

مطالعات حقوق تطبیقی

دوره ۸، شماره ۲

پاییز و زمستان ۱۳۹۶

صفحات ۶۰۷ تا ۶۳۶

بررسی وضعیت حقوقی دستگاه‌های حفاری فراساحلی

عبدالحسین شیروی

استاد دانشکده حقوق پردیس فارابی دانشگاه تهران

(Email: ashiravi@ut.ac.ir)

فریده شعبانی جهرمی*

دانشجوی دکتری حقوق نفت و گاز دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۱۰/۲۱ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۲/۱۰)

چکیده

دستگاه حفاری اصلی‌ترین تجهیز صنعت بالادستی نفت و گاز است که در فعالیتهای اکتشافی، توسعه‌ای و نیز افزایش بازافت برای حفر یا تعمیر چاه‌ها به کار گرفته می‌شود. موضوعات مرتبط با دستگاه‌های حفاری فراساحلی با توجه به محل فعالیت آن‌ها که در دریا بوده و الزامات حاکم بر آن محل دارای پیچیدگی‌های بیشتری است، از این رو، وضعیت دستگاه‌های یادشده از دیدگاه حقوقی محل اختلاف است که این امر نه تنها در حقوق بین‌الملل، بلکه در حقوق ایران نیز روشن نیست. وضعیت حقوقی دستگاه‌های حفاری فراساحلی بر صلاحیت دولت‌ها راجع به آن‌ها نیز مؤثر است که این امر بر اهمیت بررسی این مسئله می‌افزاید. بنابراین، نگارندگان این مقاله در صدد ضمن بررسی دیدگاه‌های مطرح‌شده در این حوزه مبنی بر کشتی یا جزیره مصنوعی محسوب نمودن دستگاه‌های یادشده یا قائل شدن به وضعیت دوگانه یا وضعیت خاص و مستقل برای این قبیل دستگاه‌ها، مناسب‌ترین وضعیت حقوقی را که بتواند پاسخگوی نیاز صنعت نفت و گاز باشد، تعیین نمایند.

واژگان کلیدی

جزیره مصنوعی، حفاری، دستگاه‌های حفاری فراساحلی، کشتی.

مقدمه

حفاری چاه پرریسک‌ترین، دشوارترین و تخصصی‌ترین بخش صنعت نفت و گاز است. نفت و گاز تحت فشار در اعماق زمین در تله‌هایی محبوس شده‌اند که از طریق حفاری مجرای لازم برای خروج آن‌ها ایجاد می‌شود. مهم‌ترین تجهیزاتی که در این صنعت به کار گرفته می‌شود، دستگاه حفاری است که موضوعات مرتبط با آن در حوزه حفاری فراساحلی با توجه به محل فعالیت و لزوم تبعیت از برخی الزامات دریایی دارای پیچیدگی‌های بیشتری است.

دستگاه‌های حفاری فراساحلی به دو دسته متحرک و ثابت تقسیم می‌شوند. دسته اول، دستگاه‌های حفاری متحرک‌اند (Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)) که از یک محل برای انجام عملیات حفاری به محل دیگری انتقال می‌یابند. این دستگاه‌ها ممکن است دارای نیروی خودکشی باشند یا به کمک یدک‌کش‌ها به محل جدید حمل شوند. دستگاه‌های یادشده به دو گروه شناور (Floating) و متصل به بستر دریا (Bottom-Supported) تقسیم می‌شوند. در گروه اول، دستگاه‌ها به کمک لنگر یا رانشگرهای مجهز به سیستم مکان‌یابی دینامیکی در زمان حفاری شناور هستند و اصولاً در آب‌های عمیق به کار می‌روند؛ در حالی که دستگاه‌های گروه دوم در آب‌های کم‌عمق به کار گرفته می‌شوند و در زمان حفاری به بستر دریا متصل می‌گردند. دستگاه‌های حفاری شناور شامل کشتی حفاری، دستگاه حفاری نیمه‌شناور، بارج حفاری، دستگاه شناور حفاری، تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه (Floating Drilling, Production, Storage and Offloading Unit (FDPSO)) است. دستگاه‌های حفاری خودبالابر و سکوه‌های دکلی یا اسپار در گروه دستگاه‌های حفاری متصل به بستر دریا قرار می‌گیرند.

دسته دوم، دستگاه‌های حفاری فراساحلی ثابت هستند. این دستگاه‌ها در محل حفاری بدون انتقال به محل دیگر ثابت می‌مانند؛ اگرچه برخی از آن‌ها همانند سکوه‌های پایه‌کشی ممکن است در آب شناور باشند. دستگاه‌های یادشده انواع مختلفی دارند که رایج‌ترین آن‌ها سازه وزنی (بتنی)، برج نیمه‌متحرک و سکوه‌های پایه‌کشی (Tension Leg Platforms) است. یکی از مسائل مهم در حوزه حفاری فراساحلی که نقشی تعیین‌کننده در موضوعات حقوقی مرتبط با این قبیل دستگاه‌ها دارد که می‌تواند به نتایج عملی قابل ملاحظه‌ای در این حوزه منجر شود، وضعیت حقوقی دستگاه‌های حفاری است. از این‌رو در این مقاله برآنیم تا وضعیت حقوقی دستگاه‌های حفاری فراساحلی را بررسی کرده، به این پرسش پاسخ دهیم که آیا این قبیل دستگاه‌ها، کشتی یا جزیره مصنوعی محسوب شده یا دارای وضعیت دوگانه یا وضعیت خاص هستند.

وضعیت حقوقی دستگاه‌های یادشده بر صلاحیت دولت‌ها نسبت به آن‌ها مؤثر بوده، به نحوی که اگر دستگاه‌های حفاری کشتی شمرده شوند، تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم قرار

می‌گیرند و چنانچه به‌عنوان سازه در نظر گرفته شوند، تحت صلاحیت دولت ساحلی خواهند بود. شفاف‌سازی وضعیت حقوقی دستگاه‌های حفاری فراساحلی به تعیین حقوق دولت‌ها نسبت به دستگاه‌های فراساحلی و مسئولیت آن‌ها در خصوص فعالیت این دستگاه‌ها کمک می‌کند (Brown C, 1998, p.113). همچنین وضعیت حقوقی دستگاه‌ها بر اعمال اصول و قواعد حقوق دریایی نسبت به آن‌ها می‌تواند مؤثر باشد. بنابراین برای پاسخ به پرسش پیش‌گفته به بررسی دیدگاه‌های زیر در حقوق بین‌الملل و همچنین حقوق ایران می‌پردازیم: دستگاه‌های حفاری به‌عنوان کشتی، وضعیت دوگانه، دستگاه‌های حفاری به‌عنوان جزایر مصنوعی، دستگاه‌های حفاری دارای وضعیت خاص و مستقل (به‌عنوان سازه).

