مجله بوم شناسی آبزیان

Journal homepage: http://jae.hormozgan.ac.ir

تبیین مفهوم مناطق ویژه و به ویژه حساس دریایی در کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL)

حمیدرضا اکبرپور[۱]، سید باقر میرعباسی[۲*]، احسان کامرانی[۳]

[۱] گروه حقوق، واحد قشم، دانشگاه آزاد اسلامی، قشم، ایران

[۲] گروه حقوق عمومی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران

[۳] گروه شیلات، دانشکده علوم و فنون دریایی، دانشگاه هرمزگان، بندرعباس، ایران

نوع مقاله:
پژوهشی

تاریخچه مقاله:
دریافت: ۹۷/۰۹/۱۹
اصلاح: ۹۷/۱۲/۱۱
پذیرش: ۹۷/۱۲/۲۳

کلمات کلیدی:
محیط‌زیست
مناطق ویژه دریایی
MARPOL
IMO

چکیده

تجارت و حمل و نقل از طریق راه‌های دریایی از روزگاران قدیم تا به امروز دارای اهمیت و جایگاهی ویژه بوده است. از سوی دیگر، امروزه با افزایش حمل و نقل دریایی، آلودگی دریایی و در خطر قرار گرفتن محیط‌زیست دریایی به ویژه در مناطق حساس، بیش از پیش مطرح است. سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به عنوان نهاد متولی حفاظت از محیط‌زیست دریایی، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL) را تدوین کرده است. در این پژوهش، با استفاده از روش کتابخانه‌ای و شیوه توصیفی-استقرایی، اقدامات IMO در قالب MARPOL برای حفاظت از مناطق حساس دریایی مورد بررسی قرار گرفته است. بر اساس یافته‌های این پژوهش، IMO با تدوین MARPOL و گنجاندن مقررات نوآورانه برای شناسایی مناطق ویژه دریایی و سپس در سطحی بالاتر و با شناسایی مناطق به ویژه حساس دریایی، زمینه لازم را برای شناسایی و اقدامات حفاظتی از این مناطق فراهم آورده است. این امر به نوبه خود، باعث به وجود آمدن سازوکاری برای پایداری اکوسیستم‌های منحصر به فرد و مناطق دریایی حساس شده است.

مقدمــه

کنوانسیون حقوق قانون دریاها[۱]، وظایفی را جهت همکاری در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای، برای دولت‌ها تعیین کرده است. این وظایف به طور مستقیم و یا از طریق سازمان‌های بین‌المللی دارای صلاحیت به انجام می‌رسند. سازمان بین‌المللی دریانوردی[۲](IMO) به عنوان یکی از مؤسسات سازمان ملل، دارای صلاحیتی ویژه در مسائل مربوط به ناوبری و کشتیرانی است. کنوانسیون حقوق دریاها به ندرت نام سازمانی خاص را ذکر می‌کند اما نام IMO تنها یک بار به صراحت ذکر شده است (Chircop, 2015). اگرچه که ایمنی همواره مهم‌ترین مسئولیت IMO بوده و خواهد بود، اما مشکل جدیدی بروز کرد و آن آلودگی دریایی بود. رشد میزان نفتی که از طریق دریا حمل می‌شد و افزایش اندازه تانکرها به خطری بالقوه برای محیط‌زیست

* نویسنده مسئول، پست الکترونیک: mirabbassi.bagher@gmail.com

[1] Convention on the Law of the Sea
[2] International Maritime Organization

[Downloaded from jae.hormozgan.ac.ir on 2026-11-01]

[DOR: 20.1001.1.23222751.1398.9.2.6.7]

دریایی تبدیل شد. در این بین فاجعه توری کنیون[1] در سال ۱۹۶۷ میلادی، باعث سراریز شدن بیش از ۱۲۰،۰۰۰ تن نفت به دریا شد. در خلال سال‌های بعد، مجموعه‌ای از اقدامات شکل گرفت که مهم‌ترین آن تدوین کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی[2] در سال ۱۹۷۳ میلادی است که با پروتکل ۱۹۷۸ میلادی اصلاح و تکمیل شد. این کنوانسیون نه تنها آلودگی نفتی بلکه سایر آلودگی‌ها را نیز تحت پوشش قرار داد (IMO, 2018a).

