

## بررسی حقوقی توقیف کشتی کره جنوبی در خلیج فارس از منظر حقوق جزای بین الملل

مهدی صباغی<sup>۱</sup>

<sup>۱</sup> کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم شناسی، واحد سبزوار، دانشگاه آزاد اسلامی، سبزوار، ایران

### چکیده

امروزه به دلایل متعدد روابط اشخاص با یکدیگر توسعه یافته به فراسوی مرزها کشیده شده است. به تبع این امر، اعمال مجرمانه نیز اشکال نوینی به خود گرفته، بیش از پیش در بردارنده یک یا چند عنصر خارجی است. برای مبارزه با این گونه جرائم، دولت ها تدابیری چند از جمله تعقیب و مجازات مرتکبین آنها را اتخاذ نموده اند. بررسی اجمالی صلاحیت کیفری دولت ها در رسیدگی به این جرائم و اصول حاکم بر آن موضوع مقاله حاضر را تشکیل می دهد. "آبهای داخلی دارای دو مفهوم حقوقی و جغرافیایی می باشند اما ما تنها به توضیح مفهوم حقوقی آن در این مقاله اکتفا می نماییم که در قسمت ذیل به شما درباره ی آن توضیحات کافی را ارائه می دهیم. بهتر است بدانید از دید حقوقی آبهای داخلی به آبهای اطلاق می شود که میان ساحل یک کشور و خط مبدا دریای سرزمینی واقع گشته است. در نتیجه بنادر، لنگرگاه های مجاور و سواحل یا مصب رودخانه ها ی بزرگی که به دریا می ریزند و به طور کلی تالابهایی که متصل به دریاها و پشت خط مبدا مستقیم دریای سرزمینی قرار می گیرند در زمره ی آبهای داخلی می باشند. لازم به ذکر است تعریفی که در متون معاهداتی مربوط به حقوق دریاها از آبهای داخلی ذکر شده تقریباً همان تعریف مذکور می باشد.

**واژه های کلیدی:** توقیف کشتی، کره جنوبی، خلیج فارس، حقوق جزای بین الملل

## مقدمه

صبح روز دوشنبه ۱۵ دی ماه ۹۹ یک فروند تانکر ویژه حامل ۷۲۰۰ تن مواد شیمیایی و نفتی فله، با نام HANKUK CHEMI دارای پرچم کره جنوبی که از بندر الجبیل عربستان به سمت فجیره امارات و در آبهای تنگه هرمز در حال حرکت بود، توسط نیروی دریایی سپاه پاسداران توقیف گردید. نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در بیانیه‌ای علت توقیف این شناور را به درخواست سازمان بنادر و دریانوردی و با حکم دادستانی استان هرمزگان، بیان داشت. اسماعیل مکی‌زاده معاون دریایی بنادر و دریانوردی استان هرمزگان نیز در تشریح جزئیات توقیف این نفت‌کش اظهار داشت که این نفت‌کش در فاصله ۱۱ مایلی جزیره تنب بزرگ، اقدام به ایجاد آلودگی دریایی نموده است و یگان عبوری گشت نیروی دریایی سپاه متوجه این تخلف شده و به این کشتی اخطار داد اما شناور مذکور بدون توجه به اخطارها، به مسیر خود ادامه داد. لذا این شناور به دستور مرجع قضایی استان و توسط نیروی دریایی سپاه، توقیف و برای سیر مراحل قانونی و بررسی‌های لازم، به سمت لنگرگاه بندرعباس هدایت شده است.

در مقابل وزارت خارجه کره جنوبی در بیانیه‌ای در ارتباط با توقیف نفت‌کش این کشور در آب‌های خلیج فارس، خواستار آزادی فوری آن گردید.

با نظر به اینکه علت توقیف این نفت‌کش ایجاد آلودگی زیست‌محیطی عنوان شده است اما برخی گمانه‌زنی‌ها حکایت از این دارد که این اقدام ایران، به دلایل سیاسی از جمله بلوکه شدن پول‌های خود در کره جنوبی، انجام گرفته است.

با این حال، سؤال مطرح اینجاست که توقیف تانکر کره جنوبی توسط ایران بر چه مبنا و دلایلی صورت گرفته است. برای پاسخ به این سؤال به قوانین مربوطه به حقوق بین‌الملل دریاها از جمله کنوانسیون مارپل در خصوص جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها و نیز قاعده نقض عبور بی‌ضرر در تنگه‌های بین‌المللی اشاره می‌نماییم.

### گفتار اول: کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها؛ مارپل (MARPOL)

یکی از مهم‌ترین کنوانسیون بین‌المللی در بخش پیشگیری از آلودگی دریا، کنوانسیون جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها با نام مارپل (MARPOL) می‌باشد که در سال ۱۹۷۳ با برگزاری کنفرانس بین‌المللی آلودگی دریا توسط IMO به تصویب رسید و متعاقباً توسط پروتکل ۱۹۷۸ اصلاح گردید. این مقررات دربرگیرنده منابع گوناگون آلودگی ناشی از کشتی‌ها بوده و هدف اصلی آن، حذف آلودگی عمدی محیط‌زیست دریا به وسیله نفت و سایر مواد مضر و کاهش تخلیه چنین موادی به صورت عمدی و یا غیرعمدی، از طریق اعمال قوانین و مقررات بر کشتی‌ها و بنادر می‌باشد. ضمیمه ۵ و ۶ کنوانسیون مارپل در سال ۲۰۱۱ مورد بازبینی قرار گرفت. بر اساس مقررات، هرگونه تخلف از الزامات کنوانسیون ممنوع می‌باشد و مجازات‌ها باید تحت قوانین دستگاه اجرایی کشتی متخلف صورت پذیرد. همچنین هرگونه تخلف در منطقه تحت حاکمیت هر دولت عضو ممنوع بوده و مجازات‌ها باید تحت مقررات همان دولت عضو صورت پذیرد.

چنانچه تخلیه و یا آلودگی رخ دهد، هر دولت عضو باید مدارک و مستنداتی که نشان‌دهنده تخلیه مواد مضر یا جریانی از مواد که حاوی چنین مواد مضر باشد که باعث تخلف از مفاد کنوانسیون گردد را جهت مرجع دریایی دولت صاحب‌پرچم کشتی تهیه و ارائه نماید و هنگامی که یک دولت عضو گزارشی مبنی بر سانحه آلودگی دریافت نمود باید بلافاصله مرجع دریایی کشتی آلوده‌کننده را از وقوع سانحه آلودگی مطلع نماید. در صورتی که یک سانحه دربردارنده اثرات مضر مهمی برای محیط‌زیست باشد، دولت‌های عضو باید به سانحه رسیدگی و متخلفین به دادگاه معرفی شده و مجازات‌ها باید به اندازه کافی محکم باشند تا از وقوع مجدد تخلف جلوگیری نمایند.

ضمائم کنوانسیون مارپل عبارت‌اند از: ۱. مقررات برای جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت؛ ۲. مقررات برای کنترل آلودگی توسط مواد مایع سمی به‌صورت فله؛ ۳. مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط مواد مضر بسته‌بندی‌شده؛ ۴. مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط فاضلاب کشتی‌ها؛ ۵. مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط از زباله کشتی‌ها؛ ۶. مقررات برای جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی است.

