

SID



ابزارهای پژوهش



سرویس ترجمه تخصصی



کارگاه‌های آموزشی



بلاگ مرکز اطلاعات علمی



سامانه ویراستاری STES



فیلم‌های آموزشی

سامانه ویراستاری (ویرایش متون فارسی، انگلیسی، عربی)

کارگاه‌ها و فیلم‌های آموزشی مرکز اطلاعات علمی



روش تحقیق کمی

روش تحقیق کمی



آموزش مهارت‌های کاربردی در تدوین و چاپ مقالات ISI

آموزش مهارت‌های کاربردی در تدوین و چاپ مقالات ISI



آموزش نرم افزار Word برای پژوهشگران

آموزش نرم افزار Word برای پژوهشگران



مرکز پژوهش‌های مطالعات دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی



بررسی الزامات قانونی آلودگیهای ناشی از کشتی ها در منطقه دریای عمان و خلیج فارس (کنوانسیون مارپول)

آمنه حسن پوری (کارشناس ارشد، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی)

حجت صالحی (کارشناس مترجمی زبان انگلیسی، دانشگاه آزاد اسلامی بندرعباس)

پست الکترونیک: ahasanpoori@gmail.com

چکیده

از آنجا که دریانوردی یکی از مهم ترین، بزرگ ترین و در عین حال، مخاطره آمیزترین صنایع در جهان است، همه کشورهای دنیا اذعان می کنند که بهترین راه برای بهبود وضعیت ایمنی دریاها و اقیانوس ها، توسعه و تکمیل قوانین و مقررات بین المللی است تا همه ملت های جهان از آن به صورت یکسان پیروی کنند. با توجه به اهمیت استراتژیک منطقه خلیج فارس و دریای عمان و همچنین به دلیل اینکه منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان دارای زیستگاههای حساس دریایی از جمله جنگل های حرا و آبسنگهای مرجانی، خورها و خلیج های متعدد گونه های با ارزش از ماهیان سطحی زی، میگوها، لاک پشت ها، پستانداران دریایی مانند دولفین ها و پرندگان با ارزش مهاجر و بومی مانند حواصیل، باکلان، فلامینگو، عقاب ماهیگیر می باشد و به دلیل تردد سالانه حدود 40000 فروند کشتی اقیانوس پیما (که حدود 17000 فروند از آنها نفت خام منطقه را به سراسر جهان منتقل می نمایند) و فعالیتهای گسترده استخراج منابع نفتی از بستر دریا، سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) بنا به تقاضای دولتهای ساحلی، توافق نمود که از این پس مقررات ویژه ای به منظور پیشگیری از آلودگی در منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان به مورد اجرا گذاشته شود. اجرای این مقررات در منطقه ویژه دریایی اقدامی موثر برای حفاظت از محیط زیست ارزشمند خلیج فارس و دریای عمان میباشد.

در راستای این امر کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها در سال 1973 میلادی به همراه پروتکل الحاقی آن در سال 1978 میلادی به تصویب رسیده که بطور اختصار مارپول 73/78 نامیده می شود. مقرراتی که در برگزیده منابع متعدد آلودگی ناشی از کشتی ها می باشد در 5 ضمیمه این کنوانسیون آمده است.

در این مقاله سعی شده است تا با بررسی قوانین و مقررات و ساختارهای موجود در مورد آلودگی های ناشی از کشتی ها در سطح منطقه ای و بین المللی از دیدگاه کنوانسیون مارپول به شناسایی نقاط قوت و ضعف آن ها و نیازهای موجود پرداخته شود.

ICOPMAS

مقدمه

منطقه خلیج فارس و دریای عمان به عنوان یکی از مهم ترین پهنه های آبی جهان به لحاظ تنوع زیستی، منابع شیلاتی و به خصوص منابع نفتی غنی اکوسیستمی منحصربه فردی به شمار می رود. اهمیت این منطقه از بُعد سیاسی، اقتصادی و تجاری، آن را به یکی از مهم ترین قطب های استراتژیک و ژئوپلتیک جهان تبدیل کرده است. دارا بودن منابع عظیم ذخایر انرژی نفت و گاز و تنگه هرمز که گلوگاه تأمین انرژی اروپا و بسیاری از کشورهای دیگر نظیر چین و ژاپن می باشد، در معادلات سیاسی جدید اهمیت فزاینده ای به این شاهرگ اقتصادی بخشیده است. اما به رغم بهره مندی منطقه از منابع و ذخایر متنوع و موقعیت منحصربه فرد آن که همه کشورهای ساحلی و حتی بسیاری از کشورهای دیگر را منتفع ساخته است؛ متأسفانه فعالیت های انسانی و بهره برداری پرشتاب و بی رویه موجب تخریب و آلودگی این اکوسیستم حساس و شکننده و حتی عدم ثبات امنیت در منطقه می شود.