چارچوب نظری

رهیافت نهادی، موضوع مطالعه خود را نهادهای سیاسی قرار می‌دهد که نهادهای مختلف بین‌المللی را هم در بر می‌گیرد. همچنین این رهیافت بر قواعد، رویه و سازمان‌های رسمی حکومت تمرکز می‌نماید. بنابراین این نوع مطالعه بر رشته‌های علوم سیاسی، روابط بین‌الملل و حقوق بین‌الملل بسیار تأثیرگذار است (Haqiqat, 2008). البته رهیافت نهادی، نهادها یا سازمان‌های دولتی همچون مجلس قانون‌گذاری، قوه مجریه، دادگاه‌ها و احزاب سیاسی را نیز مدنظر قرار می‌دهد (Ashtarian, 2008). رهیافت نهادی به عنوان یک نظریه، به ارائه گزاره‌هایی در مورد علل و نتایج نهادهای سیاسی می‌پردازد و به ارزش‌های سیاسی لیبرال ـ دموکراسی اعتقاد دارد. حامیان این رهیافت، قواعد و رویه‌های قانونی را به عنوان متغیر اساسی مستقل و کارکرد و سرشت دموکراسی‌ها را به عنوان متغیر وابسته در نظر می‌گیرند و معتقدند این قواعد است که رفتار را تجویز می‌کند. رهیافت نهادی به عنوان یک روش نیز دارای سه ویژگی توصیفی ـ استقرایی، رسمی ـ قانونی و تاریخی ـ مقایسه‌ای است (Haqiqat, 2008). رهیافت نهادی هم‌چنین به‌عنوان ویژگی تعیین‌کننده مکتب انگلیسی سیاست شناخته می‌شود. از دید مکتب انگلیسی، این نهادهای بین‌المللی هستند که به همکاری‌های بین‌المللی در جهت تأمین اهداف و منافع مشترک در جامعه دولت‌ها شکل می‌دهند (Moshirzadeh, 1987). مهم‌ترین مفروض‌های نهادگرایی شامل اهمیت نهادها، اهمیت تاریخ، پیچیدگی و پیش‌بینی‌ناپذیری و اهمیت منافع غیرمادی می‌شود. اهمیت نهادها عنوان می‌کند که رفتار سیاسی عمیقاً تحت تأثیر بستر نهادی قرار می‌گیرد که در چارچوب آن شکل می‌گیرد و اهمیت می‌یابد. اهمیت تاریخ بیان می‌کند که میراث گذشته برای حال قابل توجه است. پیچیدگی و پیش‌بینی‌ناپذیری عنوان می‌کند که نظام‌های سیاسی، پیچیده و ماهیتاً پیش‌بینی‌ناپذیر هستند و در نهایت اهمیت منافع غیرمادی عنوان می‌کند که رفتار کنشگران همیشه تابعی ابزاری از منفعت مادی نیست (Hai, 2006).

با توجه به آنچه گفته شد مواردی در خصوص نهادگرایی و IMO ، قابل بحث است. نخست اینکه سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی به عنوان نهادی بین‌المللی شناخته می‌شود؛ در نتیجه روش نهادگرایی که مربوط به بررسی نهادها بوده و به سیر تحول آن‌ها می‌پردازد، مورد استفاده قرار می‌گیرد. همچنین با توجه به اهمیت سیر تاریخی در این روش، عملکرد این سازمان در بستر تاریخی و واکنش آن به مقتضیات زمان خود، مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرد. بر همین مبنا، روش توصیفی-استقرایی به عنوان روش غالب این مقاله انتخاب شده است. در نهایت برای این پژوهش به توصیف کنوانسیون MARPOL به عنوان یک ابزار IMO در زمینه محیط‌زیست دریایی و سپس به کارویژه‌ها و عملکرد IMO تحت قالب کنوانسیون MARPOL در قبال مناطق ویژه و به ویژه حساس دریایی پرداخته می‌شود.

سازمان بین المللی دریانوردی

از اواخر قرن ۱۹ میلادی، تغییرات عمده‌ای در تدوین قواعد دریایی رخ داد. در این زمان، حرکت به سوی معاهدات چندجانبه به شکل گسترده‌ای مورد توجه قرار گرفت. قرارداد ۱۸۶۵ پاریس، از مهم‌ترین و پیش‌قراول این گونه معاهدات است (Zaker Hossein, 1990). در سال‌های پیش از جنگ، هر یک از دولت‌های متفقین مشکلات مربوط به حمل و نقل خود را به طور مستقل حل و فصل می‌کردند. اما با پیشرفت جنگ و کمبود رو به تزاید کشتی‌ها، مشخص شد که این روش حل و فصل کافی

[1] Torrey Canyon
[2] International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

[Downloaded from jae.hormozgan.ac.ir on 2026-11-01]
[DOR: 20.1001.1.23222751.1398.9.2.6.7]

