوقی که برای کشورهای ساحلی شناخته شده اند تدابیر پیشنهادی خود را اعلام کنند یا در حین مشورت آنها

^۱ - International convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties , Brussels 1969.

^۲ - Protocol relating to intervention on the high seas in cases of pollution by substances other than oil , London , 1973

^۳ - International convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties , Brussels 1969, Article 1.

را آگاه سازند و با کارشناسان اقدام به مشاوره کنند و بهترین تلاش خود را بکنند تا از هر خطری که زندگی انسان ها را مورد تهدید قرار می دهد جلوگیری شود و افرادی را برای کمک آماده کنند. همچنین کشورها حق و وظیفه دارند که در مواقع فوق اضطراری بدون مشورت یا اطلاع دادن، تدابیری را اتخاذ کنند.^۱

همچنین "پروتکل مربوط به مداخله در دریای آزاد در صورت بروز آلودگی ناشی از موادی غیر از نفت (۱۹۷۳ لندن)" وظایف مشابهی را برای کشورهای عضو فراهم می کند و بیان می دارد که اعضاء ممکن است تدابیری در دریاها برای جلوگیری، کاهش یا زدودن خطر از آلودگی با مواد غیر نفتی بلافاصله بعد از خسارت کشتی دریایی یا اقدامات مربوط که این چنین خسارتی را تولید می کند و ممکن است تأثیرات مضر در پی داشته باشد، اتخاذ کنند.^۲

در بین کشور های منطقه جمهوری اسلامی ایران، کویت، قطر، امارات متحده عربی، عربستان سعودی و عمان عضو این کنوانسیون و پروتکل هستند.

دوم: کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳، بوسیله پروتکل ۱۹۷۸ اصلاح گردید. (MARPOL 73/78):^۳

کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها در سال ۱۹۷۳ با برگزاری کنفرانس بین المللی آلودگی دریا توسط سازمان دریایی بین المللی IMO^۴ به تصویب رسید.

^۱ - Ibid, Article ۳

^۲-Protocol relating to intervention on the high seas in cases of pollution by substances other than oil, op.cit, Article ۲.

^۳ - International convention for the Prevention of pollution from ships, 1973 as modified by the protocol of 1978.

^۴ - International Maritime Organization.

این کنوانسیون برای به حداقل رساندن آلودگی دریاها ، از جمله زباله های خشک و نفت به تصویب رسید . کنوانسیون اصلی مارپل در ۱۷ فوریه ۱۹۷۳ تصویب شد. ولی به مرحله اجرا نرسید . کنوانسیون فعلی ترکیبی از کنوانسیون ۱۹۷۳ و پروتکل ۱۹۷۸ است. این کنوانسیون شامل ۶ ضمیمه ، پیرامون انواع مختلف آلودگی های ناشی از کشتی ها می باشد. این ضوابط عبارتند از:

- ۱- مقررات برای جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت ؛
- ۲- مقررات برای کنترل آلودگی توسط مواد مایع سمی به صورت فله؛
- ۳- مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط مواد مضر بسته بندی شده؛
- ۴- مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط فاضلاب کشتی ها؛
- ۵- مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط زباله کشتی ها؛
- ۶- مقررات برای جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی ها.^۱

لازم به ذکر است هر دولتی که در این کنوانسیون عضو می شود باید ضوابط ۱ و ۲ را قبول کند ولی ضوابط ۳ تا ۶ اختیاری است.^۲

در متن کنوانسیون وظایف اصلی کشورهای عضو بیان گردیده است و در پروتکل و ضوابط آن این وظایف بیشتر توضیح داده شده است. وظیفه ی اصلی کشور های عضو این است که " به منظور جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی به وسیله تخلیه مواد مضر یا مایعات در برگیرنده ی این مواد، کشورها موظف هستند که در اجرای کنوانسیون کنونی و ضوابط آن تأثیر بگذارند."^۳

^۱ - قادری ، محمد رضا، "اجرای مقررات کنوانسیون مارپل و پیشگیری از آلودگی دریایی منطقه ویژه خلیج فارس و دریای عمان"، کتاب محیط زیست خلیج فارس و دریای عمان، تهران، پژوهشکده تحقیقات استراتژیک، سال ۱۳۸۸، ص ۶۰.

^۲ - رابین چرچیل و آلن لو، ترجمه آقائی ، بهمن، " حقوق بین الملل دریاها "، تهران ، انتشارات گنج دانش، چاپ پنجم ۱۳۸۷، ص ۳۸۶.

^۳ - International convention for the Prevention of pollution from ships, 1973 , article 1.