با توجه به اظهارات اسماعیل مکی زاده معاون دریایی بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در خصوص تانکر توقیف‌شده کره جنوبی، ازجمله اینکه این تانکر ویژه حمل مواد شیمیایی و نفتی فله بوده است، براین اساس می‌توان گفت که این توقیف این تانکر نیز بنا بر ضمیمه ۲ کنوانسیون مارپل که اشاره به مقررات برای کنترل آلودگی توسط مواد مایع سمی به‌صورت فله دارد، صورت پذیرفته است. این ضمیمه بر کلیه کشتی‌هایی که مایعات مضر به‌صورت فله را حمل می‌کنند اعمال می‌گردد و بر اساس این ضمیمه، موادی که ممکن است باعث صدمه به محیط‌زیست دریایی گردند، تخلیه آن‌ها به دریا ممنوع و باقیمانده این مواد باید به بندر تحویل داده شود.

لذا می‌توان گفت که ایجاد آلودگی زیستی محیطی این تانکر در آب‌های تنگه هرمز و در فاصله ۱۱ مایلی جزیره تنب بزرگ، تخلف آشکار این تانکر از الزامات کنوانسیون مارپل و ضمیمه دوم آن بوده است. براین اساس نیز توقیف آن از سوی ایران، کاملاً فنی و حقوقی و زیست محیطی بوده و تانکر کره جنوبی به دلیل آلوده کردن دریا و برای رسیدگی به تخلف صورت گرفته و با حکم قضایی صحیح، به سواحل ایران هدایت‌شده است و می‌بایست که خسارات زیست محیطی وارد آورده را پرداخت نماید.

#### گفتار دوم: نقض عبور بی‌ضرر توسط تانکر کره جنوبی

بنا بر گزارش‌های منتشرشده، کشتی کره جنوبی هنگام تردد در آب‌های سرزمینی ایران و در فاصله نزدیک با جزیره ایرانی تنب بزرگ، با رهاسازی مواد آلاینده به آب منطقه، به اخطارهای صورت گرفته از سوی نیروی دریایی ایران نیز توجهی نداشته است. بر این اساس نیز این تانکر، اصول عبور بی‌ضرر را در آب‌های منطقه تنگه هرمز، به‌طور آشکار و واضح نقض نموده و به عبارتی موجب نقض قانون عبور بی‌ضرر از تنگه‌های بین‌المللی شده است.

بنابراین با توجه به قواعد و ضوابط پیرامون حقوق بین‌الملل دریاها که کشورهای ساحلی را در تأمین امنیت، حفاظت محیط‌زیست و رفع موانع طبیعی یا غیرطبیعی مکلف می‌سازد، لذا این حق قانونی و الزامی اداره دریانوردی ایران بوده است که مانع از تردد این کشتی شود تا خسارت‌های زیستی محیطی این کشتی را بررسی نموده و متعاقب آن از دولت صاحب‌پرچم کشتی درخواست ضرر و زیان کرده و پس از دریافت این ضرر و زیان، کشتی متخلف را آزاد کند.

براین اساس نیز می‌توان گفت که در توقیف این کشتی، هیچ اقدام غیرحقوقی و خودسرانه‌ای توسط ایران صورت نگرفته است، بلکه اقدام ایران کاملاً بر اساس حقوق بین‌الملل و در چارچوب قوانین مربوط عبور بی‌ضرر از تنگه‌های بین‌المللی بوده است و لذا هرگونه ادعایی پیرامون غیرقانونی بودن توقیف این تانکر، صحیح و مورد پذیرش نخواهد بود.

یروی دریایی سپاه پاسداران جمهوری اسلامی ایران در ۱۵ دی ماه ۱۳۹۹ اعلام کرد که به درخواست سازمان بنادر و کشتیرانی ایران و با حکم دادستانی هرمزگان، شناور نفتکش کره جنوبی را به دلیل نقض پیایی قواعد زیست محیطی در خلیج فارس (در ۱۱ مایلی جزیره تنب بزرگ) [۱] توقیف کرده است.

مقامات وزارت امور خارجه نیز، علت توقیف این نفتکش را که حامل ۷۲۰۰ تن مواد شیمیایی نفتی بود، آلوده کردن محیط زیست دریایی عنوان کردند.[۲] در مقابل، وزارت دفاع کره جنوبی، در واکنش به این اقدام اعلام کرد که یگانی از شناورهای نظامی خود را به منطقه خلیج فارس اعزام خواهد کرد و وزارت خارجه این کشور، خواستار آزادی فوری این کشتی شد[۳].

با توجه به اهمیت این موضوع برای منافع ملی کشور، نکاتی از حیث اصول و قواعد حقوق بین‌الملل دریاها قابل طرح است:

۱- منطقه خلیج فارس دریایی بسته یا نیمه بسته است که مشمول قواعد حقوق بین‌الملل دریاها قرار دارد. بنیادی‌ترین سند بین‌المللی در حوزه حقوق دریاها، کنوانسیون سازمان ملل متحد در حقوق دریاها (۱۹۸۲) است. اگرچه جمهوری اسلامی ایران صرفاً این سند را امضا کرده و هنوز آن را تصویب نکرده است اما علی‌رغم لازم‌الاجرا نبودن این کنوانسیون برای کشور ایران، بسیاری از قواعد مندرج در این معاهده، تدوین عرف بین‌المللی است و از این جهت، برای کشورمان لازم‌الرعايه است.

۲- بر مبنای قواعد عرفی و معاهداتی دریایی، کشورهای ساحلی صلاحیت تعیین مناطق دریایی خود را با توجه به استانداردهای کنوانسیون دارا می‌باشند. با عنایت به اینکه هر کشور می‌تواند تا ۱۲ مایل از خط مبدأ به تعیین دریای سرزمینی، برای خود اقدام کند و مطابق ماده ۱۲۱ کنوانسیون حقوق دریاها که جزایر دور از ساحل را مستحق برخورداری از مناطق دریایی مستقل دانسته، بر اساس قوانین و مقررات داخلی کشور، جزیره تنب بزرگ تحت حاکمیت ایران قرار دارد و آبهای اطراف آن تا ۱۲ مایل، دریای سرزمینی کشور ایران محسوب می‌شود. بنابراین نفتکش کره‌ای در حال عبور از این منطقه دریایی (در فاصله ۱۱ مایلی تنب بزرگ) توقیف گشته است.