نیست. به همین سبب وجود سازمانی که از طریق آن بتوان به این هماهنگی رسید به وضوح لازم بود. به همین منظور در کنفرانس پاریس در دسامبر سال ۱۹۱۷ میلادی تصمیم گرفته شد که شورای متحد حمل و نقل دریایی تأسیس شود (Young, 1918). بعد از جنگ جهانی اول و بر اساس بخش دوازدهم معاهده ورسای، یک سری کنفرانس‌ها برای شکل‌گیری کنوانسیون‌هایی شکل گرفت که در خصوص رژیم‌های بین‌المللی مربوط به ترانزیت، آبراه‌ها و بنادر و یا راه‌آهن‌ها بود. در نهایت در سال ۱۹۲۷ میلادی و در ادامه این کنفرانس‌ها، سازمان ارتباطات و ترانزیت[1] وابسته به جامعه ملل شکل گرفت. این سازمان نیز تا قبل از جنگ جهانی دوم و در سال ۱۹۳۹ میلادی فعال بود. در طول جنگ نیز نهادی دیگر تحت عنوان قدرت دریایی متحد[2] در سال ۱۹۴۴ میلادی تأسیس شد. تا پیش از شکل‌گیری و پی‌ریزی اقدامات بین‌المللی برای تشکیل سازمان بین المللی دریانوردی در سال ۱۹۴۸ میلادی، دو نهاد موقتی و زودگذر دیگر نیز به نام‌های شورای متحد مشورتی دریایی[3] و شورای موقت مشورتی دریایی[4] شکل گرفت (Marzban, 2012). سرانجام پس از تشکیل سازمان ملل متحد، طی کنفرانسی که از ۱۹ فوریه ۱۹۴۸ میلادی و به مدت ۱۷ روز توسط شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برگزار شد، کنوانسیونی برای تشکیل سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی (IMCO)[5] منعقد شد. این کنوانسیون سرانجام با بیست و یک مورد تصویب از سوی کشورها و با شرایطی خاص در ۱۷ مارس ۱۹۵۸ میلادی لازم‌الاجرا شد. مقر این سازمان در لندن قرار گرفت و اولین اجلاس IMCO در ژانویه ۱۹۵۹ میلادی تشکیل شد. این سازمان با انعقاد موافقت‌نامه‌ای در همین سال به عنوان یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد شناسایی شد. IMCO سرانجام و با اصلاحیه در سند تأسیس آن در نوامبر ۱۹۷۷ میلادی به سازمان بین‌المللی دریانوردی تغییر نام داد. این اصلاحیه در ۲۲ می ۱۹۸۲ میلادی لازم‌الاجرا شد (Beygzadeh, 2010). سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان متولی و راهنما در باب کشتیرانی دریایی و در امتداد این هدف، در زمینه ایمنی دریایی نیز فعال است. در کنار این مسائل، توجه به امنیت و محیط‌زیست دریایی در حوزه وظایف اصلی این سازمان گنجانده شده است.

کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL)

اصلی‌ترین معاهده IMO در حوزه محیط‌زیست، کنوانسیون MARPOL است. این کنوانسیون در ۱۹۷۳ میلادی به شکل گرفت و به مقابله با تمامی انواع آلودگی‌های بین‌المللی دریایی ناشی از کشتی‌ها به غیر از دفع ضایعات می‌پردازد. این کنوانسیون به گواه بسیاری از کارشناسان، نشان‌دهنده یک گام تاریخی و مهم در جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی بود. اما این کنوانسیون برای اجرایی شدن نیاز به تصویب ۱۵ کشور داشت که ناوگان ترکیبی آن حداقل ظرفیت ناخالص ۵۰ درصد از کشتیرانی جهانی را شامل شود. تا سال ۱۹۷۶ میلادی تنها سه کشور اردن، کنیا و تونس این کنوانسیون را تصویب نمودند که کمتر از یک درصد از ناوگان حمل و نقل تجاری جهان را در اختیار داشتند. این به رغم این واقعیت بود که دولت‌ها می‌توانستند تنها با تصویب پیوست‌های اول و دوم MARPOL به عضویت این کنوانسیون درآیند. در پاسخ به تصادفات نفت‌کش‌ها در سال‌های ۱۹۷۶-۱۹۷۷ میلادی، کنفرانسی در مورد ایمنی و آلودگی‌های نفتکش در فوریه سال ۱۹۷۸ میلادی برگزار شد. در این کنفرانس پروتکل ۱۹۷۸ میلادی مربوط به کنوانسیون MARPOL به تصویب رسید و باعث اصلاح کنوانسیون MARPOL ۱۹۷۳ میلادی شد. در واقع پروتکل سال ۱۹۷۸ میلادی، کنوانسیون مادر یا همان MARPOL ۱۹۷۳ میلادی را در خود جذب کرد. پس از آن این کنوانسیون به عنوان کنوانسیون بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳ میلادی و اصلاح شده توسط پروتکل ۱۹۷۸ میلادی نامیده می‌شود که در نهایت در ۲ اکتبر ۱۹۸۳ میلادی به اجرا در آمد (IMO, 1998).

[1] Organization for Communication and Transit
[2] United Maritime Authority
[3] United Maritime Consultative Council
[4] Provisional Maritime Consultative Council
[5] International Maritime Consultative Organization

[Downloaded from jae.hormozgan.ac.ir on 2026-11-01]
[DOR: 20.1001.1.23222751.1398.9.2.6.7]