دستگاه‌های حفاری به‌عنوان کشتی

دستگاه‌های حفاری فراساحلی در این دیدگاه کشتی شمرده می‌شوند. مشابهت آن‌ها با کشتی از نظر فیزیکی و از نظر مقررات حاکم دلیل اصلی این دیدگاه محسوب می‌شود. لزوم دارا بودن پرچم، الزام به رده‌بندی و تعاریف ارائه‌شده از کشتی به‌عنوان مبانی دیدگاه یادشده مطرح شده‌اند. در ادامه تلاش می‌شود موضوع از دیدگاه حقوق داخلی و حقوق بین‌الملل بررسی شود. اصولاً در قوانین و کنوانسیون‌ها یا تعریفی از کشتی ارائه نشده است یا در صورت ارائه نیز بسته به اهدافی که هریک از کنوانسیون‌ها برای دستیابی به آن‌ها تنظیم شده‌اند، تعاریف متفاوت‌اند. از این‌رو، لازم است این موضوع به صورت دقیق بررسی و تعاریف ارائه شود و قابلیت اعمال آن‌ها نسبت به دستگاه‌های حفاری فراساحلی مطالعه گردد. مقررات متحدالشکل یا استانداردهای مشترکی برای تعیین اینکه چه دستگاه‌ها و سازه‌هایی کشتی محسوب می‌شوند نیز وجود ندارد.

در خصوص تمایز شناور و کشتی نیز باید اشاره نمود که با توجه به تعاریف متفاوت ارائه‌شده در قوانین و کنوانسیون‌های مختلف، شناور گاه دارای مفهوم وسیع‌تر و گاه محدودتر نسبت به کشتی است. اصطلاح شناور طیف وسیعی از وسایل دریایی را شامل شده، درحالی که اصطلاح کشتی به نوع محدودی از آن‌ها محدود می‌شود. اصولاً کشتی نوعی شناور بوده و رابطه آن‌ها عموم و خصوص مطلق است، اما قوانین می‌توانند با توجه به نحوه نگارش نتایج متفاوتی را ایجاد کنند (Summerskill, 1979, p.12). در برخی از اسناد و کنوانسیون‌ها نیز این دو اصطلاح به‌جای یکدیگر و به صورت مترادف به‌کار می‌روند که می‌توان به کنوانسیون حقوق دریایا (برای نمونه، بند «ب» از قسمت ۵ بخش اول ماده ۱، مواد ۹۰ تا ۹۹، بند «ب» ماده ۲۴۸، بند «د» ماده ۲۴۹، ماده ۲۹۲) اشاره کرد که در اینجا نیز این رویه درپیش گرفته شده است. به‌طور کلی مشخصه‌هایی در حقوق داخلی و بین‌الملل برای کشتی‌ها به‌شرح زیر شناخته

شده است که در راستای بررسی وجود یا نبود مشابهت‌های فیزیکی دستگاه‌های حفاری با کشتی مورد توجه قرار می‌گیرد:

الف) قابلیت جابه‌جایی و منقول بودن

در بیشتر سیستم‌های حقوقی کشتی به‌عنوان مال منقول محسوب می‌شود. در ماده ۲۱ قانون مدنی ایران انواع کشتی‌های کوچک و بزرگ و قایق‌ها و آسیاها و حمام‌هایی که بر روی رودخانه و دریا ساخته می‌شوند و می‌توان آن‌ها را حرکت داد، در زمره اموال منقول قرار گرفته‌اند. ماده ۴۲ قانون دریایی ایران (مصوب ۲۹ شهریور ۱۳۴۳ کمیسیون مشترک مجلسین) نیز با پیروی از قانون مدنی، کشتی را مال منقول برشمرده است (نجفی اسفاد، ۱۳۹۳، ص ۳۹).

ب) توانایی دریایی (Seagoing)

ازجمله ویژگی‌های کشتی قابلیت دریانوردی آن در دریا و آب‌های اقیانوسی است. در فصل هشتم قانون دریایی ایران با عنوان حمل مسافر در بند «د» ماده ۱۱۱ مقرر می‌دارد: «منظور از کشتی فقط کشتی‌های دریایی است».

ج) توانایی حمل مسافر و / یا کالا

یکی دیگر از ویژگی‌های کشتی قابلیت حمل مسافر و کالا است. در پرونده «پرسلی علیه شرکت تیبیتس کانستراکشن»^۱ در دادگاه منطقه‌ای مریلند ایالات متحده آمریکا حمل مسافر و کالا به صورت تجاری مورد توجه قرار گرفته است.^۲ قانون دریایی ایران در بند ۴ از ماده ۵۲ تحت فصل چهارم (باربری دریایی) کشتی را این‌گونه تعریف می‌کند: «کشتی به هر وسیله‌ای اطلاق می‌شود که برای حمل بار در دریا به کار رود»؛ بدون اینکه به مسافر در این تعریف اشاره نماید. این تعریف جامعیت لازم را حتی برای پوشش مباحث و فصول قانون دریایی ندارد، با اینکه در فصل هشتم به حمل مسافر پرداخته شده است. تعریف پیش‌گفته آنچنان موسع است که هر وسیله‌ای را دربر می‌گیرد.

د) ناوبری یا قابلیت ناوبری

در قوانین و مقررات داخلی و معاهدات و کنوانسیون‌های بین‌المللی در تعاریف ارائه‌شده از کشتی، پرداختن به ناوبری (Navigation) یا قابلیت آن در تعریف کشتی لحاظ شده است.

1. Presly V. Tibbits Construction Co.

2. [1988] AMC 1894.

ناوبری در پرونده «استیدمن علیه اسکفیلد»^۱ به «هنر یا علم دریایی هدایت کشتی از یک نقطه به نقطه دیگر» تعریف شده است.^۲ ناوبری ضرورتاً به معنای ناوبری مستقل نبوده (Davies & Dicky, 1995, p.8)، بلکه کشتی یا سایر وسایل نیز ممکن است با نیروی خارجی از جمله از طریق بوکسل کردن به ناوبری بپردازند.^۳

ه) قوه محرکه

دارا بودن قوه محرکه (Means of Propulsion) به عنوان یکی از ویژگی‌های ضروری کشتی، موضوعی اختلافی است. برخی از تعاریف به صراحت شامل شناورها در زمان بوکسل نیز می‌شوند.^۴ اصولاً زمانی که تعریف کشتی در رویه قضایی دادگاه‌های داخلی بررسی می‌شود، داشتن قدرت محرکه مستقل ملاک نیست و در پرونده‌های بسیاری نیز با شناورهای بوکسل شده بدون قدرت محرکه مستقل همانند کشتی برخورد شده است.

با توجه به معیارهای پیش گفته باید خاطرنشان کرد که دستگاه‌های حفاری متحرک برای انجام فعالیت‌های تخصصی خود نیازمند توانایی حمل تجهیزات و نیروی انسانی هستند، اما حمل کالا و مسافر فعالیت تخصصی آن‌ها محسوب نمی‌شود. در صورتی که مبادرت به این امر به عنوان یکی از ویژگی‌های کشتی به طور تخصصی مد نظر باشد، دستگاه‌های حفاری دارای این ویژگی نیستند. این دستگاه‌ها که قدرت ناوبری به طور مستقل را ندارند، می‌توانند از سوی شناورهای دیگر بوکسل شوند. برخی قوانین دو معیار به کار گرفته شدن وسیله در ناوبری و همچنین دارا بودن قابلیت ناوبری را مطرح می‌کنند. در صورت پذیرش نظری که امکان ناوبری با بهره‌مندی از نیروی خارجی نیز وجود دارد، دستگاه‌های حفاری متحرک دارای هر دو معیار هستند^۵ و به گونه‌ای طراحی شده‌اند که دارای توانایی ناوبری بوده، به آن نیز مبادرت می‌ورزند.^۶ اما نکته قابل ملاحظه این است که دستگاه‌های یادشده اصولاً به طور اتفاقی و برای جابه‌جایی از یک محل حفاری به محل دیگر به ناوبری می‌پردازند. این امر می‌تواند این تردید را ایجاد کند که اقدام به ناوبری باید به صورت متناوب انجام پذیرد. این موضوع روشن نیست، اما در برخی از پرونده‌ها استفاده موردی دستگاه در ناوبری را دلیل قابلیت ناوبری آن پنداشته‌اند.^۷ آخرین

1. Steedman v. Scofield.

2. Steedman v Scofield (1992) 2 Lloyds' Rep 163 at 166.

3. St John Pilot Commissioners and the Attorney-General for the Dominion of Canada v Cumberland Railway & Coal Co [1910] AC 208 p.218.