منابع عمده آلودگی ها در خلیج فارس متفاوت اند ولی مهم ترین آلایندهای که این محدوده آبی را تهدید می کند، آلودگی نفتی ناشی از کشتی ها و فعالیت های نفتی می باشد، زیرا که خلیج فارس 57% از منابع نفتی دنیا را در خود جای داده است و تقریباً 27% از نفت جهان را تولید می کند. ظرفیت تولید نفت خلیج فارس در جهان تا سال 2000، 28% بوده است که پیش بینی می شود تا سال 2020 به 33% برسد و این در حالیکه با تولید روزانه 17 میلیون بشکه نفت 14 میلیون بشکه از طریق دریا صادر می شود. از سوی دیگر وقوع سه دهه جنگی، جنگ ایران و عراق (1988-1980 میلادی) جنگ کویت و عراق (1991 میلادی) و جنگ عراق و آمریکا (2000 میلادی) و آتش سوزی های بزرگ که در منطقه رخ داد نه تنها آسیب جدی به آبریزان و اکوسیستم آبی این منطقه وارد کرد، بلکه پاکیزگی هوای منطقه را نیز به خطر انداخت. [3و5]

با توجه به مسائل یاد شده و این واقعیت که اساساً اعمال مدیریت زیست محیطی در محیطی همچون خلیج فارس و دریای عمان در چهارچوب یک پیمان همکاری جمعی زیست محیطی میسر بوده و تلاش کشورها به صورت انفرادی منتج به فایده نخواهد بود؛ براین اساس یکی از ابزارهایی که به منظور کنترل آلودگی نفتی این منطقه مورد استفاده قرار گرفته است معاهدات بین المللی است که در سطح جهانی با همت سازمان بین المللی (IMO) تهیه و تنظیم شده است.

یکی از مهمترین کنوانسیونهای بین المللی که در زمینه حفاظت از محیط زیست دریایی به تصویب رسید کنوانسیون جلوگیری از آلودگی کشتی ها (MARPOL) می باشد. این کنوانسیون به دنبال رشد فزاینده حمل و نقل فرآورده های نفتی، ساینز نانکرهای حمل، حمل مواد شیمیایی در دریا و مهمتر از همه نگرانیهای بین المللی در زمینه محیط زیست IMO را بر این داشت که در سال 1973 میلادی کنفرانسی را در لندن تشکیل دهد. در این کنوانسیون، آلودگی نفتی، مواد شیمیایی و مواد خطرناک بصورت بسته بندی، فاضلاب، زباله و دود کشتی ها لحاظ گردید. این کنوانسیون تلفیقی از دو معاهده است که در سالهای 1973 و 1978 میلادی به ترتیب به تصویب رسیده و طی سالها اصلاحیه هایی به آن افزوده شده است. کنوانسیون مارپول با هدف حفظ محیط زیست انسانها بطور کلی و محیط زیست دریایی بطور خاص با وضع قوانین و الزامات در راستای حذف کامل آلودگی و تقلیل تخلیه های تصادفی، با 6 ضمیمه تهیه و تدوین شده است. این کنوانسیون در 2 اکتبر سال 1983 میلادی لازم الاجرا گردید و هم اکنون 119 کشور به عضویت این کنوانسیون در آمده اند. لازم به ذکر است که کشور ایران در بهمن ماه 1380 به کنوانسیون مارپول ملحق گردیده است.

هرگونه تخلف از الزامات کنوانسیون ممنوع می باشد و مجازات ها باید تحت قوانین دستگاه اجرایی کشتی متخلف صورت پذیرد. همچنین هرگونه تخلف در منطقه تحت حاکمیت هر دولت عضو ممنوع بوده و مجازات ها باید تحت مقررات همان دولت عضو صورت پذیرد.