استانداردهای مفصل آلودگی در کنوانسیون MARPOL به وسیله شش پیوست فنی ارائه شده است. پیوست اول به مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت، پیوست دوم به مقررات کنترل آلودگی توسط مواد مایع سمی به‌صورت فله، پیوست سوم به مقررات جلوگیری از آلودگی توسط مواد مضر بسته‌بندی شده، پیوست چهارم به مقررات جلوگیری از آلودگی توسط فاضلاب کشتی‌ها، پیوست پنجم به مقررات جلوگیری از آلودگی توسط زباله کشتی‌ها و پیوست ششم به مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی می‌پردازد. ذکر این نکته نیز ضروری است که پذیرش پیوست‌های اول و دوم برای تمامی طرفین قرارداد الزامی است ولی پذیرش سایر پیوست‌ها اختیاری است (Natova, 2005). این پیوست‌ها در کنار همدیگر به تشکیل بدنه‌ای واحد و قانونمند در مقابله با آلودگی دریایی و حفاظت از محیط‌زیست کمک نموده است. پیوست اول در مورد همه نفت‌کش‌های با ظرفیت ناخالص ۱۵۰ تن و بالاتر و سایر کشتی‌ها با ظرفیت ناخالص ۴۰۰ تن و بیشتر اعمال می‌گردد. بر اساس این پیوست، تخلیه مواد حاوی نفت به دریا در مناطق ویژه دریایی در هر شرایطی ممنوع و در سایر مناطق از محدودیت‌هایی برخوردار می‌باشد. پیوست دوم برای کلیه کشتی‌هایی که مایعات مضر به‌صورت فله حمل می‌کنند، اعمال می‌گردد. بر اساس این پیوست، 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. پیوست سوم برای کشتی‌هایی که حامل مواد مضر به شکل بسته‌بندی می‌باشند، اعمال می‌گردد. مواد مضر به آن دسته مواد اطلاق می‌گردد که بر اساس مقررات حمل کالاهای خطرناک از طریق دریا، خطرناک شناخته شده باشند. بر اساس این پیوست، حمل و نقل مواد مضر ممنوع می‌باشد مگر اینکه بر اساس شرایط معین شده مانند موارد بسته‌بندی، علامت‌گذاری، چسب‌زنی، وجود اسناد و مدارک کافی، چیدمان کالا و محدودیت‌های ویژه در ارتباط با ایمنی کشتی و حفاظت از جان افراد در دریا باشد. پیوست چهارم در مورد کلیه کشتی‌ها با ظرفیت خالص ۴۰۰ تن و بیشتر و با قابلیت حمل بیش از ۱۵ نفر سرنشین اعمال می‌گردد. بر اساس این پیوست، کشتی‌ها باید دارای سیستم تصفیه فاضلاب و یا سیستم آسیاب و ضدعفونی یا مخازن نگهداری فاضلاب باشند. پیوست پنجم در مورد کلیه کشتی‌ها، شناورها، سکوهای حفاری ثابت و یا شناور اعمال می‌شود و تخلیه زباله به دریا را ممنوع می‌داند. زباله به معنای تمامی انواع زائدات خوراکی، زائدات داخلی و زائدات عملیاتی، تمامی اقلام پلاستیکی، بقایای بار، روغن آشپزی، تجهیزات صیادی و لاشه‌های حیوان ایجاد شده در طول فعالیت عادی کشتی است که باید به صورت مداوم یا ادواری تخلیه شود به جز موادی که در سایر پیوست‌های این کنوانسیون تعریف یا فهرست شده‌اند. پیوست ششم شامل الزامات کنترلی در خصوص مواد کاهنده لایه اوزن، اکسیدهای نیتروژن، اکسیدهای گوگرد، ترکیبات معدنی فرار ناشی از بارگیری مواد نفتی، گازهای ناشی از سوزاندن مواد در کوره کشتی، تسهیلات دریافت مواد زائد در بنادر و کیفیت سوخت مصرفی کشتی‌ها می‌باشد و هر گونه انتشار عمدی این مواد را ممنوع می‌داند (Ports and Maritime Organization, 2018). پیوست ششم در نتیجه آغاز کار کمیته حفاظت از محیط‌زیست بر روی آلودگی هوایی ناشی از کشتی‌ها باز می‌گردد. بر همین اساس در سال ۱۹۹۷ میلادی، پروتکل اصلاحی شامل پیوست ششم تصویب شد (Sekimizu, 2014). این پروتکل از ۱۹ می ۲۰۰۵ اجرایی شد و پیوست ششم، تحت عنوان مقررات پیشگیری از آلودگی هوایی ناشی از کشتی‌ها را به کنوانسیون MARPOL اضافه کرد. هدف این پروتکل به حداقل رساندن انتشار اکسید گوگرد[1]، ذرات معلق[2]، اکسید نیتروژن[3]، مواد کاهنده ازن[4] و ترکیبات آلی فرار[5] بود (The Legal Committee, 2014). همچنین این پروتکل در پیوست ششم، شامل مقرراتی است که مناطقی را تحت عنوان ناحیه‌های کنترل انتشار شناسایی کرده است. این ناحیه‌ها به مناطقی گفته می‌شود در آن‌ها یک سری استانداردهای اجباری اعمال می‌شود تا برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی هوا از موارد فوق‌الذکر و اثرات جانبی آن در زمین و دریا جلوگیری شود.[6] در مورد پذیرش عمومی کنوانسیون MARPOL باید اذعان داشت که این کنوانسیون دارای اعتبار بسیار ممتازی در میان معاهدات

[1] Sulphur oxides (Sox)
[2] particulate matter (PM)
[3] nitrogen oxides
[4] ozone-depleting substances (ODS)
[5] volatile organic compounds (VOC)
[6] Annex VI, Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships, Chapter I, Regulation 2