4. Finland, Order No. 710/1972, act No.746/1983; Finish Act of Shipping Registration No.211/1927; Oman, Marine Pollution Control Law, 1974; US Navigation Rules, Rule 3 (g)(vi).

5. Memorial of the Government of the Republic of Finland, International Court of Justice Passage through the Great Belt (Finland v Denmark), December 1991, p.154.

6. Ibid.

7. Ibid.

ویژگی نیز دارا بودن قوه محرکه است که در برخی دیدگاه‌ها دستگاه‌های حفاری فراساحلی حتی در حالت بوکسل نیز در تعریف کشتی قرار گرفته‌اند. در پرونده «راجرز علیه شرکت گریسی هلمز»^۱، دادگاه رأی صادر کرد که دستگاه حفاری اگرچه [برای انتقال] به محل حفاری بوکسل شده است، شناور شمرده می‌شود.^۲

به‌طور کلی در خصوص ویژگی‌های کشتی شفافیت لازم وجود ندارد که این امر تسری آن‌ها به دستگاه‌های حفاری فراساحلی را با مشکل روبرو می‌سازد. در این راستا باید فعالیت تخصصی دستگاه‌های حفاری فراساحلی و میزان جابه‌جایی آن‌ها برای تحلیل مناسب موضوع مورد عنایت قرار گیرد که در این صورت نمی‌توان با قطعیت دستگاه‌های یادشده را دربردارنده ویژگی‌های پیش‌گفته دانست.

در قانون دریایی ایران نیز همان‌طور که اشاره شد، دو تعریف برای کشتی، یکی ناظر به حمل بار و دیگری ناظر به حمل مسافر ارائه شده است که نمی‌توان آن‌ها را شامل دستگاه‌های حفاری دانست.

همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، افزون بر مبنا قراردادن مشخصات فیزیکی کشتی‌ها برای تسری آن‌ها به دستگاه‌های حفاری فراساحلی، موسع بودن تعاریف ارائه‌شده از کشتی در کنوانسیون‌های بین‌المللی به‌عنوان مبنایی دیگر برای این دیدگاه مطرح شده است. در اینجا اهم موضوعات مرتبط با کشتی با عنایت به کنوانسیون‌های مربوطه مطرح می‌شود و اعمال مقررات ناظر به آن‌ها نسبت به دستگاه‌های حفاری بررسی می‌گردد.

۱. تصادم

تصادم (Collision)، برخورد یک وسیله متحرک با وسیله متحرک دیگر تعریف می‌شود. اگرچه اصطلاح تصادم در توصیف برخورد بین شناور متحرک و جسم ثابت یا سکو صحیح‌تر است.^۳ کنوانسیون بین‌المللی در خصوص مقررات خاص مربوط به صلاحیت مدنی در مسائل تصادم^۴ که در ۱۰ می ۱۹۵۲ در بروکسل امضا شد، نسبت به تصادم بین شناورهای دریایی یا میان شناور دریایی و وسیله نوابر آب‌های داخلی اعمال می‌شود. اما در خصوص تصادمی که در آن کشتی جنگی یا شناورهای تحت مالکیت یا خدمت دولت دخیل باشد، تأثیری بر حقوق داخلی

1. Rogers v. Gracey Hellums Corp.

2. 1971 AMC 956.

3. See Georgia Ports Authority v The Atlantic Towing Co. [1985] AMC 332 AND Matter of Exxon Shipping Co. 869 F.2d 943, 1989 AMC 1422 as discussed in NJ Healy and JC Sweeny, Basic Principles of the Law of Collision (1991) 22JMLC 359, p.359.

4. International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision, 10 May 1952, 439 UNTS 217.

نخواهد داشت.^۱ شایان ذکر است، این کنوانسیون در صورتی که هیچ‌یک از شناورها دریاپیما نباشد، اعمال نخواهد شد. در کنوانسیون صلاحیت مدنی اصطلاح کشتی و شناور تعریف نشده است و به نظر می‌رسد کنوانسیون این موضوع را به مرجع حل و فصل اختلاف واگذار نموده است تا در خصوص اینکه چه سازه‌ای شناور شمرده شود، تصمیم‌گیری کند.

به دلیل نواقص کنوانسیون صلاحیت مدنی ۱۹۵۲م، کمیته دریاوردی بین‌المللی جلسه‌ای در سال ۱۹۷۷م در ریودوژانیرو برگزار کرد و پیش‌نویس جدیدی از کنوانسیون صلاحیت مدنی، شناسایی و اجرای آرا در مسائل تصادم تنظیم نمود (Healy & Sweeney, 1991, p.378-380).^۲ همانند کنوانسیون تصادم ۱۹۱۰م و کنوانسیون صلاحیت مدنی ۱۹۵۲م پیش‌نویس تهیه‌شده نیز نسبت به پرونده‌های تصادم که مربوط به شناورهایی غیر از شناورهای دریاپیما بود، اعمال نمی‌شد.^۳ در زمان تهیه پیش‌نویس پیشنهاد شد که دستگاه حفاری به صراحت تحت کنوانسیون قرار گیرد و/ یا اصطلاح‌های شناور و/ یا کشتی به‌گونه‌ای تعریف شوند تا سازه‌های فراساحلی همانند دستگاه‌های حفاری را دربر گیرند. با وجود این، در نهایت این‌گونه تصمیم‌گیری شد که تشخیص شمول یا عدم شمول سازه‌های فراساحلی به مراجع حل و فصل اختلافات واگذار شود، لذا چنین تعریفی از پیش‌نویس کنوانسیون حذف شد.

بند «الف» ماده ۱ کنوانسیون مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲م^۴ مقرر می‌دارد «این مقررات در مورد کلیه شناورها در دریای آزاد و در کلیه آب‌های مرتبط به آن دریاها و قابل کشتی‌رانی به وسیله شناورهای دریا و اعمال خواهد شد» و در ادامه در بند «الف» ماده ۳ اصطلاح شناور را به شرح زیر تعریف می‌کند:

«واژه شناور عبارت است از هر نوع وسیله آبی، از جمله شناورهای بدون آبخور و هواپیماهای آب‌نشین، که به‌عنوان وسایل حمل و نقل در آب مورد استفاده قرار گرفته یا قابلیت استفاده داشته باشند». با اینکه این تعریف بسیار موسع است و شاید بتوان گفت شامل هاورکرافت و هیدروفویل نیز می‌شود، اما در خصوص وضعیت حقوقی دستگاه‌های حفاری نفتی ساکت است. عده‌ای اظهار می‌دارند که دستگاه‌های حفاری فراساحلی وسیله آبی هستند و بنابراین در تعریف بند «الف» قرار می‌گیرند. اما گروه دیگر بیان می‌کنند که صرفاً نوع خاصی از دستگاه‌های حفاری همانند کشتی‌های حفاری به‌عنوان شناور شناخته می‌شوند و سایر موارد در تعریف بند

1. Art. 7.

2. Vol II, 1977 CMI Documentation 104.

3. The 1952 Civil Convention Act. 1(1)(b); the 1977 Draft Convention Act.9.

4. Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea 1972, adopted 20 October 1972, 1050 UNTS 16 (entered into force 15 July 1977) (1972 Collision Regulations Convention).