۳- رژیم حاکم بر عبور کشتی‌های خارجی در دریای سرزمینی، عبور بی‌ضرر است. یعنی کشتی‌های خارجی می‌توانند به صورت مستمر، بی‌وقفه و سریع از دریای سرزمینی سایر کشورها عبور کرده و دولت ساحلی نمی‌تواند مادامی که عبور، بی‌ضرر است اقدام به توقیف یا بازرسی آن کشتی نماید. عبور، زمانی بی‌ضرر است که مخل صلح، نظم عمومی و امنیت کشور ساحلی نباشد. اما زمانی که یک کشتی، فعالیت‌های مصرح در ماده ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها را انجام دهد، عبور از حالت بی‌ضرر خارج می‌شود. یکی از این موارد، اقدام به آلودگی جدی و عمدی زیست محیطی است. به عبارت دیگر، در این فرض، کشور ساحلی می‌تواند از عبور کشتی خارجی، جلوگیری نماید. زیرا به موجب ماده ۲۱ این کنوانسیون، کشور ساحلی می‌تواند در منطقه دریای سرزمینی قوانینی را در خصوص حفاظت از محیط زیست و پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی وضع نماید و کشتی‌های خارجی در حال عبور بی‌ضرر از این دریا مکلف به اجرای این مقررات هستند. در نتیجه، نفتکش کره‌ای مکلف بوده در حین عبور از دریای سرزمینی ایران به قواعد و استانداردهای زیست محیطی که کشور ایران وضع کرده‌است، پایبند باشد.

۴- اگرچه اعمال صلاحیت قضایی کیفری و مدنی بر کشتی‌های خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی با کشور صاحب پرچم کشتی است اما در بعد کیفری، در صورتی که آثار جرم به ساحل سرایت کرده و آرامش، امنیت و نظم عمومی ساحل را برهم زند، کشور ساحلی امکان اعمال صلاحیت داشته و در زمینه دعاوی مدنی نیز، به موجب قاعده مقرر در ماده ۲۸ کنوانسیون، در صورتی که تعهدات قراردادی یا مسؤولیت‌های کشتی مزبور، در حین عبور و به مناسبت عبور ایجاد شده باشد، کشور ساحلی می‌تواند صلاحیت قضایی خود را اعمال نماید. ایجاد خسارات ناشی از آلودگی‌های زیست محیطی در حین عبور از مناطق دریایی ایران را می‌توان هم واجد وصف کیفری و هم دارای خصیصه مدنی دانست که در حین عبور نفتکش از منطقه دریای سرزمینی تحت حاکمیت ایران ایجاد شده است. بنابراین، کشور ایران هم در بعد کیفری و هم در بعد مدنی امکان اعمال صلاحیت قضایی و اجرایی بر این اقدام را داشته است. در نتیجه، صدور حکم توقیف نفتکش آلوده کننده خارجی از سوی مقام قضایی با قواعد حقوق بین‌الملل منافاتی ندارد.

۵- با توجه به اقدام این نفت کش، یعنی حمل و نقل مواد شیمیایی نفتی، نوع این کشتی، تجاری است و از مصونیت قضایی برخوردار نمی‌باشد. از این رو، مانعی در جهت اعمال صلاحیت قضایی توسط دادستانی کشور ایران و اجرای حکم توسط نیروی دریایی نظامی جمهوری اسلامی ایران موجود نبوده؛ زیرا مطابق قواعد حقوق بین‌الملل دریاها صرفاً کشتی‌های جنگی و کشتی‌های دولتی غیرتجاری در رابطه با صلاحیت قضایی و اجرایی کشور ساحلی از مصونیت برخوردارند.

در نتیجه، جمهوری اسلامی ایران در اقدام به توقیف نفت کش آلوده کننده محیط زیست دریایی ایران، در چارچوب اصول و قواعد حقوق بین‌الملل دریاها عمل کرده است.

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زاید و دیگر مواد: ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زاید و دیگر مواد، مصوب سال یکهزار و سیصد و پنجاه و یک هجری شمسی برابر با سال یکهزار و نهصد و هفتاد و دو میلادی، مشتمل بر یک مقدمه، (۲۲) ماده و (۳) پیوست ملحق شود و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

[Z] کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق دفع مواد زاید و دیگر مواد اعضای متعاهد این کنوانسیون با تصدیق این که محیط زیست دریایی و موجودات زنده آن برای بشر دارای اهمیت حیاتی می‌باشند، و همه مردم در تضمین اینکه بگونه‌ای از آن‌ها نگهداری می‌شود که به کیفیت و منابع دریایی آسیبی وارد نمی‌گردد دارای منافع هستند، با تصدیق این که قابلیت دریا برای جذب مواد زاید و بی‌ضرر نمودن آنها و توانایی آن به منظور احیا مجدد منابع طبیعی دریاها محدود می‌باشد، با تصدیق این که دولتها براساس منشور ملل متحد و اصول حقوق بین‌الملل دارای حق حاکمیت جهت بهره‌برداری از منابع دریایی خویش برطبق خط‌مشی‌های زیست محیطی خود می‌باشند و وظیفه دارند اطمینان حاصل کنند که این فعالیتها در قلمرو یا کنترل آنها، آسیبی به محیط زیست سایر کشورها یا مناطق فراتر از حدود حاکمیت ملی آنها وارد نمی‌نماید، با یادآوری قطعنامه ۲۷۴۹(۲۵) مجمع عمومی ملل متحد در مورد اصول ناظر بر بستر دریاها و کف اقیانوس‌ها و زیر بستر متعلق به آنها که فراتر از حدود قلمرو حاکمیت ملی می‌باشند،

با خاطرنشان ساختن این که آلودگی دریایی از بسیاری از منابع مانند دفع و تخلیه از طریق هوا، رودخانه‌ها، خورها (مصب‌ها)، ریزش‌گاههای درون رودخانه‌ها و خطوط لوله نشات می‌گیرد و از اینرو حایز اهمیت است که دولتها بهترین شیوه‌های عملی را جهت جلوگیری از چنین آلودگیهایی بکار بسته، و محصولات و فرآیندهایی را توسعه دهند که میزان مواد زاید مضر در دریاها را کاهش می‌دهند، با اعتقاد به این که اقدام بین‌المللی جهت کنترل آلودگی دریا بواسطه دفع مواد زاید می‌تواند و باید بدون تاخیر صورت پذیرد اما این عمل نباید خدشه‌ای بر بحث اقداماتی جهت کنترل دیگر منابع آلوده‌کننده دریا، در آینده نزدیک وارد نماید، و با آرزوی توسعه حفاظت از محیط زیست دریایی از طریق تشویق کشورهای دارای منافع مشترک در مناطق جغرافیایی خاص، به منظور انعقاد توافقنامه‌های مناسب مکمل این کنوانسیون، به قرار ذیل موافقت نمودند:

ماده ۱- اعضای متعاهد باید به صورت فردی و جمعی کنترل موثر همه منابع آلودگی محیط زیست دریایی را ترغیب نمایند و به ویژه خود متعهد شوند تا به منظور جلوگیری از آلودگی دریاها، از طریق دفع مواد زاید و سایر موادی که برای سلامت بشر ایجاد خطر می‌کنند و منابع زیستی و حیات‌موجودات دریایی را مخاطره‌آمیز می‌نمایند، و به امکانات رفاهی دریا آسیب می‌رسانند و یا با دیگر استفاده‌های قانونی از دریا تداخل پیدا می‌کنند، همه‌روشهای عملی را بکار بندند.