[Downloaded from jae.hormozgan.ac.ir on 2026-11-01]

[DOR: 20.1001.1.23222751.1398.9.2.6.7]

IMO می‌باشد به گونه‌ای که از جانب ۱۵۶ دولت مورد تصویب قرار گرفته است که افزون بر ۹۹ درصد از ظرفیت ناوگان تجاری جهانی را تشکیل می‌دهند. همچنین پیوست‌های شش‌گانه MARPOL نیز دارای مقبولیت بسیاری است و به ترتیب پیوست‌های اول تا ششم MARPOL ، مورد تصویب ۱۵۶، ۱۵۶، ۱۴۸، ۱۴۲، ۱۵۳ و ۹۱ کشور قرار گرفته است. همچنین طرف‌های متعاهد این ضمایم به ترتیب حجمی معادل ۹۹,۱۲، ۹۹,۱۲، ۹۸,۵۱، ۹۶,۲۵، ۹۸,۶۸ و ۹۶,۵۹ درصد از کشتیرانی بین‌المللی را در اختیار دارند. این میزان مقبولیت در کنار حجمی که طرف‌های متعاهد به این ضمایم در کشتیرانی بین‌المللی دارند به خوبی گواهی بر میزان نفوذ مقررات MARPOL است (IMO, 2018d).

یافته‌های تحقیق

مناطق ویژه

یکی از اقدامات نوآورانه MARPOL در زمینه حفاظت از محیط‌زیست دریایی، شناسایی مناطق ویژه تحت نظر MARPOL[1] است. منطقه ویژه دریایی، نخستین بار توسط کمیته حفاظت محیط‌زیست دریایی IMO در سال ۱۹۷۸ میلادی، مطرح گردید. بحث و تبادل نظر پیرامون موضوع مذکور از سال ۱۹۸۶ تا سال ۱۹۹۱ میلادی، منجر به تدوین و تصویب دستورالعمل انتخاب مناطق ویژه گردید (Ports and Maritime Organization, 2018). از سوی دیگر طبق پاراگراف ۶ ماده ۲۱۱ کنوانسیون حقوق دریاها، اگر قوانین و استانداردهای بین‌المللی برای تبیین شرایط ویژه یک منطقه دریایی کفایت نمی‌کند، دولت ساحلی می‌تواند قوانین و مقرراتی در باب پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی ناشی از کشتی‌ها برای آن مناطق ویژه در منطقه انحصاری اقتصادی خودش مشخص کند. این مناطق باید به وضوح تعریف شوند و اتخاذ اقدامات الزامی ویژه باید به دلایل فنی شناخته شده مرتبط با شرایط اکولوژیکی و اقیانوس‌شناسی مشخص شوند تا چگونگی بهره‌برداری و یا حفاظت از منابع آن‌ها و شرایط ترافیکی خاص آن منطقه تعیین شود (The Legal Committee, 2014). همسو با ماده مذکور برای مناطق ویژه و نیازمند به الزامات اجباری خاص، قوانین و مقرراتی لحاظ شده است که در پیوست‌های اول، دوم، چهارم و پنجم MARPOL قید شده است. البته در مقام مقایسه باید گفت که مناطق تعیین شده در کنوانسیون حقوق دریاها محدود به منطقه انحصاری اقتصادی است ولی منطقه ویژه در کنوانسیون MARPOL، مناطق محصور شده یا نیمه محصوری را پوشش می‌دهد که می‌تواند بخشی از دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی و دریاهای آزاد محسوب شوند (Sekimizu, 2014). این مناطق توسط کمیته حفاظت محیط‌زیست دریایی و به وسیله اصلاحات پیوست‌های MARPOL تعیین می‌شوند. همان‌طور که ذکر شد چنین ناحیه‌هایی تحت پیوست‌های اول، دوم، چهارم و پنجم MARPOL قرار دارد. این چنین مناطقی تحت پیوست ششم MARPOL به نام ناحیه‌های کنترل انتشار نامیده می‌شوند و در ارتباط با آلودگی هوا ناشی از کشتی‌ها است (Ministry of Infrastructure and the Environment of the Netherlands, 2012). در باب چگونگی و معیارهای انتخاب این مناطق نیز در نشست بیست و هشتم مجمع IMO در دسامبر ۲۰۱۳ میلادی، قطعنامه‌ای[2] در مورد دستورالعمل‌های تعیین مناطق ویژه تحت MARPOL[3] تصویب شد و جایگزین قطعنامه[4] قبلی شد (The Legal Committee, 2014). تا به امروز بر طبق پیوست اول MARPOL، ده منطقه ویژه تعیین شده است. این مناطق شامل دریای مدیترانه، دریای بالتیک، دریای سیاه، دریای سرخ، خلیج‌فارس، خلیج عدن، قطب جنوب، آب‌های اروپای شمال غربی، منطقه عمان در دریای عربی و آب‌های جنوبی آفریقای جنوبی است.[5] طبق پیوست دوم MARPOL، تنها منطقه قطب جنوب به عنوان منطقه‌ای ویژه تعیین شده است.[6] طبق پیوست چهارم، دریای بالتیک به عنوان اولین منطقه ویژه تحت این پیوست اعلام شد. طبق پیوست پنجم نیز هشت منطقه ویژه مشخص شده است. این مناطق شامل دریای مدیترانه، دریای بالتیک، دریای سیاه، دریای سرخ، خلیج‌فارس، دریای