چنانچه تخلیه و یا آلودگی رخ دهد، هر دولت عضو باید مدارک و مستنداتی که نشان دهنده 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 صاحب پرچم کشتی تهیه و ارائه نماید و هنگامیکه یک دولت عضو گزارشی مبنی بر سانحه آلودگی دریافت نمود باید بلافاصله مرجع دریایی کشتی آلوده کننده را از وقوع سانحه آلودگی مطلع نماید. در صورتی که یک سانحه در بردارنده اثرات مضر مهمی برای محیط زیست باشد، دولتهای عضو باید به سانحه رسیدگی و متخلفین به دادگاه معرفی شده و مجازات ها باید به اندازه کافی محکم باشند تا از وقوع مجدد تخلف جلوگیری نمایند.

ضمائم مارپول:

- I مقررات برای جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت
- II مقررات برای کنترل آلودگی توسط مواد مایع سمی بصورت فله
- III مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط مواد مضر بسته بندی شده

IV مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط فاضلاب کشتی ها

V مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط از زباله کشتی ها

VI مقررات برای جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی

دولت جمهوری اسلامی ایران به سه ضمیمه 1، 2 و 5 آن در سال 1381 ملحق گردیده و بر اساس ضمائم کنوانسیون مارپل، بنادر باید به تسهیلاتی در جهت دریافت مواد زائد از کشتیها مجهز شوند و مواد زائد مربوط به مواد نفتی و ضایعات نفتی، روغن سوخته و اسلج، آب خن و زباله را از شناورها دریافت میکند و اقدام لازم جهت طی مراحل قانونی الحاق به سه ضمیمه 3، 4 و 6 در حال انجام می باشد.

ضمیمه 1: مقررات برای جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت

این ضمیمه در مورد همه تانکرهای با ظرفیت ناخالص 150 تن و بالاتر و سایر کشتیها با ظرفیت ناخالص 400 تن و بیشتر اعمال می گردد. تخلیه مواد حاوی نفت به دریا در مناطق ویژه دریایی در هر شرایطی ممنوع و در سایر مناطق از محدودیتهایی برخوردار می باشد.

کلیه نفتکشهای با ظرفیت ناخالص 150 تن و بیشتر و سایر کشتیهای غیرنفتکش با ظرفیت 400 تن و بیشتر باید "طرح اضطراری آلودگی نفتی بر روی کشتی (SOPEP) داشته باشند.

ضمیمه 2: مقررات برای کنترل آلودگی توسط مواد مایع سمی بصورت فله

این ضمیمه برای کلیه کشتیهای که مایعات مضر بصورت فله را حمل میکنند اعمال می گردد. بر اساس این ضمیمه موادی که ممکن است باعث صدمه به محیط زیست دریایی گردند، تخلیه آنها به دریا ممنوع و باقیمانده این مواد باید به بندر تحویل داده شود.

ضمیمه 3: مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط مواد مضر بسته بندی شده

ضمیمه 3 برای کشتیهای که حامل مواد مضر به شکل بسته بندی می باشند اعمال می گردد و مواد مضر به آن دسته اطلاق می گردد که بر اساس مقررات حمل کالاهای خطرناک از طریق دریا (IMDG code) خطرناک شناخته شده باشند. بر اساس این ضمیمه حمل و نقل مواد مضر ممنوع می باشد مگر بر اساس شرایط معین شده مانند موارد بسته بندی، علامت گذاری، چسب زنی، وجود اسناد و مدارک کافی، چیدمان کالا و محدودیت های ویژه در ارتباط با ایمنی کشتی و حفاظت از جان افراد در دریا باشد.

ضمیمه 4: مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط فاضلاب کشتی ها

این ضمیمه در مورد کلیه کشتیها با ظرفیت خالص 400 تن و بیشتر و قابلیت حمل بیش از 15 نفر سرنشین اعمال می گردد. بر اساس این ضمیمه کشتیها باید دارای سیستم تصفیه فاضلاب و یا سیستم آسیاب و ضدغفونی یا مخازن نگهداری فاضلاب باشند.

ضمیمه 5: مقررات برای جلوگیری از آلودگی ناشی از زباله کشتی ها

این ضمیمه در مورد کلیه کشتیها، شناورها، سکوها، حفاری ثابت و یا شناور اعمال شده و تخلیه زباله به دریا ممنوع می باشد. زباله به معنی ، ضایعات شناور، پارچه و مواد بسته بندی، کاغذ، شیشه، فلزات و بطری، انواع مواد غذایی و پسمانده های خانگی و عملیاتی کشتی به استثنا ماهی تازه که در اثر فعالیتهای معمول کشتی تولید می گردند و میبایست که دفع شوند.