ماده ۲- اعضای متعاهد همانگونه که در مواد بعدی خواهد آمد، باید براساس تواناییهای علمی، فنی و اقتصادی بطور فردی اقدامات موثری را به عمل آورند و به صورت جمعی به منظور جلوگیری از آلودگی دریایی در اثر دفع مواد زاید، خط مشی‌های خود را در این خصوص هماهنگ نمایند.

### ماده ۳- از نظر این کنوانسیون:

۱- (الف) "دفع" یعنی:

(۱) ریختن عمدی هر گونه زواید یا سایر مواد به دریا از کشتیها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه‌های ساخت دست بشر در دریا،

(۲) دفع عمدی مواد کشتیها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه‌های ساخت دست بشر در دریا، به دریا.

(ب) "دفع" شامل موارد ذیل نمی‌شود:

(۱) ریختن مواد زاید یا سایر مواد در دریا بطور اتفاقی یا در پی عملیات عادی کشتیها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه‌های ساخت دست بشر در دریا و تجهیزات آنها بغیر از مواد زاید یا دیگر موادی که بوسیله یا به کشتیها، هواپیماها یا دیگر سازه‌های ساخته دست بشر در دریا که به قصد دفع مواد مزبور فعالیت می‌کنند، حمل می‌شود یا از به‌عمل‌آوری چنین مواد زایدی یا سایر مواد در کشتیها، هواپیماها، سکوها یا سازه‌های مزبور ناشی می‌شود.

(۲) به جا نهادن مواد با هدفی غیر از دفع صرف چنین مواد زایدی مشروط بر اینکه ریختن چنین مواد زایدی با اهداف این کنوانسیون مغایرت نداشته باشد.

(ج) مفاد این کنوانسیون، دفع مواد زاید یا دیگر موادی را که بطور مستقیم ناشی از اکتشاف، بهره‌برداری و شرکت در انجام عملیات ساحلی منابع کانی‌بستر دریا بوده یا مربوط آنها می‌باشد، در بر نمی‌گیرد.

" ۲- هواپیماها و کشتیها" به معنی حمل‌کننده‌های دریایی یا هوایی از هر نوعی که باشند تلقی می‌شوند این اصطلاح، هاورکرافت و دوبه‌ها را اعم از خودکشی یا کشتی شامل می‌شود.

" ۳- دریا" به معنی کلیه آبهای دریایی بجز آبهای داخلی کشورها است.

" ۴- مواد زاید و یا دیگر مواد" به معنی ماده یا شیئی از هر نوع، شکل یا جنس است.

" ۵- اجازه خاص" اجازه‌ای است که بطور مشخص بنابر تقاضای قبلی و طبق ضمیمه (۲ و ۳) اعطا می‌شود.

۶- " اجازه عام" به معنی اجازه قبلی و براساس ضمیمه ۳ است.

۷- " سازمان" به معنی سازمانی است که توسط اعضای متعاهد تعیین شده است.

ماده ۴- اعضای متعاهد طبق مفاد این کنوانسیون باید از دفع مواد زاید یا دیگر مواد به هر شکل یا صورتی به استثنای موارد مشخصی که در ذیل می‌آید ممانعت به عمل آورند:

الف - دفع مواد زاید یا مواد دیگری که در ضمیمه (۱) آمده ممنوع می‌باشد.

ب - دفع مواد زاید یا مواد دیگری که در ضمیمه (۲) آمده، منوط به اجازه خاص قبلی می‌باشد.

ج - دفع کلیه مواد زاید یا مواد دیگر مستلزم اجازه عام قبلی می‌باشد.

۲- هر مجوزی تنها بعد از ملاحظه دقیق کلیه عوامل موضوع ضمیمه (۳) از جمله آگاهی قبلی از ویژگیهای منطقه دفع مواد زاید همانگونه که در بخش (ب) و (ج) ضمیمه مزبور درج گردیده صادر خواهد شد.

۳- هیچیک از مواد این کنوانسیون به گونه‌ای تفسیر نخواهد شد که یک عضو متعاهد را تا جایی که به آن عضو مربوط است از دفع مواد زاید یا سایر مواد ذکر نشده در ضمیمه

(۱) منع نماید. عضو مزبور اینگونه اقدامات را به اطلاع سازمان خواهد رساند.

#### ماده ۵-

۱- در صورتی که حفظ ایمنی جان اشخاص یا کشتیها، هواپیماها، سکوها و یا دیگر سازه‌های ساخت دست بشر در دریاها در موارد بسیار ضروری ناشی از شرایط نامطلوب آب و هوایی یا در موردی که جان انسان را به مخاطره افکند و یا تهدیدی جدی برای کشتیها، هواپیماها، سکوها و دیگر سازه‌های ساخته دست بشر در دریا باشد، ضرورت داشته باشد، اگر دفع مواد زاید تنها راه جلوگیری (رفع) از تهدید باشد و اگر احتمال کمی وجود داشته باشد که در نتیجه دفع مواد زاید، خسارت کمتر از زمانی بشود که در غیر از آن صورت اتفاق خواهد افتاد مفاد ماده (۴) اعمال نخواهد شد. دفع مزبور به منظور به حداقل رساندن احتمال آسیب و ضرر به انسان یا حیات آبریان انجام خواهد شد و بدون فوت وقت به سازمان گزارش خواهد شد.

۲- یک عضو متعاهد می‌تواند به صورت استثنا برای جز (الف) بند (۱) ماده (۴)، در مواقع اضطراری که خطرات غیرقابل قبولی در ارتباط با سلامتی انسان ایجاد می‌کند و با قبول اینکه راه حل معقول دیگری درباره آنها وجود ندارد، اجازه خاص صادر کند.

عضو مزبور قبل از انجام چنین عملی باید با کشور یا کشورهایی که ممکن است تحت تاثیر قرار گیرند، و نیز با سازمان که بعد از مشاوره با دیگر اعضا و در صورت اقتضا سازمانهای بین‌المللی، براساس ماده (۱۴)، بدون فوت وقت مناسبترین روشها را برای اتخاذ به عضو متعاهد توصیه خواهد کرد، مشورت نماید. عضو متعاهد این پیشنهادها را تا عملی‌ترین حد متناسب با زمانی که عمل باید در محدوده آن صورت می‌گیرد و منطبق با تعهد کلی پرهیز از خسارت وارد آوردن به محیط زیست دریایی، انجام داده و سازمان را از عمل انجام شده مطلع خواهد کرد. متعهد می‌شوند در چنین شرایطی به یکدیگر مساعدت نمایند.

۳- هر عضو متعاهدی می‌تواند در زمان یا بعد از تصویب یا الحاق به کنوانسیون، از حقوق خود در مورد بند (۲) صرف‌نظر نماید.

#### ماده ۶-

۱- هر عضو متعاهد باید مقام یا مقامهای صلاحیتداری را برای موارد زیر تعیین نماید:

الف - صدور اجازه‌های خاصی که از قبل و برای دفع مواد زاید فهرست شده در ضمیمه

(۲) و در شرایط که در بند (۲) ماده (۵) منظور شده است، لازم می‌باشد.

ب - صدور اجازه عامی که از قبل و برای دفع کلیه مواد دیگر ضروری می‌باشد.