[1] Emission Control Area
[2] Resolution A.1087(28)
[3] Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL 73/78
[4] Resolution A.927(22)
[5] Resolution MEPC.117(52)
[6] Resolution MEPC.118(52)

[Downloaded from jae.hormozgan.ac.ir on 2026-11-01]
[DOR: 20.1001.1.23222751.1398.9.2.6.7]

شمال، قطب جنوب و منطقه‌ی وسیع کارائیب شامل خلیج مکزیک و دریای کارائیب است. همچنین چهار ناحیه کنترل انتشار هم تحت پیوست ششم MARPOL مشخص شده‌اند که شامل دریای بالتیک، دریای شمال، منطقه‌ی آمریکای شمالی و منطقه‌ی دریای کارائیب ایالات متحده می‌شوند (IMO, 2018c).

مناطق به ویژه حساس

علاوه بر مناطق ویژه، مناطق به ویژه حساس[1] نیز از سوی IMO شناسایی شده است. کمیته حفاظت از محیط‌زیست دریایی در پاسخ به قطعنامه صادره از کنفرانس بین‌المللی ایمنی و پیشگیری از آلودگی نفت‌کش‌ها که در سال ۱۹۷۸ میلادی برگزار شد، مطالعه خود را در باب حفاظت از چنین مناطقی از دریا آغاز نمود (Ministry of Infrastructure and the Environment of the Netherlands, 2012). بر همین اساس، مناطق دریایی به ویژه حساس، از سال ۱۹۹۱ میلادی در کمیته حفاظت از محیط‌زیست دریایی تصویب شد و سد بزرگ مرجانی استرالیا به عنوان اولین منطقه از این نوع انتخاب شد (Sekimizu, 2014). برا اساس تعریف ارائه شده از طرف کمیته حفاظت از محیط‌زیست دریایی، مناطق به ویژه حساس دریایی، یک منطقه دریایی است که به دلیل اهمیت مشخصه‌های شناخته شده اکولوژی، اجتماعی، اقتصادی یا علمی نیاز به حفاظت ویژه دارد و در صورت عدم حفاظت، امکان آسیب و تخریب این مناطق توسط کشتیرانی بین‌المللی وجود دارد. مسئول شناسایی این مناطق IMO است. IMO از طریق کمیته حفاظت از محیط‌زیست دریایی، تنها سازمان بین‌المللی است که مسئول ارزیابی پیشنهادات و تعیین مناطق دریایی به ویژه حساس و اتخاذ اقدامات حفاظتی مرتبط برای کشتیرانی بین‌المللی است. چگونگی انتخاب و معیار شناسایی این مناطق از سال ۱۹۹۰ میلادی بر اساس دستورالعمل تعیین مناطق به ویژه حساس دریایی است که توسط مجمع IMO تصویب شده است (Ministry of Infrastructure and the Environment of the Netherlands, 2012). البته در نشست بیست و چهارم مجمع IMO که بین نوامبر تا دسامبر ۲۰۰۵ میلادی تشکیل شد، دستورالعمل اصلاح شده‌ای[2] را برای شناسایی و تعیین مناطق دریایی به ویژه حساس تصویب نمودند (Sekimizu, 2014). در جایی که دو یا چند دولت دارای منافع مشترکی در یک منطقه خاص هستند، آن‌ها باید یک پیشنهاد هماهنگ را تهیه کنند.[3] همچنین دولت‌های مذکور باید درخواست خود را بر اساس معیارهای مشخص شده در بخش چهارم دستورالعمل ارائه کنند. علاوه بر این باید اطلاعات مورد نیاز در جهت اینکه منطقه مذکور از فعالیت‌های کشتیرانی بین‌المللی دچار آسیب می‌شود را طبق بخش پنجم دستورالعمل ارائه دهند. همچنین درخواست مذکور باید شامل پیشنهاد اقدامات حفاظتی مرتبط با آن منطقه و بر اساس بخش ششم دستورالعمل در جهت جلوگیری، کاهش یا حذف آسیب‌پذیری‌های شناسایی شده باشد.[4]

جدول ۱. مناطقی که می‌تواند تحت عنوان مناطق به ویژه حساس شناسایی شود (Ports and Maritime Organization, 2018)

حفاظت از زیستگاه‌های طبیعی و بارور در ناحیه ساحلی و پهنه دریایی
حفاظت از پناهگاه‌های ساحلی با ارزش زایشگاهی، پرورشگاهی و استراحتگاهی برای آبزیان
تضمین پایداری تولیدات اکولوژیک و خدمات زیست‌محیطی در محیط‌زیست دریایی
حمایت از ذخایر ژنتیکی گیاهی، جانوری و میکروبی که صنایع، بهداشت، درمان، تغذیه و منسوجاتی که جوامع انسانی به طور مستقیم و غیرمستقیم به آن‌ها وابسته است.
حمایت از ارزش‌های فرهنگی، بومی و سنتی در مناطق ساحلی کشور