تخلیه مواد ذیل در هر شرایطی به دریا ممنوع میباشد:

ü کلیه مواد پلاستیکی

ü مواد کاغذی - پارچه - بطری - زائدات کالای کشتی - مواد شیشه ای

تخلیه مواد غذایی در 12 مایلی نزدیکترین ساحل مجاز است. زباله های آسیاب شده چنانچه از 25 میلی متر بزرگتر نباشند می توان در 12 مایلی نزدیکترین ساحل و تخته های زیر کالاها با فاصله 25 مایلی از نزدیکترین ساحل تخلیه می توان نمود. تخلیه

هر نوع زباله به غیر از ضایعات غذایی در مناطق ویژه ممنوع می باشد. تسهیلات دریافت زباله توسط بنادر باید ارائه گردد و هر کشتی و یا شناور موظف به داشتن طرح مدیریت زباله و دفتر ثبت زباله می باشد.

ضمیمه 6: مقررات برای جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی

ضمیمه ششم شامل الزامات کنترلی درخصوص مواد کاهنده لایه اوزن (اوزن شامل هالونها و CFC)، 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 می باشد و هر گونه انتشار عمدی این مواد ممنوع میباشد. [1 و 7]

روش بررسی

با توجه به نظری بودن (کتابخانه ای) مبنای اصلی انجام این تحقیق و لزوم گردآوری مطالب گوناگون، منابع مختلف مورد بررسی و مطالعه قرار گرفته است. در ابتدا جهت انجام مطالعات پایه در خصوص خلیج فارس و دریای عمان و انجام تحقیقات اولیه از اطلاعات موجود در کتابخانه سازمان حفاظت محیط زیست، کتابخانه مرکز تحقیقات شیلات استان هرمزگان و شرکت در جلسات و سمینارهای مرتبط با موضوع استفاده شد. سپس جهت بررسی مقررات موجود در مورد آلودگی های ناشی از کشتی ها و سازمان های مرتبط با این موضوع و جزئیات مربوط به آن از طریق مصاحبه با کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی اداره ایمنی و حفاظت دریایی، کارشناسان بخش آموزش شرکت ملی نفت کش و استفاده از سایت های اینترنتی، MEMAC, UNEP, UN, IMO و سازمان بنادر و دریانوردی، اطلاعات ارزنده ای گردآوری گردید. سپس با بررسی مطالب گردآوری شده به تعیین ابزارها و قوانین موجود و همچنین ضعف و قوت های موجود در مقررات منطقه ای تاثیر این قوانین بر روند آلودگی در خلیج فارس و دریای عمان مبادرت گردید و با استفاده از اطلاعات بدست آمده و همچنین با استفاده از دیدگاه ها و پیشنهادهایی که کارشناسان مسئول در این زمینه ارائه نموده اند، به ارائه راهکارهای مدیریتی اقدام شده است.

بحث و نتیجه گیری

کنوانسیون مارپول در خصوص کشتی هایی که حق برافراشتن پرچم یک دولت عضو را داشته باشند و یا کشتی هایی که حق برافراشتن پرچم یک دولت عضو را ندارند ولی تحت نظر آنها بهره برداری می گردند، اعمال می گردد. هرگونه تخلف از الزامات کنوانسیون ممنوع می باشد و مجازات ها باید تحت قوانین دستگاه اجرایی کشتی متخلف صورت پذیرد. همچنین هرگونه تخلف در منطقه تحت حاکمیت هر دولت عضو ممنوع بوده و مجازات ها باید تحت مقررات همان دولت عضو صورت پذیرد.

چنانچه تخلیه و یا آلودگی رخ دهد، هر دولت عضو باید مدارک و مستنداتی که نشان دهنده 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 صاحب پرچم کشتی تهیه و ارائه نماید و هنگامیکه یک دولت عضو گزارشی مبنی بر سانحه آلودگی دریافت نمود باید بلافاصله مرجع دریایی کشتی آلوده کننده را از وقوع سانحه آلودگی مطلع نماید. در صورتی که یک سانحه در بردارنده اثرات مضر مهمی برای محیط زیست باشد، دولت های عضو باید به سانحه رسیدگی و متخلفین به دادگاه معرفی شده و مجازات ها باید به اندازه کافی محکم باشند تا از وقوع مجدد تخلف جلوگیری نمایند.