کنوانسیون یادشده در تاریخ ۵ مهر ۱۳۶۷ در مجلس شورای اسلامی تصویب و از تاریخ ۲۷ دی ۱۳۶۷ در ایران لازم‌الاجرا شده است.

«الف» ماده ۳ مقررات تصادم قرار نمی‌گیرند. معنای وسیله حمل در آب نیز روشن نیست، اما «دستگاه‌های متحرک قادر به حمل پرسنل و تجهیزات بر روی سکو بوده، می‌توانند به‌عنوان وسیله حمل و نقل بر روی آب محسوب شوند؛ اگرچه فعالیت اصلی آن‌ها نیست» (Summerskill, 1979, p.26). بر این اساس، برخی نظریه‌پردازان این‌گونه عنوان کرده‌اند که «دستگاه‌های حفاری فراساحلی می‌توانند با توجه به اهداف این کنوانسیون کشتی محسوب شوند» (Mankabady, 1978, p.97-98).

با توجه به کنوانسیون‌های مختلف اشاره‌شده در این بند، نمی‌توان دستگاه‌های حفاری را در خصوص مسائل مربوط به تصادم کشتی محسوب نمود؛ مگر اینکه صرفاً دستگاه کشتی حفاری مد نظر قرار گیرد. با وجود این، به نظر می‌رسد کنوانسیون‌های مرتبط با تصادم از تعریف کشتی و شناور خودداری کرده‌اند تا مراجع حل و فصل اختلاف را قادر سازند تا در هر مورد به‌طور جداگانه تصمیم‌گیری نمایند.

۲. آلودگی

تعاریف موسع ارائه‌شده از کشتی در کنوانسیون‌هایی که به موضوع آلودگی می‌پردازند، یکی از مبانی استدلال‌های طرف‌داران نظریه کشتی بودن دستگاه‌های حفاری فراساحلی است. کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳م (مارپل ۱۹۷۳/۷۸)^۱، کشتی را به‌عنوان شناوری از هر نوع که در محیط دریایی فعالیت می‌نماید و شامل هیدروفویل، وسایل نقلیه دارای کوسن هوا، زیردریایی، دستگاه‌های شناور^۲، وسایل شناور و سکوه‌های ثابت یا شناور می‌شود، تعریف می‌کند.^۳ این تعریف از کشتی در مارپل از نظر عملی همه انواع سازه‌های فراساحلی از جمله دستگاه‌های حفاری فراساحلی را تحت پوشش قرار می‌دهد. با وجود مخالف‌هایی که از سوی برخی از کشورها در خصوص گنجانیدن دستگاه‌های حفاری در تعریف کشتی مطرح گردید^۴، سرانجام پیشنهاد حذف اصطلاح سکوه‌های ثابت یا شناور رد و متن یادشده نهایی شد.

1. International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships 1973, adopted 2 November 1973, 1340 UNTS 184, (entered into force 2 October, 1983), amended by Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships 1973, adopted 17 February 1978, 1340 UNTS 61, (entered into force 2 October 1983) (MARPOL).

ایران ضمیمه ۵.۲.۱ کنوانسیون مارپل را در تاریخ ۲۶ دی ۱۳۸۰ در مجلس شورای اسلامی تصویب نمود که از تاریخ ۵ بهمن ۱۳۸۱ لازم‌الاجرا شد. ضمیمه ۶.۴.۳ نیز در تاریخ ۶ مرداد ۱۳۸۷ تصویب و در تاریخ ۷ شهریور ۱۳۸۸ اجرایی شد.

2. Submersibles.

3. MARPOL art 2(4).

4. IMO Doc MP/CONF/8/7 (3 July 1973); IMO Doc MP/CONF/C.1/WP 5 (10 October 1973).

دستگاه‌های حفاری در تعریف ارائه شده از کشتی در کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریایی در نتیجه تخلیه از کشتی و هواپیماها^۱ در دسته کشتی قرار می‌گیرند. در ماده ۲-۱۹ اشاره شده است که کشتی و هواپیما به معنی شناورهای دریایی و وسایل هوایی از هر نوع هستند. این اصطلاح شامل وسایل دارای کوسن هوا، وسایل شناور که دارای نیروی محرکه بوده یا فاقد آن باشند و سکوهاى ثابت و شناور می‌شود.

تعریف کشتی در کنوانسیون بین‌المللی کنترل سامانه‌های (سیستم‌های) مضر ضد خزه بر روی کشتی‌ها (۲۰۰۱م)^۲ نیز کلیه دستگاه‌های حفاری اعم از ثابت و متحرک را دربر می‌گیرد.^۳ کنوانسیون‌های پیش‌گفته با توجه به اهداف تنظیم آن‌ها، دستگاه‌های حفاری ثابت را مشمول تعریف کشتی قرار داده‌اند.^۴ از نظر پرفسور اکنل (O'Connell) «برای لازم‌الاجرا نمودن کنوانسیون‌های مرتبط با آلودگی، ارائه تعریف موسع ضروری است» (Connell, 1983, p.750). کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی در خصوص خسارت ناشی از آلودگی نفت سوخت کشتی (۲۰۰۱م)^۵ نیز بر توانایی دریایی تأکید کرده، کشتی را به‌عنوان شناور دریایی و وسیله آبی از هر نوعی تعریف می‌کند.^۶ دستگاه‌های فراساحلی متحرک نیز دارای توانایی دریایی بوده، می‌توانند به‌عنوان وسیله آبی تعریف شوند. تعریف کشتی در بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون سوخت کشتی موسع بوده، به‌نحوی که شامل دستگاه‌های حفاری متحرک نیز می‌شود، با این‌همه، این کنوانسیون به دستگاه‌های حفاری ثابت اشاره‌ای نمی‌کند.^۷ کنوانسیون بین‌المللی بازیافت کشتی‌ها به صورت ایمن و سازگار با محیط زیست (۲۰۰۹م)^۸، در بند ۷ از ماده ۴ تعریفی از کشتی ارائه می‌نماید که در آن به‌صراحت به سکوهاى

1. Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft 1972, adopted 15 February 1972, 11 ILM 262 (entered into force 7 April 1974) (1972 Oslo Convention).
2. International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships 2001, adopted on 5 October 2001, AFS/CONF/26, (17 September 2008)(AFS Convention).
۳. کنوانسیون یادشده در تاریخ ۴ خرداد ۱۳۸۹ در مجلس شورای اسلامی تصویب و از تاریخ ۱۵ تیر ۱۳۹۰ در ایران لازم‌الاجرا شد.
۴. با وجود این، با توجه به ماهیت مارپل، این‌گونه ادعا شده است که این کنوانسیون در زمان جابه‌جایی نسبت به دستگاه‌های ثابت اعمال می‌شود، زیرا تخلیه ناشی از عملیات عادی سازه‌های فراساحلی تحت پوشش مارپل نیست. اما باید خاطرنشان کرد در متن کنوانسیون به اعمال آن در زمان جابه‌جایی یا توقف اشاره‌ای نشده است.
5. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001, adopted 23 March 2001, 40 ILM 1493 (entered into force 21 November 2008) (Bunker Convention).
6. Bunker Convention art 1(1).
۷. کنوانسیون یادشده نیز در تاریخ ۲۸ اردیبهشت ۱۳۸۹ در مجلس شورای اسلامی تصویب و از تاریخ ۲ اسفند ۱۳۹۰ در ایران لازم‌الاجرا شد.
8. International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships 2009, adopted 15 May 2009, IMO Doc SR/CONF/45 (not yet in force) (Ship Recycling Convention).