- ج - ثبت نوع و مقدار همه موادی که اجازه دفع آنها داده شده و محل، زمان و روش دفع آنها.
- د - نظارت فردی و یا همکاری با سایر اعضای متعاهد و سازمانهای ذیصلاح بین‌المللی در خصوص وضعیت دریاها به منظور تحقق اهداف این کنوانسیون.
- ۲- مقام یا مقامهای صلاحیتدار عضو متعاهد در موارد زیر اجازه خاص یا عام قبلی براساس بند (۱) در مورد ماده مورد نظر جهت دفع صادر خواهند کرد:
- الف - بارگیری در قلمرو آن عضو انجام شده باشد.
- ب - زمانی که بارگیری در قلمرو کشوری که عضو کنوانسیون نیست توسط کشتی یا هواپیمایی که در قلمرو آن عضو ثبت شده یا با پرچم آن تردد می‌کند، انجام شده باشد.
- ۳- در صدور مجوز دفع طبق جز (الف) و (ب) بند (۱) فوق، مقام یا مقامهای صلاحیتدار، ضمیمه (۳) را به همراه معیارها، اقدامات و الزامات دیگری که مقتضی تشخیص دهند رعایت خواهند نمود.
- ۴- منطقه‌ای ایجاد شده، اطلاعات مندرج در جز (ج) و (د) بند (۱) بالا و معیارها و اقدامات و الزاماتی را که طبق بند (۳) فوق‌الذکر اتخاذ می‌کند به سازمان و در صورت اقتضا به اعضای دیگر گزارش خواهد کرد. روش اجرا و ماهیت گزارش‌های مزبور با مشورت اعضای متعاهد مورد توافق قرار خواهد گرفت.
- ماده ۷-
- ۱- هر عضو متعاهد اقدامات لازم را در خصوص اجرای این کنوانسیون برای کلیه موارد زیر بکار خواهد گرفت:
- الف - کشتیها و هواپیماهایی که در قلمرو آن عضو ثبت شده و یا با پرچم آن حرکت می‌کنند.
- ب - کشتیها و هواپیماهایی که در قلمرو آن عضو یا دریاهای سرزمینی آن، موادی را بارگیری می‌کنند که قرار است دفع گردد.
- ج - کشتیها، هواپیماها و سکوها ثابت یا شناور تحت حاکمیت آنها با این باور که در امر دفع مواد زاید دخیل می‌باشند.
- ۲- هر عضو در قلمرو خود باید اقدامات مناسب را به منظور جلوگیری و مجازات هر عملی که مغایر با مفاد این کنوانسیون باشد، اتخاذ نماید.
- ۳- اعضا موافقت نمودند در تعمیم و گسترش روشهای اجرای موثر این کنوانسیون بویژه در دریاهای آزاد، از جمله روشهای گزارش دادن در مورد کشتیها و هواپیماهایی که برخلاف کنوانسیون در حال دفع مواد زاید مشاهده شوند، همکاری نمایند.
- ۴- این کنوانسیون در مورد آن دسته از کشتیها و هواپیماهایی که طبق حقوق بین‌الملل از مصونیت دولتی برخوردارند، اعمال نمی‌شود با این وجود هر عضوی با اتخاذ اقدامات مناسبی اطمینان حاصل خواهد کرد که چنین کشتیها و هواپیماهایی که به آن تعلق دارند یا توسط آن مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند به گونه‌ای عمل خواهند کرد که با موضوع و هدف این کنوانسیون مطابقت و سازگاری داشته باشند و مراتب را به سازمان اطلاع خواهد داد.
- ۵- هیچ یک از مفاد این کنوانسیون بر حقوق هر عضو متعاهدی جهت اتخاذ اقدامات دیگری براساس اصول حقوق بین‌الملل در مورد جلوگیری از دفع مواد زاید در دریاها تاثیر نمی‌گذارد.



ماده ۸- به منظور پیشبرد اهداف این کنوانسیون، اعضای متعاهد دارای منافع مشترک به منظور حمایت از محیط زیست دریایی در یک منطقه جغرافیایی معین با در نظر گرفتن ترکیب ویژگیهای منطقه‌ای، به منظور انعقاد توافقنامه منطقه‌ای مطابق این کنوانسیون برای جلوگیری از آلودگی به ویژه از طریق دفع مواد زاید تلاش خواهند کرد. اعضای متعاهد این کنوانسیون کوشش خواهند کرد مطابق با اهداف و مفاد توافقنامه‌های منطقه‌ای مزبور، که از طرف سازمان به آنان اعلام می‌شود عمل نمایند. اعضای متعاهد سعی خواهند نمود با طرفهای توافقنامه‌های منطقه‌ای به منظور توسعه روشهای هماهنگی که قرار است توسط اعضای کنوانسیون‌های مختلف مربوط پیگیری شود، همکاری نمایند. توجه خاصی به همکاری در زمینه کنترل و تحقیق علمی به عمل خواهد آمد.

ماده ۹- اعضای متعاهد با تشریک مساعی با سازمان و نهادهای بین‌المللی دیگر، حمایت از آن دسته از اعضای متعاهدی که تقاضای موارد زیر را دارند، ترجیحا در کشورهای مربوط به گونه‌ای که اهداف و مقاصد این کنوانسیون را به پیش برد، ترغیب خواهند کرد.

الف - آموزش فنی و علمی پرسنل.

ب - تامین تجهیزات و ابزارهای مورد نیاز در امر تحقیق و کنترل.

ج - دفع و تصفیه مواد زاید و اقدامات دیگر به منظور جلوگیری یا کاهش آلودگی بر اثر دفع.

ماده ۱۰- اعضای متعاهد متعهد می‌شوند طبق اصول حقوق بین‌الملل در خصوص مسوولیت دولتها در زمینه خسارت وارد کردن به محیط زیست دیگر کشورها و یا به هر ناحیه زیست محیطی دیگر در نتیجه دفع مواد زاید و دیگر مواد از هر نوع که باشد، در زمینه گسترش روشهای تعیین مسوولیت و حل و فصل اختلاف‌های مربوط به دفع مواد زاید، اقدام نمایند.

ماده ۱۱- اعضای متعاهد در اولین نشست مشورتی خود شیوه‌های حل و فصل مناقشات مربوط به تفسیر و اجرای این کنوانسیون را مورد بررسی قرار می‌دهند.

ماده ۱۲- اعضای متعاهد خود را ملزم می‌نمایند تا از طریق سازمانهای تخصصی صلاحیتدار و نهادهای بین‌المللی دیگر اقدامهایی به منظور حفاظت از محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی ناشی از مواد زیر را ترغیب نمایند:  
الف - هیدروکربنها، از جمله نفت و مواد زاید آنها،

ب - سایر مواد مضر و خطرناکی که بوسیله کشتی‌ها با هدفی غیر از دفع حمل می‌شوند.