در پی الحاق ایران به کنوانسیون مارپول مرجع دریایی کشور (سازمان بنادر و دریانوردی) متعهد گردیده است که مورد ذیل را اجرا و کنترل نماید:

تجهیز بنادر و پایانه های نفتی به تسهیلات دریافت مواد زائد و نفتی و شیمیایی بر اساس ماده 12 ضمیمه اول، ماده 7 ضمیمه دوم، ماده 10 ضمیمه چهارم و ماده 7 ضمیمه پنجم

انجام بازرسیها و بازدیدها (قابل واگذاری به مؤسسات رده بندی)

صدر گواهینامه های IOPP (ضمیمه 1) و NLS (ضمیمه 2)

نظارت و کنترل بر دفتر ثبت نفت کشتی ها ، مواد شیمیایی، ثبت زباله ، ثبت مواد مایع مضر، طرح اضطراری مقابله با آلودگی نفتی / شیمیایی بر روی کشتی ها و طرح مدیریت زباله کشتی،

بر اساس ضوابط کنوانسیون مارپل، بنادر باید به تسهیلاتی در جهت دریافت مواد زائد از کشتیها مجهز شوند.

دولت جمهوری اسلامی ایران با الحاق به سه ضوابط کنوانسیون مارپل، مواد زائد مربوط به مواد نفتی و ضایعات نفتی، روغن سوخته و اسلج، آب خن و زباله را از شناورها دریافت میکنند.

منطقه خلیج فارس از طرف سازمان دریانوردی جهانی بعنوان یک منطقه خاص تعیین گردیده است که اقدامات مقابلهای بطور دقیق با همکاری کشورهای عضو انجام میپذیرد.

نوع و مقدار مواد زائد در کشتیها با توجه به کاربری کشتی متفاوت می باشد و برای یک بندر نیز نوع و مقدار مواد زائد بستگی به فعالیتهایی که در آن صورت می گیرد، خواهد داشت.

نحوه ارائه تسهیلات به کشتیها بمنظور دریافت ضایعات نفتی و غیر نفتی:

درخواست فرمانده کشتی از نماینده کشتیرانی

درخواست نماینده کشتیرانی از اداره کل

هماهنگی با پیمانکار بمنظور اعزام بارج یا تانکر به کشتی تحویل دهنده ضایعات

استقرار بارج یا تانکر در کنار کشتی تحویل دهنده ضایعات

تخلیه ضایعات نفتی و غیر نفتی به بارج یا تانکر توسط کشتی

پلمپ والوهای تخلیه ضایعات نفتی و غیر نفتی

صدر گواهینامه های مربوط برای کشتیهای تخلیه کننده

پیشنهادها

- تدوین استراتژی ملی توسعه پایدار در راستای حفاظت از محیط زیست دریایی
- تدوین قوانین و مقررات جامع محیط زیست دریایی
- لزوم همکاری مستمر کلیه ارگانهای دریایی.
- توسعه همکاریهای منطقه ای از طریق انعقاد یادداشت تفاهمهای دو و یا چند جانبه
- اشاعه فرهنگ حفاظت از محیط زیست دریایی خصوصا در مناطق ساحلی
- انجام برنامه های تمرینی و مانورهای منطقه ای
- جلوگیری از ساخت و سازهای بی رویه و مخرب در مناطق ساحلی
- اجرای مطلوب الزامات کنوانسیونهای دریائی و الحاق به برخی از کنوانسیونهای لازم الاجراء شده
- تاسیس گارد ساحلی جهت نظارت بر اجرای الزامات حفاظت از محیط زیست دریائی
- تدوین طرح ملی مدیریت متمرکز مقابله با سوانح دریائی در سطوح مختلف
- به منظور رایزنی با بخش خصوصی و صنعتی کشورهای منطقه ضروری است، تا از طریق MARPOL تهدیداتی را که منطقه با آن مواجه است از قبیل حوادثی که منجر به آلودگی نفتی می شود، حوادث ناشی از کشتی ها، واحدهای دور از ساحل، به ویژه حساسیت حفاظت از مناطق حساس، ارزش اقتصادی منابع طبیعی موجود و همچنین هزینه آلودگی ها را مورد بحث قرار دهند و آن ها را ترغیب به همکاری نمایند
- آموزش و تربیت وکلای آشنا به قوانین زیست محیطی.