شناور، سکوه‌های خودبالابر، دستگاه‌های ذخیره‌سازی شناور، دستگاه‌های تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه شناور و... اشاره دارد و روشن است همه انواع سازه‌های فراساحلی متحرک را کشتی محسوب می‌کند.

از نظر پروتکل کنترل انتقالات برون مرزی و دفع مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات در دریا^۱ (۱۷ مارس ۱۹۹۸)، کشتی عبارت است از هر نوع شناوری که در محیط زیست دریایی فعالیت می‌کند و شامل قایق‌های هیدروفویل، هاورکرافت‌ها، زیردریایی‌ها، قایق‌های شناور و سکوه‌های شناور یا ثابت می‌شود.^۲ در کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها (۲۰۰۴م)^۳ نیز کشتی یعنی شناوری از هر نوع که در محیط زیست آبی فعالیت می‌کند و زیردریایی‌ها، قایق‌های شناور، سکوه‌های شناور، واحدهای ذخیره‌ساز شناور و واحدهای شناور تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه را شامل می‌شود.^۴ روشن است که تعریف ارائه شده دستگاه‌های حفاری متحرک را نیز دربر می‌گیرد.^۵

در کنوانسیون بین‌المللی تأسیس صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی با اعمال اصلاحات پروتکل ۱۹۹۲م^۶ و کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی با اعمال اصلاحات پروتکل ۱۹۹۲م^۷، کشتی به شرح زیر تعریف می‌شود:^۸ «کشتی به معنای هر کشتی اقیانوس‌پیما و هر گونه شناور دریایمایی است که به‌منظور حمل نفت فله به‌عنوان محموله ساخته شده یا تغییراتی به این منظور در آن ایجاد شده باشد، مشروط بر آن که کشتی قادر به حمل نفت و سایر محموله‌ها باشد [که در این صورت] فقط هنگامی که عملاً در حال حمل محموله و در زمان سفر پس از آن حمل [است] مشمول عنوان

1. Protocol on the Control of Marine Transboundary Movements and Disposal of Hazardous Wastes and other Wastes.
- کشورهای متعهد کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری در خصوص حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی، مصوب ۱۹۷۸م (۱۳۵۷ش) اقدام به انعقاد این پروتکل نمودند.
۲. پروتکل یادشده نیز در تاریخ ۱۹ فروردین ۱۳۸۰ به تصویب شورای اسلامی رسید.
3. International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments 2004, adopted on 13 February 2004, BWM/CONF/36 (Ballast Water Convention).
4. Ballast Water Convention art 1(12).
۵. این کنوانسیون در تاریخ ۲۸ اردیبهشت ۱۳۸۹ در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید.
6. Protocol of 1992 to the International Organization on the Establishment of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage of 1997, 1862 UNTS (entered into force 22 November 1994) (1992 Fund Convention).
7. Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 29 November 1969, adopted 27 November 1992, 1956 UNTS 255 (entered into force 30 May 1996)(CLC 1992).
۸. مجلس شورای اسلامی هر دو کنوانسیون را در تاریخ ۲۴ بهمن ۱۳۸۰ به تصویب رساند و کنوانسیون مسئولیت مدنی در تاریخ ۳ آبان ۱۳۸۷ و کنوانسیون تأسیس صندوق نیز در تاریخ ۱۴ آبان ۱۳۸۸ لازم‌الاجرا شد.

کشتی شناخته می‌شود مگر آن که ثابت شود هیچ‌گونه رسوبی از نفت حمل‌شده در کشتی باقی نمانده است».

در این تعریف بر توانایی دریاپیمایی، حمل نفت در مخزن و توانایی حمل سوخت مخزن به‌عنوان محموله تأکید شده است. از این‌رو، سازه‌های فراساحلی متحرک همانند واحدهای شناور تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه (FPSO) و واحدهای شناور ذخیره‌سازی (FSU) که قادر به حمل نفت به‌عنوان محموله هستند، کشتی محسوب می‌شوند^۱ و دستگاه‌های حفاری فراساحلی با توجه به ویژگی‌های پیش‌گفته مشمول تعریف کشتی تحت کنوانسیون حاضر نمی‌شوند.

۳. توقیف کشتی، پرچم و ثبت

حق توقیف کشتی از جمله مقررات ملی کشورهای مختلف بوده که از سوی کنوانسیون‌های بین‌المللی شناسایی شده است. کنوانسیون بین‌المللی در خصوص توقیف کشتی‌های دریاپیما در ۱۰ می ۱۹۵۲ در بروکسل امضا^۲ و توافق شد که هماهنگی لازم میان کشورها دربارهٔ برخی قوانین مربوط به توقیف کشتی‌های دریاپیما صورت پذیرد (Berlingieri, 1991, p.405). مادهٔ ۲ کنوانسیون بروکسل مقرر می‌دارد: «کشتی تحت پرچم کشورهای طرف متعاقد ممکن است در قلمرو دولت متعاقد دیگر در خصوص دعوای دریایی و نه دعوای دیگر توقیف شود...»^۳. مادهٔ ۱ کنوانسیون، دعوای دریایی را به‌عنوان دعوایی ناشی از یک یا چند حادثه از جمله خسارت ناشی از تصادم یا غیر آن، نجات، خسارت مشترک، رهن، ازدست دادن حیات یا آسیب شخصی ناشی از کشتی، توافق مربوط به استفاده یا اجارهٔ کشتی، خسارت به کالاها از جمله بار و اثاثیه که از سوی کشتی حمل می‌شود و همچنین اختلافات مربوط به مالکیت کشتی، تعریف می‌نماید. این کنوانسیون تعریفی از کشتی ارائه نکرده، بنابراین تشخیص اینکه چه مواردی کشتی محسوب می‌شود، به حقوق داخلی واگذار شده است. کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ مقررهای را در خصوص توقیف کشتی پیش‌بینی کرده است، اما نه تنها کشتی را تعریف نمی‌کند، بلکه روشن نمی‌سازد که آیا دستگاه حفاری را می‌توان توقیف نمود یا خیر. کنوانسیون حقوق دریاها اگرچه

۱. برای مطالعهٔ بیشتر ر.ک.

B Rom, Navigating the Law Regulating FPSO Operations in Australia and the Pollution Liabilities of Owners and Operators, (2012) 31 (2) Australia Resources and Energy Law Journal 138, R Balkin, Is There a Place for the Regulation of Offshore Oil Platforms within International Maritime Law? If Not, Then Where? (Paper presented at the Comité Maritime International (CMI) Dublin Symposium, Dublin, 30 September 2013).