[1] Particularly Sensitive Sea Areas
[2] Resolution 982 (24)
[3] Revised guidelines for the identification and designation of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs), Section 3, Para 1
[4] Ibid, Para 2

[Downloaded from jae.hormozgan.ac.ir on 2026-11-01]
[DOR: 20.1001.1.23222751.1398.9.2.6.7]

در بخش چهارم دستورالعمل اصلاحی برای تعیین مناطق دریایی به ویژه حساس[1] به معیارهای مختلفی برای شناسایی این مناطق اشاره شده است. این معیارها را می‌توان به سه دسته تقسیم کرد. دسته اول معیارهای زیست‌محیطی، دسته دوم معیارهای اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی و دسته سوم معیارهای علمی و آموزشی است.

اما اگر مناطق پیشنهادی با توجه به معیارهای مذکور به تصویب رسید، می‌توان از اقدامات خاصی برای کنترل فعالیت‌های دریایی در این ناحیه استفاده کرد. از جمله این اقدامات می‌توان به اقدامات مسیریابی، اعمال سخت‌گیرانه مقررات تخلیه MARPOL و تجهیزات مورد نیاز برای کشتی‌ها و راه‌اندازی خدمات ترافیکی کشتی[2] اشاره کرد. در نهایت با توجه به همه این مقررات و دستورالعمل‌ها، تا کنون هفده منطقه دریایی به ویژه حساس، شناسایی و مصوب شده است. این مناطق شامل سد بزرگ مرجانی در استرالیا، مجمع الجزیره سابانا کاماگوی در کوبا، جزیره مالپالو در کلمبیا، دریای اطراف مجمع‌الجزایر فلوریدا کیز در ایالات متحده آمریکا، دریای وادن بین دانمارک، آلمان و هلند، پارک ملی پاراکاس در پرو، آب‌های اروپای غربی بین بلژیک، فرانسه، ایرلند، پرتقال، اسپانیا و انگلستان، توسعه سد بزرگ مرجانی در استرالیا که تنگه تورس را هم در بر می‌گیرد در استرالیا و پاپوا گینه نو، جزایر قناری در اسپانیا، مجمع الجزیره گالاپاگوس در اکوادور، دریای بالتیک بین دانمارک، استونی، فنلاند، آلمان، لتونی، لیتوانی، لهستان و سوئد، بنای یادبود ملی دریایی پاپاهانوموکووآکه‌آ در ایالات متحده آمریکا، تنگه بونیفاچیو بین فرانسه و ایتالیا، صبا بانک در شمال شرقی کارائیب و تحت پادشاهی هلند، توسعه سد بزرگ مرجانی و تنگه تورس به نحوی که بخش جنوب غربی دریای مرجانی را در بر گرفته است، ورودی تنگه جومارد در پاپوا گینه نو و صخره‌های مرجانی توباتاها در فیلیپین می‌شود (IMO, 2018b).

جدول ۲. معیارهای تعیین مناطق دریایی به ویژه حساس[3]

معیارهای زیست‌محیطی	- منحصر به فرد بودن یا نادر بودن - زیستگاه‌های حیاتی - وابسته بودن (منطقه‌ای که فرایندهای اکولوژیکی به سیستم‌های زیست‌محیطی بسیار وابسته هستند) - نمایندگی (منطقه‌ای است که نمونه برجسته و گویا از تنوع زیستی خاص، اکوسیستم، فرآیندهای زیست‌محیطی و یا انواع زیستگاه و سایر ویژگی‌های طبیعی است) - تنوع - باروری طبیعی - نواحی تخم‌ریزی یا پرورشی - طبیعی بودن یا بکر بودن - یکپارچگی - منطقه حساس و آسیب‌پذیر - اهمیت جغرافیای زیستی
معیارهای اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی	- وابستگی اجتماعی یا اقتصادی - وابستگی انسانی - میراث فرهنگی
معیارهای علمی و آموزشی	- منطقه پژوهشی و تحقیقاتی - مطالعات پایه‌ای و نظارتی - آموزشی

[1] Revised guidelines for the identification and designation of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs)
[2] Vessel Traffic Services (VTS)
[3] Revised guidelines for the identification and designation of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs), Section 4

[Downloaded from jae.hormozgan.ac.ir on 2026-11-01]
[DOR: 20.1001.1.23222751.1398.9.2.6.7]