- تبادل اطلاعات با مراکز مقابله با آلودگی نفتی در سطح دنیا
- تشکیل صندوق منطقه ای جبران خسارت، به طوری که مانند صندوق های بین المللی، از موسساتی که نفت صادراتی منطقه را دریافت می نمایند مبلغی را به عنوان عوارض دریافت کنند و این مبلغ در صندوق منطقه ای ذخیره گردد تا در مواقع اضطراری به کار گرفته شود.

اشکال

شکل ۱: مناطق حساس دریایی ایران در سواحل خلیج فارس و دریای عمان



مراجع

1-Available at: www.imo.org

2-Available at: www.memac.org

4- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990

5- Marpol, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

6- دفتر حقوقی و امور مجلس، مجموعه قوانین و مقررات حفاظت محیط زیست ایران جلد دوم (معاهدات بین المللی)، انتشارات سازمان حفاظت محیط زیست، اسفند 83.

7- قادری، محمد رضا، چالشهای زیست محیطی ناشی از حمل و نقل دریایی، همایش، سازمان بنادر و کشتیرانی، خرداد 86.

8- فرشچی، پروین، بررسی ابعاد حقوقی آلودگی های نفتی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان، مقاله، علوم و تکنولوژی محیط زیست، دوره نهم، شماره چهارم، زمستان 86.

9- پرهیزی، احمد، کنوانسیون پیشگیری از آلودگیهای دریائی ناشی از کشتی مارپل

Survey on Legal Obligations of Pollution from Ships in the Gulf of Oman and Persian Gulf (MARPOL Convention)

Ameneh Hassan Pouri ((MA, Science and Research Branch, Islamic Azad University)

Hojjat Salehi (The expert of English Language Translation, Islamic Azad University of Bandar Abbas)

Email: ahasanpoori@gmail.com

Abstract:

Since maritime is one of the most important, the largest and at the same time, the most hazardous industries in the world. All countries in the world acknowledge that the best way for improving the safety of the seas and oceans is the development and complement of international rules and regulations to all nations of the world to follow it equally. According to the strategic importance of the Persian Gulf and Oman Sea and also because of the Persian Gulf and Oman Sea having the areas of sensitive marine habitats such as mangrove forests, coral reefs, numerous estuaries and bays, valuable species of shallow water fish, shrimp, turtles, marine mammals such as dolphins and migratory valuable native birds such as heron, cormorant, flamingo, eagle fisherman and due to the annual sailing of 4000 crafts of ocean going ships (crude oil is transported by approximately 17,000 crafts of them around the world). Extensive activities of extracting oil from the seabed, international maritime organization (IMO) at the request of the coastal states agreed that hereinafter special rules will be implemented in order to prevent pollution in the Persian Gulf and Oman Sea. The implementation of this regulation in marine specific area is effective action to protect the environment and precious Persian Gulf and Oman Sea. In line with this affair, the international convention for the prevention of pollution from ships was adapted in 1973 together with its additional protocol in 1978 which briefly is called MARPOL 73/78. Regulations that include various sources of pollution from ships are provided into the 5 annexes of this convention. In this paper, it is tried to evaluate and address the regulations and existing structures in the case of pollution caused by ships in regional and international level from the perspective of the MARPOL Convention to identify the strengths, weaknesses and the current needs.

Key words: Persian Gulf, MARPOL Convention, Pollution from Ships, International Maritime Organization

SID



ابزارهای پژوهش



سرویس ترجمه تخصصی



کارگاه‌های آموزشی



بلاگ مرکز اطلاعات علمی



سامانه ویراستاری STES



فیلم‌های آموزشی

سامانه ویراستاری (ویرایش متون فارسی، انگلیسی، عربی)

کارگاه‌ها و فیلم‌های آموزشی مرکز اطلاعات علمی



روش تحقیق کمی

روش تحقیق کمی



آموزش مهارت‌های کاربردی در تدوین و چاپ مقالات ISI

آموزش مهارت‌های کاربردی در تدوین و چاپ مقالات ISI



آموزش نرم افزار Word برای پژوهشگران

آموزش نرم افزار Word برای پژوهشگران