2. International Convention Relating in the Arrest of Sea going Ships, May 10, 1952, 439 UNTS 193.

3. «A ship flying the flag of one of the Contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the Contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim;...».

دستگاه‌های حفاری را در گروه جداگانه‌ای از کشتی‌ها قرار داده، هیچ مقرره‌ای در خصوص عبور دستگاه حفاری، ثبت یا حتی اینکه آیا باید تحت پرچم دریانوردی نمایند یا خیر ارائه نکرده است. به نظر می‌رسد کشورها باید برای دستگاه حفاری در دریای سرزمینی خود و فلات قاره مقررات لازم را وضع نمایند.

اصولاً کشورها تابعیت خود را از طریق ثبت کشتی‌ها و اجازه برافراشتن پرچم اعمال می‌کنند (Churchill & Lowe, 1988, p.257). شناورها می‌بایست تحت پرچم کشوری باشند تا از حمایت آن کشور بهره‌مند شده، از الزامات و ایمنی دریایی تبعیت نمایند. دولت‌ها در تنظیم مقررات مربوط به برافراشتن پرچم مستقل‌اند (Jennings & Watts, 1992, p.731-732). با وجود این، پرچم فقط یکی از علائم تابعیت کشتی است و تابعیت کشتی اصولاً بر اساس مدارکی که نشان‌دهنده ثبت کشتی در یکی از بنادر کشور صاحب پرچم است، اثبات می‌شود (Colombos, 1979, p.291). در همه پرونده‌هایی که موضوع پرچم مطرح بوده، اصولاً مقامات ذی‌صلاح به پرچم کشتی اشاره می‌کنند. تعریف کشتی همان‌گونه که پیش‌تر نیز اشاره شد روشن نیست، اما به عقیده سامراسکیل (Summerskill) «تعریف کشتی از تباطی با موضوع ندارد و دستگاه‌های حفاری فراساحلی همواره باید دارای پرچم باشند» (Summerskill, 1979, p.29). دلیل این امر این است که دستگاه‌های حفاری نیز باید به دلایلی چند از جمله حمایت و صلاحیت ثبت گردند. با توجه به یکسان بودن کشور محل ثبت و کشور صاحب پرچم، دستگاه‌های حفاری فراساحلی برای استفاده از پرچم کشورها باید ثبت شوند (Ibid). شایان ذکر است پرفسور اکنل معتقد است: «...اگر دستگاه‌های حفاری در آب‌های سرزمینی یا داخلی قرار داشته باشند، قانون محل انجام فعالیت^۱ می‌بایست اعمال شود» (Ibid). بنابراین اعمال قانون پرچم نسبت به دستگاه‌های حفاری به خصوص زمانی که در بستر دریا ثابت هستند، مورد اختلاف است.

طبق حقوق بین‌الملل، دولت‌ها باید اسامی کلیه شناورهای خصوصی را که تحت پرچم آن‌ها قرار دارند، ثبت نمایند (Jennings & Watts, 1992, p.734). برابر کنوانسیون ۱۹۵۸م ژنو در خصوص دریاهای آزاد، هر دولتی باید شرایط اعطای تابعیت به کشتی‌ها، ثبت کشتی‌ها در قلمرو خود و اعطای این حق را که تحت پرچم آن‌ها قرار گیرند، مقرر و تثبیت نماید.^۲ این مقرره در ماده ۹۱ کنوانسیون حقوق دریاهای نیز تکرار شده است. با وجود این، اصطلاح کشتی در هیچ‌یک از کنوانسیون‌ها تعریف نشده است.

در کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص شرایط ثبت کشتی ۱۹۸۶م^۳، کشتی را

1. lex loci delicti.

2. Art 5(1).

3. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986, adopted 7 February 1986, 26

به‌عنوان شناور دریایی با توانایی خودکشی که بیش از ۵۰۰ تن ناخالص است و در تجارت دریایی بین‌المللی برای حمل کالا، مسافر یا هر دو مورد استفاده قرار می‌گیرد، تعریف می‌کند.^۱ در کنوانسیون‌ها معیارهای از جمله خودکشی بودن، توانایی دریایی، استفاده در تجارت دریایی بین‌المللی و حمل کالا یا مسافر به‌عنوان ملاک کشتی‌ها در نظر گرفته شده‌اند که به‌نظر می‌رسد که دستگاه‌های حفاری نمی‌توانند دارای همه ویژگی‌های عنوان شده در این کنوانسیون باشند؛ برای مثال اگرچه دریایی هستند، اما برای حمل کالا و مسافر استفاده نمی‌شوند. بنابراین برای تعیین اعمال شدن یا نشدن حقوق بین‌الملل در خصوص ثبت کشتی نسبت به دستگاه‌های حفاری باید حقوق داخلی را مد نظر قرار داد. در کشورهای بسیاری همچون دانمارک، مکزیک، نروژ، آمریکا و ایران دستگاه‌های حفاری متحرک همانند کشتی ثبت می‌شوند. شایان ذکر است، موضوع ثبت دستگاه‌های حفاری ثابت بیشتر مورد اختلاف بوده است، زیرا در اغلب کنوانسیون‌های بین‌المللی، سکوها ثابت از تعریف کشتی‌ها مستثنا می‌شوند که در این صورت اعمال مقررات بین‌المللی یکسان در خصوص ثبت کشتی‌ها نسبت به دستگاه‌های حفاری مناسب نیست. با وجود این، دستگاه‌های حفاری ثابت در صورتی که در آب‌های آزاد برپا شوند باید تحت مالکیت یا صلاحیت یک دولت قرار گیرند.

۴. رده‌بندی

کشتی‌ها از سوی مؤسسات رده‌بندی که استانداردهای فنی ساخت و بازرسی دوره‌ای را مقرر می‌دارند، رده‌بندی می‌شوند. اقدامات این مؤسسات به کشتی‌ها محدود نمی‌شود. استدلال گروهی که معتقد به کشتی بودن دستگاه‌های حفاری هستند، این است که دستگاه‌های یادشده باید همانند کشتی‌ها رده‌بندی شوند، اما مؤسسات پیش‌گفته همانند ای بی اس^۲، جی ال^۳، لویدز^۴، دی ان وی^۵ و بی وی^۶ که رده‌بندی دستگاه‌های حفاری فراساحلی را برعهده می‌گیرند و اصول، استانداردهای فنی و توصیه‌های مرتبط با ساخت و رده‌بندی سازه‌های فراساحلی را توسعه می‌دهند^۷ و همچنین انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی^۸ که به تنظیم اصول کلی

ILM 1229, (not yet in force) (Ship Registration Convention).

1. Ship Registration Convention art 2.
2. ABS (American Bureau of Shipping).
3. GL (Germanischer Lloyd).
4. Lloyd's Register of Shipping.
5. DNV (Det Norske Veritas).
6. BV (Bureau Veritas).

۷. برای مطالعه بیشتر ر.ک.

ABS, Rules for Building and Classing Offshore Installations (1997); ABS, Rules for Building and Classing Mobile Offshore Drilling Units (2014); ABS, Rules for Conditions of Classification-Offshore Units and Structures (2014).