ج - مواد زاید ایجاد شده در جریان عملیات کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها و دیگر سازه‌های ساخته دست بشر در دریا،  
د - آلودگی‌های رادیواکتیویته از همه منابع، از جمله کشتی‌ها،

ه- عوامل جنگ شیمیایی و بیولوژیکی،

و - مواد زاید و دیگر موادی که بطور مستقیم در نتیجه یا در ارتباط با اکتشاف، بهره‌برداری پردازش ساحلی مربوط به منابع معدنی بستر دریا به وجود می‌آید. اعضای متعاهد همچنین از طریق سازمان صلاحیتدار بین‌المللی، تدوین علایم مورد استفاده کشتی‌هایی را که در امر دفع مواد زاید شرکت دارند، ترغیب خواهند کرد.

ماده ۱۳- هیچ یک از مفاد این کنوانسیون به تدوین و توسعه حقوق دریاها بوسیله کنفرانس سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها که به موجب قطعنامه (۲۴) ج ۲۷۵۰ مجمع عمومی سازمان ملل متحد برگزار گردید و نیز دعاوی حال و آینده و دیدگاههای حقوقی هر کشوری در ارتباط با حقوق دریاها و ویژگی و دامنه حاکمیت ساحلی کشور صاحب پرچم لطمه‌ای نخواهد زد. اعضای متعاهد موافقت کردند تا در جلسه‌ای که توسط سازمان بعد از کنفرانس حقوق دریاها تشکیل می‌شود و در هر صورت بعد از سال ۱۳۵۵ هجری شمسی مطابق با ۱۹۷۶ میلادی نخواهد بود به منظور تعریف ویژگی و دامنه حقوق و مسئولیت کشور ساحلی در به اجرا درآوردن کنوانسیون در منطقه‌ای مجاور ساحل خود مشورت نمایند.

ماده ۱۴-

۱- دولت بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی به عنوان امین، به منظور تصمیم‌گیری در خصوص موضوعات سازمانی حداکثر (۳) ماه بعد از لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون اجلاس اعضای متعاهد را تشکیل خواهند داد.

۲- اعضای متعاهد سازمان صلاحیتداری را که در زمان تشکیل آن اجلاس وجود دارد، مسؤول وظایف دبیرخانه‌ای در ارتباط با این کنوانسیون می‌کنند، هر عضو متعاهد این کنوانسیون که عضو این سازمان نباشد، باید سهم مناسبی برای هزینه‌هایی که توسط سازمان در اجرای این وظایف صرف شده است، در نظر بگیرد.

۳- وظایف دبیرخانه‌ای سازمان مذکور شامل موارد زیر است:

الف - برپایی نشست‌هایی مشورتی اعضای متعاهد غالباً کمتر از هر دو سال یکبار و جلسات ویژه اعضا در هر زمان بنا به تقاضای دو سوم اعضا.

ب - همکاری و آمادگی در مشورت با اعضای متعاهد و سازمانهای بین‌المللی مربوط در خصوص توسعه و اجرای روشهایی که در جز (ه) بند (۴) این ماده به آن اشاره شده است.

ج - بررسی تحقیقات انجام شده از سوی اعضای متعاهد و اطلاعات دریافتی از آنان، مشورت با آنها و سازمانهای بین‌المللی مربوط و ارائه پیشنهاداتی به اعضا درباره مسایل مربوط به این کنوانسیون که بطور مشخص در کنوانسیون عنوان نشده است. د - انتقال تمام اطلاعیه‌هایی که طبق بند (۳) ماده (۴)، بند (۱) و (۲) ماده (۵)، بند (۴) ماده (۶) و مواد (۱۵)، (۲۰) و (۲۱) توسط سازمان دریافت شده به اعضای مربوط. قبل از تعیین سازمان این وظایف در صورت لزوم توسط کشورهای امین که دولتهای بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی می‌باشند، انجام خواهد شد.

۴- در جلسات مشورتی یا ویژه اعضای متعاهد، اجرای این کنوانسیون و از جمله موارد زیر مورد بررسی مستمر قرار خواهد گرفت.

الف - بررسی و تصویب اصلاحیه‌های این کنوانسیون و ضمایم آن طبق ماده (۱۵)،

ب - دعوت نهاد یا نهادهای علمی مربوط جهت همکاری و مشاوره با اعضا یا سازمان، در مورد هر جنبه فنی یا علمی مرتبط با کنوانسیون، به ویژه مفاد ضمایم.

ج - دریافت و بررسی گزارشهای تهیه شده براساس بند (۴) ماده (۶).

د - ارتقا سطح همکاری با - و بین - سازمانهای منطقه‌ای که در ارتباط با جلوگیری از آلودگی دریایی هستند.

ه- توسعه یا تصویب روشهای موضوع بند (۲) ماده (۵) از جمله معیارهای اساسی برای تعیین و تشخیص وضعیتهای فوق العاده و استثنایی و روشهایی جهت راهنماییهای مشورتی و دفع صحیح و اصولی مواد در چنین شرایطی، از جمله تعیین مناطق مناسب دفع و پیشنهاد آن با مشورت سازمانهای بین المللی مربوط.

و - بررسی هر نوع اقدام دیگری که ممکن است مورد نیاز باشد.

۵- اعضای متعاهد در اولین نشست مشورتی خود آیین کار را در صورت لزوم وضع خواهند کرد.

ماده ۱۵-

۱- (الف) اصلاحات کنوانسیون در جلسات اعضای متعاهد که طبق ماده (۱۴) تشکیل می شود توسط دو سوم اکثریت اعضای حاضر تصویب می گردد. یک اصلاحیه برای اعضای که آنرا پذیرفته اند در شصتمین روز پس از آنکه دو سوم اعضا سند پذیرش اصلاحیه را نزد سازمان تودیع نمایند لازم الاجرا خواهد گردید. پس از این تاریخ اصلاحیه برای هر عضو دیگر، سی روز پس از تاریخی که سند پذیرش اصلاحیه را تودیع نماید لازم الاجرا خواهد گردید.

(ب) سازمان، تمامی اعضای متعاهد را از هر گونه درخواست مطرح شده برای تشکیل جلسه ویژه به موجب ماده (۱۴) و هر گونه اصلاحات تصویب شده در جلسات اعضای متعاهد و تاریخی که این اصلاحات برای هر عضوی لازم الاجرا می گردد، مطلع خواهد ساخت. ۲- اصلاحات ضمایم براساس ملاحظات فنی و علمی خواهد بود. اصلاحات ضمایم که به تصویب دو سوم اکثریت اعضا حاضر در جلسه ای که بر طبق ماده (۱۴) تشکیل می شود برسد، در مورد هر عضو متعاهد بلافاصله از تاریخ اطلاعیه پذیرش آن عضو به سازمان و در مورد کلیه اعضای دیگر یکصدروز بعد از تصویب اصلاحیه بوسیله جلسه، بجز آنهایی که قبل از پایان یکصد روز اعلام می نمایند که قادر نیستند اصلاحیه ها را در آن زمان بپذیرند، لازم الاجرا خواهد شد. اعضا باید تلاش کنند پذیرش اصلاحیه را از جانب خود در اسرع وقت بعد از تصویب در جلسه، به سازمان اعلام نمایند. هر عضو متعاهدی در هر زمانی می تواند پذیرش را جایگزین اعلامیه قبلی اعتراض نماید و بر این اساس

اصلاحیه ای که قبلا مورد اعتراض واقع شده، برای آن عضو لازم الاجرا خواهد شد.