نتیجه‌گیری

سازمان بین‌المللی دریانوردی از بدو تأسیس تا به امروز، یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های آن مسئله محیط‌زیست دریایی بوده است. در این باب هم تا کنون اسناد زیادی چه به‌صورت کنوانسیون و یا کد و مصوبات دیگر به تصویب رسانده است. اما همواره مهم‌ترین ابزار و سند حقوقی IMO در باب محیط‌زیست دریایی، کنوانسیون MARPOL بوده است. این کنوانسیون مقررات زیادی را در باب حفاظت از محیط‌زیست دریایی در بر می‌گیرد. یکی از اقدامات نوآورانه این کنوانسیون، شناسایی مناطق آسیب‌پذیر دریایی بود. این سازمان در ابتدا، مناطق ویژه را شناسایی نمود و در این راستا، اتخاذ اقدامات الزامی ویژه به دلایل فنی شناخته شده مرتبط با شرایط اکولوژیکی و اقیانوس‌شناسی مشخص شدند و چگونگی بهره‌برداری و یا حفاظت از منابع آن‌ها و شرایط ترافیکی خاص آن منطقه تعیین شد. بر همین مبنا تا کنون ۱۰ منطقه ویژه شناسایی شده است. از سوی دیگر با توجه به اینکه، مناطق دریایی که شامل اکوسیستم‌های منحصر به فرد می‌باشند در الویت قرار بگیرند، مناطق دیگری نیز تحت عنوان مناطق به ویژه حساس شناسایی شدند که به دلیل اهمیت مشخصه‌های شناخته شده اکولوژی، اجتماعی، اقتصادی یا علمی نیاز به حفاظت ویژه دارد. تا کنون ۱۷ منطقه دریایی به ویژه حساس مورد شناسایی قرار گرفته است. به‌طورکلی و با توجه به این نوآوری در کنوانسیون MARPOL، شناسایی و اقدامات حفاظتی تعیین شده برای این مناطق، موجبات پایداری اکوسیستم‌های منحصربه‌فرد و مناطق دریایی در معرض خطر شده است. به ویژه تعیین این مناطق در دو سطح متفاوت، زمینه توجه و اولویت‌بندی را برای مناطق در خطر به وضوح مشخص کرده است.

منابـع

Ashtarian, K. 2008. Institutional approach to policy making of technological innovation. Journal of Politics. 38(1): 1-14. (in Persian)

Beygzadeh, A. 2010. International Organizations Law, Tehran, Majd Press. 1008 p. (in Persian)

Chircop, A. 2015. The Oxford Handbook of the Law of the Sea: The International Maritime Organization. Oxford University Press. pp: 416-438.

Hai, K. 2006. A Critical Introduction to Political Analysis, trans. Ahmad Golmohammadi, Tehran, Nashr-e Ney. 488 p. (in Persian)

Haqiqat, S. 2008. Methodology of Political Sciences, Qom, Mofid University Press, Second Edition, 720 p. (in Persian)

IMO. 1998. Focus on IMO, Available at: www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Referencesandarchives /FocusOnIMO(Archives)/Documents/Focus%20on%20IMO%20-20MARPOL%20-%2025%20years%20(October%201998).pdf (14 January 2018).

IMO. 2018a. Brief History of IMO, Available at: www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages /Default.aspx (19 January 2018)

IMO. 2018b. Particularly Sensitive Sea Areas, Available at: http://www.imo.org/en/OurWork /Environment/PSSAs/Pages/Default.aspx (27 January 2018).

IMO. 2018c. Special Areas under MARPOL, Available at: www.imo.org/en/OurWork/Environment /SpecialAreasUnderMARPOL/Pages/Default.aspx (7 February 2018).

IMO. 2018d. Status of Treaties, Available at: www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOf Conventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf (11 February 2018).

Ministry of Infrastructure and the Environment of the Netherlands. 2012. List of special areas under MARPOL and particularly sensitive sea areas, Available at: https://puc.overheid.nl/nsi/doc/ PUC_1637_14/2/ (17 February 2018).

Marzban, A. 2012. International Organization of Navigation and Its Role in Navigation Industry and International Sea Law, Tehran, Asrar-e Danesh. 754 p. (in Persian)

Moshirzadeh, H. 1987. Transformation of Theories of International Relations, Tehran, SAMT. 3rd edition. 392 p. (in Persian)

Natova, M.A. 2005. The Relationship between United Nations Convention on the Law of the Sea and the IMO Conventions, Available at: www.un.org/depts/los/nippon/unnff_programme_home/ fellows_pages/fellows_papers/natova_0506_bulgaria.pdf (1 March 2018).

[Downloaded from jae.hormozgan.ac.ir on 2026-11-01]

[DOR: 20.1001.1.23222751.1398.9.2.6.7]

Ports & Maritime Organization. 2018. Prevention from Sea Pollution, Available At: www.pmo.ir/fa/marineenvironment/pollutionresponse (4 February 2018). (in Persian)

The Legal Committee. 2014. Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization, International Maritime Organization, London. 139 p.

Sekimizu, K. 2014. The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and the International Maritime Organization, Available at: www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/SpeechesByTheSecretaryGeneral/Pages/itlos.aspx (3 March 2018)

Young, A.A. 1918. Allied Maritime Transport Council, Cornell University Library, New York. 322 p.

Zaker Hossein, A. 1990. History of Transformations of International Law of Seas, Bar Association. 152-153, 115-212. (in Persian)

[Downloaded from jae.hormozgan.ac.ir on 2026-11-01]

[DOR: 20.1001.1.23222751.1398.9.2.6.7]