8. International Association Classification Societies (IACS).

مربوط به الزامات ناظر به دستگاه‌های حفاری فراساحلی می‌پردازد^۱، در بیشتر اسناد خود دستگاه‌های حفاری فراساحلی را کشتی محسوب نکرده، آن‌ها را به‌طور جداگانه رده‌بندی می‌کند؛ برای نمونه می‌توان به مقررات رده‌بندی ای بی اس اشاره کرد.^۲

دیدگاه‌های متخذه در قانون‌گذاری‌های ملی همانند معاهدات بین‌المللی در متن‌های مختلف متفاوت است. در امریکا با دستگاه‌های حفاری فراساحلی متحرک به‌عنوان کشتی یا شناور برخورد می‌شود. در پرونده «امبادسمن علیه پکم ول»^۳ نیز دادگاه فدرال استرالیا رأی داد که هیچ الزامی در تعاریف قانونی برای کشتی مینی بر اینکه خودکشتی یا دارای توانایی خود ناوبری باشد وجود ندارد و دستگاه‌های حفاری فراساحلی متحرک کشتی شمرده می‌شوند (Koskeniemi, 1996, p.266; Spicer, 1986, p.106).

در پرونده دریانوردان «تحدیبه بین‌المللی کانادا علیه شرکت فراساحلی کرسبی»^۴ دادگاه دستگاه‌های نفتی فراساحلی را که به صورت دینامیکی مکان‌یابی کرده، دارای توانایی خودکشتی هستند، اما به محل حفاری بوکسل شده و با کمک کشتی‌های پشتیبانی فراساحلی مهار شده‌اند، کشتی محسوب کرده است (Gold, Chircop & kindred, 2003, p.149). پرونده «عبور از گریدبلت» (Great Belt) مطرح‌شده در دیوان بین‌المللی دادگستری^۵، موضوع وضعیت حقوقی دستگاه‌های حفاری در دادخواست اصلی و دادخواست متقابل فنلاند و دانمارک طرح و به بحث گذاشته شد. اگرچه تعداد زیادی از وکلای بین‌المللی اروپایی ماه‌ها به این موضوع پرداختند که آیا انواع خاصی از دستگاه‌های حفاری در جهت بهره‌مندی از حقوق عبور بی‌ضرر، کشتی محسوب می‌شوند یا نه، اما این پرونده خارج از دادگاه در سپتامبر ۱۹۹۲ حل و فصل گردید (Esmaili, 2001, p.20). تاکنون در هیچ پرونده‌ای موضوع لزوم اجازه کشور ساحلی برای عبور دستگاه‌های حفاری فراساحلی از تنگه یا آب‌های سرزمینی گزارش نشده است. رویه دولت‌ها تأیید می‌کند که دستگاه حفاری متحرک برای عبور بی‌ضرر و دریانوردی، کشتی محسوب می‌گردد، اما به این معنی نیست که رویه واقعی دولت‌ها این است که دستگاه حفاری فراساحلی برای همه اهداف و یا در همه وضعیت‌ها کشتی شمرده می‌شوند.

۱. برای مطالعه بیشتر ر.ک.

1. IACS, Requirements Concerning Mobile Offshore Drilling Units (2012).
2. ABS, Rules for Conditions of Classification-Offshore Units and Structures (2014).
3. Fair Work Ombudsman v Pocomwell Limited.
4. Seafarers' International Union of Canada V. Crosbie Offshore Services Ltd. [1982] 2 FC 855, (1982) DLR (3rd) 485 (CA).
5. Passage through the Great Belt (Finland v Denmark) [1991] ICJ Rep 12.

در پرونده‌هایی از جمله پرونده «شرکت برادران لفلند علیه روبرتز»^۱ نیز سکوه‌های فراساحلی ثابت، کشتی محسوب نشده‌اند.^۲ همان‌طور که مشخص است ارائه تعریف یکسان و دقیق بسیار دشوار است. ارائه تعاریف متعدد از کشتی در کنوانسیون‌های مختلف سبب عدم شفافیت موضوع شده است. اگرچه در ابتدا ارائه تعریف از کشتی بر اساس هدف مورد نظر آن کنوانسیون کارآمد به نظر می‌رسد، اما به‌طور کلی سبب پیچیدگی بیشتر در زمان تفسیر موضوع می‌شود. به دلیل تعریف نشدن ویژگی‌های اعلامی برای کشتی، تصمیم‌گیری در خصوص دستگاه‌های حفاری فراساحلی بسیار مشکل و اختلافی است. در واقع دستگاه‌های حفاری به‌خصوص دستگاه‌های ثابت فاقد ویژگی‌های ضروری کشتی‌ها بر اساس معیارهای مشخص شده در کنوانسیون‌های بین‌المللی هستند، از این رو می‌توان آن‌ها را در دسته‌بندی‌های دیگری قرار داد که در ادامه به بررسی هریک از آن‌ها می‌پردازیم.

وضعیت دوگانه

دیدگاه دیگری که می‌توان در خصوص وضعیت حقوقی دستگاه‌های حفاری فراساحلی مطرح نمود، این است که دستگاه‌های حفاری متحرک در زمان جابه‌جایی کشتی و در زمان استقرار در محل حفاری دارای ماهیت خاص (سازه) هستند. بر اساس این دیدگاه، وضعیت حقوقی دستگاه‌های حفاری بر مبنای فعالیت آن‌ها متغیر است. چنین برخوردی با دستگاه‌های فراساحلی از نظر حقوقی بسیار قابل توجه است، بنابراین در صورتی که این دستگاه‌ها کشتی شمرده شوند، تحت صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم قرار می‌گیرند و زمانی که به‌عنوان سازه در نظر گرفته شوند، تحت صلاحیت انحصاری دولت ساحلی قرار دارند.^۳ کنوانسیون‌هایی که در جهت تقویت این دیدگاه مورد توجه قرار گرفته‌اند، به این شرح‌اند:

۱. در کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸م)^۴ «کشتی به‌عنوان هرگونه شناوری که به صورت دائمی به بستر دریا متصل نشده باشد»^۵ از جمله وسایل

1. Laffland Brothers Co.v Roberts.

2. 386 Feb 2nd 540(5th Circuit, 1967).

۳. کنوانسیون حقوق دریاهای، بند ۲ ماده ۶۰ و بند ۱ ماده ۹۲

4. Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988, opened for signature 10 March 1988, 1678 UNTS 201 (entered into force 1 March 1992) (SUA Convention).

کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی در تاریخ ۱۳ اردیبهشت ۱۳۸۷ در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید و در تاریخ ۸ بهمن ۱۳۸۸ لازم‌الاجرا شد.