۳- پذیرش یا اعلام اعتراض طبق این ماده با ارایه سند به سازمان انجام خواهد گرفت. سازمان همه اعضای متعاهد را از دریافت چنین اسنادی مطلع خواهد ساخت.

۴- پیش از تعیین و انتخاب سازمان، وظایف دبیرخانه ای مختص آن بطور موقت بوسیله کشورهای بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی به عنوان یکی از امنای این کنوانسیون صورت می پذیرد.

ماده ۱۶- این کنوانسیون جهت امضا توسط هر کشوری در لندن، مکزیکوسیتی، مسکو و واشنگتن از ۸ دی ۱۳۵۱ تا ۱۰ دی ۱۳۵۲ هجری شمسی برابر با ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ تا ۳۱ دسامبر ۱۹۷۳ میلادی، مفتوح خواهد بود.

ماده ۱۷- این کنوانسیون منوط به تصویب خواهد بود. اسناد تصویب نزد کشورهای مکزیک، اتحاد جماهیر سوسیالیست شوروی، بریتانیای کبیر، ایالات متحده آمریکا و ایرلند شمالی، تودیع خواهد شد.

ماده ۱۸- بعد از ۱۰ دی ۱۳۵۲ هجری شمسی برابر با ۳۱ دسامبر ۱۹۷۳ میلادی این کنوانسیون جهت الحاق هر کشوری مفتوح خواهد بود. اسنادالحاق نزد دولتهای مکزیک،

اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی، ایالات متحده آمریکا، بریتانیای کبیر و ایرلند تودیع خواهد شد.

ماده ۱۹-

۱- این کنوانسیون در سی‌امین روز بعد از تاریخ رایه پانزدهمین سند تصویب یا الحاق لازم‌الاجرا خواهد شد.

۲- این کنوانسیون برای هر عضو متعاهدی که بعد از رایه پانزدهمین سند تصویب یا پذیرش، این کنوانسیون را تصویب نموده یا به آن ملحق می‌شود درسی‌امین روز بعد از رایه اسناد تصویب یا الحاق توسط عضو متعاهد مزبور لازم‌الاجرا خواهد شد.

ماده ۲۰- کشورهای امین موارد ذیل را به اطلاع اعضای متعاهد خواهند رساند: الف - امضای این کنوانسیون و تودیع اسناد تصویب، الحاق یا انصراف طبق مواد (۱۶، ۱۷، ۱۸ و ۱۹)

ب - تاریخی که این کنوانسیون طبق ماده (۱۹) لازم‌الاجرا می‌شود.

ماده ۲۱- هر عضو متعاهدی می‌تواند با اعلام کتبی (۶) ماهه به کشورهای امین کنوانسیون، انصراف خود را از این کنوانسیون اعلام نماید، اعلام مزبور سریعاً به اطلاع کلیه اعضای متعاهد خواهد رسید.

ماده ۲۲- نسخه اصلی این کنوانسیون که به زبانهای انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیولی است به یک اندازه معتبر می‌باشد و نزد دولتهای مکزیک، اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی، بریتانیای کبیر، ایرلند شمالی و ایالات متحده آمریکا تودیع خواهد شد و دولتهای مذکور نسخه‌های مصدق آن را به کلیه کشورها ارسال خواهند نمود. بنا به مراتب فوق امضا کنندگان زیر که از طرف دولتهای متبوع خود، برای این منظور مجاز شناخته شده‌اند این کنوانسیون را امضا نمودند. این کنوانسیون در چهار نسخه در هشتم دیماه ۱۳۵۱ هجری شمسی برابر با بیست و نهم دسامبر ۱۹۷۲ میلادی در لندن، مکزیکو سیتی، مسکو و واشنگتن تنظیم گردید.

ضمیمه (۱)

۱- ترکیبات ارگانو هالوژنها.

۲- جیوه و ترکیبات آن.

۳- کادمیوم و ترکیبات آن.

۴- پلاستیکهای پایدار و دیگر مواد ترکیبی پایا، بطور نمونه، تور ماهیگیری و طنابهایی، که ممکن است به صورت شناور یا معلق در دریا باقی بمانند بطوری که با کشتیرانی و ماهیگیری و دیگر استفاده‌های قانونی در دریا تداخل پیدا کنند.

۵- نفت خام، نفت سیاه، نفت سنگین دیزل و روغنهای روان کننده، مایعات هیدرولیکی و هر گونه مخلوطی که دارای چنین موادی بوده و با هدف دفع، بارگیری شده باشند.

۶- مواد زاید دارای رادیواکتیویته بسیار قوی یا سایر مواد رادیواکتیویته قوی که بوسیله نهاد بین‌المللی ذیصلاح در این زمینه - که در حال حاضر آژانس بین‌المللی انرژی اتمی می‌باشد- در زمینه‌های بهداشت عمومی، زیست شناسی و دیگر زمینه‌ها به عنوان مواد نامناسب برای دفع در دریا تعریف شده‌اند.

- ۷- هرگونه مواد به هر شکل (به عنوان مثال جامد، مایع، نیمه مایع، گازها یا در حالت زنده) که برای جنگهای بیولوژیکی و شیمیایی تولید شده است.
- ۸- بندهای بالای این ضمیمه موادی را که به سرعت از طریق روشهای فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی در دریا به مواد بی‌ضرر تبدیل می‌شوند در برنمی‌گیرد، به شرط آنکه: الف - جانداران دریایی خوراکی را نامطبوع ننماید، یا ب - موجبات تهدید سلامتی بشر یا حیوانات اهلی را فراهم ننمایند. اگر تردیدی در بی‌ضرر بودن مواد وجود داشته باشد، روش مشورتی موضوع ماده (۱۴) توسط اعضای متعاهد رعایت خواهد شد.
- ۹- این ضمیمه، آن دسته از مواد یا مواد دیگری (نظیر لجن‌های فاضلاب و مواد حاصل از لایروبی) را که دارای موادی باشند که در بندهای (۱) تا (۵) فوق به عنوان آلوده کننده جزیی به آنها اشاره شده است، شامل نمی‌شود. چنین مواد زایدی در صورت اقتضا مشمول مفاد مندرج در ضمایم (۲) و (۳) می‌شود.

### ضمیمه (۲)

- موادی که در زیر جهت اهداف جز (الف) بند (۱) ماده (۶) می‌آیند نیاز به مراقبت ویژه دارند.
- الف - زوایدی که دارای مقادیر مشخصی از موادی هستند که به صورت زیر فهرست شده‌اند: آرسنیک ریال سرب، مس و ترکیبات آنها روی ترکیبات ارگانوسیلیکن‌ها سیانیدها فولوراید‌ها حشره‌کش‌ها و مشتقات آنها که در ضمیمه (۱) آورده نشده‌اند.
- ب - در خصوص صدور مجوز جهت دفع مواد اسیدی و قلیایی به مقدار فراوان، وجود احتمالی چنین موادی در بند (الف) بالا و مواد اضافه شده زیرمورد بررسی و توجه قرار خواهد گرفت:
- برلیوم، کرومیوم، نیکل و ترکیبات آنها وانادیوم
- ج - کانتینرها، تراشه‌های فلزات و دیگر زوایدی که به صورت انبوه قابلیت غرق شدن در دریا را دارند و می‌توانند بطور جدی مانعی برای ماهیگیری یا دریانوردی باشند.
- د - زواید رادیواکتیو یا سایر مواد رادیواکتیو که در ضمیمه (۱) آورده نشده‌اند. اعضای متعاهد باید در صدور مجوزها برای دفع این مواد توصیه‌های نهادهای بین‌المللی ذیصلاح را در این زمینه - که در حال حاضر آژانس بین‌المللی انرژی اتمی می‌باشد - مد نظر قرار دهند.
- ضمیمه (۳)

مقرراتی که در ایجاد معیارهای راجع به صدور مجوزها برای دفع مواد زاید در دریا مورد توجه قرار می‌گیرند، با در نظر گرفتن بند (۲) ماده (۴) شامل موارد ذیل می‌باشد:

الف - مشخصات و ترکیبات مواد:

- ۱- مجموع مقادیر و میزان متوسط ترکیب مواد دفع شده (بطور نمونه در هر سال)،
- ۲- شکل مواد (برای مثال مواد جامد، لجن، مایع یا گازی)،
- ۳- خواص: فیزیکی (برای مثال حلال بودن و وزن مخصوص مواد)، شیمیایی و بیوشیمیایی (برای نمونه: اکسیژن خواهی، مغذیها) واز نظر بیولوژیکی (برای مثال وجود ویروس‌ها، باکتری‌ها، انگلها و مخمرها)
- ۴- میزان سمی بودن،
- ۵- پایداری، از نظر فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی،
- ۶- ذخیره و تغییر شکل زیستی در مواد بیولوژیکی یا رسوبات،

- ۷- حساسیت در مقابل تغییرات فیزیکی، شیمیایی و بیوشیمیایی و واکنش در محیط آبی با دیگر مواد آلی و غیرآلی قابل حل،
- ۸- احتمال ایجاد آلودگی ها یا دیگر تغییراتی که باعث کاهش در قابلیت فروش منابع (ماهی، صدف و غیره) می شود.
  - ب - ویژگیهای محل دفع و روش ریختن مواد زاید:
- ۱- محل (برای مثال هماهنگی منطقه دفع، عمق و مقدار فاصله از ساحل)، محل آن در رابطه با دیگر محل ها ( برای مثال مطلوبیت محل ها، محل تخم ریزی و پرورش ماهی و محل های ماهیگیری و منابع قابل بهره برداری).
- ۲- شاخص ریختن مواد زاید در هر مرحله خاص (برای مثال، مقدار مواد در هر روز، هفته و ماه)
- ۳- روش های بسته بندی در صورت لزوم.
- ۴- رقیق سازی اولیه حاصل از روش پیشنهادی آزاد سازی مواد،
- ۵- ویژگیهای پراکنده سازی مواد (مانند تاثیر جریان های آبی، جزر و مد، باد بر جابجایی عمودی و ترکیب افقی مواد)
- ۶- ویژگیهای آبی (مانند درجه حرارت، PH، میزان شوری، طبقه بندی شاخص های اکسیژن در آلودگی، اکسیژن محلول، اکسیژن خواهی شیمیایی، اکسیژن خواهی بیوشیمیایی، نیتروژن موجود به شکل آلی و معدنی از جمله آمونیاک، مواد معلق و دیگر مغذی ها و باروری).
- ۷- ویژگیهای بستر و کف (مانند نقشه برداری، ویژگیهای ژئولوژیکی و ژئوشیمیایی و باروری بیولوژیکی)
- ۸- وجود و اثرات دفع های دیگری که در منطقه دفع انجام شده است (مانند مطالعات زمینه ای فلزات سنگین و عناصر محتوی کربن آلی)
- ۹- اعضای متعاقد باید در خصوص صدور مجوز دفع، با در نظر گرفتن تنوع فصلها وجود یک مآخذ علمی مناسب را جهت ارزیابی نتایج چنین دفعی همانطوری که در ضمیمه (۱) آمده است، مورد بررسی قرار دهند.
  - ج - ملاحظات و شرایط کلی:
- ۱- اثرات احتمالی بر مطلوبیت محیط (مانند وجود ماده به هم تابیده یا شناور، تیرگی، بدبویی، بیرنگی و کف).
- ۲- اثرات احتمالی بر زندگی جانوران دریایی، رشد ماهیها و ماهیهای صدف دار (خرچنگ و میگو)، انبارهای ماهی و شیلات، کاشت و برداشت جلبک دریایی.
- ۳- اثرات احتمالی بر دیگر استفاده های از دریا (آسیب وارد کردن بر کیفیت آب به دلیل استفاده های صنعتی، خوردگی سازه ها در زیر آب، اختلال در عملیات کشتی ناشی از مواد شناور در آب، اختلال در ماهیگیری و کشتیرانی از طریق ریختن زواید یا مواد جامد در کف دریا و حفاظت از مناطق دارای اهمیت ویژه برای مقاصد علمی یا حفاظتی).
- ۴- فراهم بودن عملی روشهای جایگزین ساحلی تصفیه، دفع یا از میان بردن یا تصفیه به منظور کاهش خطر مواد برای دفع در دریا.

## نتیجه گیری

حقوق دریاها یا حقوق بین الملل دریاها یکی از شاخه های نوین و جدید حقوق بین الملل و مجموعه ی مقرراتی است که کشورها باید آنها را در روابط بین المللی خود در مناطق مختلف دریایی رعایت نمایند. بهتر است بدانید که حقوق دریاها در همه ی زمان ها چه در زمان جنگ باشد و چه در زمان صلح لازم الاجرا می باشد اما ممکن است برخی از قواعد آن در زمان جنگ به حالت تعلیق نیز درآید و یا قواعد خاصی در خصوص زمان جنگ مجرا گردد. حقوق جنگ دریایی متضمن این قواعد خاص می باشد. البته باید توجه داشت که حقوق دریایی با حقوق دریاها متفاوت می باشد و این تفاوت در این است که حقوق دریایی به عنوان یکی از شاخه های حقوق خصوصی داخلی می باشد که مجموعه ی قوانین و مقرراتی می باشد که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم می باشد.

## منابع

- حقوق و جزای بین الملل / ۱۳۹۷ / دکتر حسن پوربافرانی.
- حقوق جزا در بین الملل / دکتر مهدی مؤمنی / مژگان آرمان نیا.
- حقوق و جزای بین الملل / دکتر حسین میرمحمد صادقی.
- حقوق دریاها / مهدی هنرمند / ۱۳۸۸ / انتشارات پیام رشد.
- حقوق بین الملل در دریاها / دکتر بهمن آقایی / انتشارات گنج دانش.
- حقوق بین الملل دریاها با نگاهی به مسائل ایران / انتشارات خرسندی / دکتر علیرضا ابراهیم گل / حسن خسروشاهی.
- حقوق بین الملل دریاها / (طلعت) / آرمین طلعت.
- توسعه حقوق بین الملل دریاها / پری حسین پور.