۵. متأسفانه در قانون الحاق ایران به دلیل اشتباه ترجمه نوشته شده است: «هرگونه شناوری است که در تماس با

نقلیه دریایی متحرک، غوطه‌ور در آب یا هرگونه وسیله نقلیه شناور» تعریف شده است.^۱ با وجود این، برابر بند ۱ ماده ۴ «چنانچه کشتی به آب‌های خارج از محدوده دریای سرزمینی یک کشور مشخص یا محدوده مجاور دریای سرزمینی آن کشور با کشورهای همجوار آن وارد شود یا از آن عبور کند یا بخواهد این عمل را انجام دهد اناوبری انجام دهد یا برای آن برنامه‌ریزی شده باشد، این کنوانسیون اعمال خواهد شد». همان‌گونه که مشخص است زمانی که دستگاه حفاری در محل حفاری مشغول اجرای عملیات است، کشتی محسوب نمی‌شود. بر مبنای چنین تفسیری می‌توان بیان کرد که دیدگاه وضعیت دوگانه در این خصوص اتخاذ شده است.^۲

۲. کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا با نفت ۱۹۵۴م^۳ - که در سال‌های ۱۹۶۲، ۱۹۶۹ و ۱۹۷۱م اصلاح شد- تعریف موسعی از کشتی ارائه می‌دهد. اصطلاح کشتی در این کنوانسیون به معنای هر نوع شناور دریایی است که شامل وسایل شناور شده، چه به صورت خودکشتی به سفر دریایی مبادرت نماید و چه به صورت بوکسل شده به وسیله شناور دیگر.^۴ از این رو، دستگاه حفاری نیمه‌شناور یا کشتی حفاری ممکن است در این تعریف قرار گیرد. اما در خصوص تعریف سفر دریایی تردید وجود دارد. عده‌ای اظهار نموده‌اند که این تعریف شامل دستگاه‌های حفاری بوکسل شده نیز می‌شود. یکی از دیدگاه‌های ارائه‌شده این است که دستگاه حفاری زمانی که از یک محل حفاری به محل دیگر در حال جابه‌جایی است، برخلاف زمانی که به عملیات حفاری می‌پردازد، به‌عنوان شناور قادر به انجام سفر دریایی بوده، پس کشتی شمرده می‌شود (Summerskill, 1979, p.44).

۳. برابر بند «ب» ماده ۱ کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی ۱۹۸۹م^۵ «شناور عبارت است از هر کشتی یا کرجی، یا هر ساختار با قابلیت دریانوردی» که به‌نظر می‌رسد شامل دستگاه‌های فراساحلی متحرک می‌شود، اما دستگاه‌های ثابت به این دلیل که قادر به دریانوردی نیستند، استثنا شده‌اند. با وجود این، ماده ۳ مقرر می‌دارد: «این کنوانسیون شامل سکوها ثابت یا

بستر دریا باشد ...» که با ادامه تعریف، اهداف و محتوای کنوانسیون هماهنگی ندارد.

1. SUA Convention art 1.
«Ship means a vessel of any type whatever not permanently attached to the sea-bed, including dynamically supported craft, submersible, or any other floating craft».
 2. Cf. T. Treves, 'The Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation' in Natalino Ronzitti (ed.), *Maritime Terrorism and International Law* (Martinus Nijhoff 1990) 69, 72, citing IMO, IMO Doc SUA/CONF/CW/WP.18 para 3.
 3. International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil 1954, adopted 12 May 1954, 327 UNTS 3, (entered into force 26 July 1958)(OILPOL).
 ۴. این تعریف در اصلاحیه ۱۹۶۲م به کنوانسیون اضافه شده است.
 5. International Convention on Salvage 1989, adopted 28 April 1989, 1953 UNTS 165 (entered into force 14 July 1996) (1989 Salvage Convention).
- کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی در تاریخ ۳۰ فروردین ۱۳۷۳ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و در تاریخ ۲۳ تیر ۱۳۷۵ نیز لازم‌الاجرا شد.

شناور یا واحدهای متحرک حفاری فراساحلی هنگامی که چنین سکوها یا واحدهایی در محل مشغول عملیات اکتشاف، استخراج یا تولید منابع معدنی بستر دریا هستند، نمی‌شود». پس همان‌طور که مشخص است دستگاه‌های فراساحلی متحرک در صورتی که به عملیات پردازند، از شمول کنوانسیون خارج‌اند. شایان ذکر است با توجه به مفهوم این ماده می‌توان کنوانسیون را نسبت به سکوهایی ثابت در حال جابه‌جایی اعمال نمود، اگرچه در تعریف کشتی قرار نمی‌گیرند.

۴. از دیدگاه کنوانسیون نایروبی دربارهٔ انتقال لاشهٔ کشتی (۲۰۰۷م)^۱ «کشتی یعنی شناور دریایی از هر نوع که باشد، شامل قایق‌های پرنده، هواناوها، زیردریایی‌ها، ناوهای شناور و سکوهایی شناور، به استثنای زمانی که سکوهایی مزبور در موقعیتی قرار دارند که به امر اکتشاف، استخراج یا استحصال منابع معدنی بستر دریا مشغول هستند». کنوانسیون حاضر به‌صراحت دستگاه‌های حفاری متحرک در زمان جابه‌جایی را کشتی می‌داند.

۵. قطعنامهٔ A.671 (16) سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص مناطق ایمنی در اطراف سازه‌های فراساحلی، دستگاه‌های حفاری فراساحلی در حال عبور و جابه‌جایی را شناور محسوب کرده، اما زمانی که به عملیات حفاری می‌پردازند، آن‌ها را سازه می‌داند.^۲ برابر این قطعنامه، دستگاه‌های حفاری متحرک فراساحلی صرفاً زمانی که در حالت جابه‌جایی هستند، شناور شمرده می‌شوند. بنابراین، دستگاه‌های حفاری دیگر از جمله دستگاه‌های ثابت و دستگاه‌های متحرک که به عملیات حفاری و استخراج نفت و گاز می‌پردازند در دسته جداگانه با عنوان «سازه» فراساحلی مورد توجه قرار گرفته‌اند.

به باور تونسن‌گولت (Townsend-Gault)، شفاف نبودن مقررات کانادا در خصوص دستگاه‌های حفاری فراساحلی متحرک باید از طریق قوانین روشن شود و مطابق وضعیت دوگانه، چنین سازه‌هایی به‌عنوان شناور و واحدهای حفاری که برای عملیات نفت و گاز استفاده می‌شوند، محسوب می‌شوند (International Bar Association. Section on Energy and Natural Resources Law 1986, p.555, 571-72)

عده‌ای از نظریه‌پردازان با این دیدگاه مخالف‌اند (Summerskill, 1979, p.85; Papadakis, Spicer & 1977, p.176; Gold, Chircop & kindred, 2003, p.74) را غیرمنطقی و خطرناک می‌داند (Spicer, 1986, p.105,107). به‌نظر می‌رسد دستگاه

1. International Convention on the Removal of Wrecks 2007, adopted 18 May 2007, 46 ILM 694 (entered into force 14 April 2015) (Wreck Removal Convention).

کنوانسیون یادشده در تاریخ ۲۸ اردیبهشت ۱۳۸۹ در ایران تصویب و در تاریخ ۲۵ فروردین ۱۳۹۴ اجرایی گردید.

2. IMO, Safety Zone and Safety of Navigation around Offshore Installations and Structures, A Res 671(16), Agenda Item 10, IMO Doc A Res.A.671 (16) (19 October 1989) 288.

حفاری نمی‌تواند دارای دو وضعیت حقوقی باشد که هم کشتی و هم سازه شمرده شود.

دستگاه‌های حفاری به‌عنوان جزایر مصنوعی

دستگاه‌های حفاری فراساحلی در این دیدگاه در دسته جزایر مصنوعی قرار می‌گیرند. جزیره منطقه‌ای طبیعی شکل‌یافته از خشکی که آب آن را احاطه کرده و بالاتر از سطح آب (جزر و مد) قرار گرفته است.^۱؛ درحالی که جزیره مصنوعی ساخته دست بشر بوده و فرایندی طبیعی در مورد آن وجود نداشته است (امیدی، ۱۳۸۶، ص ۷۴). جزیره مصنوعی سازه‌ای است که به صورت دائم به بستر متصل شده و بالاتر از سطح آب قرار گرفته است و بدون ازبین بردن، قابلیت جدا شدن ندارد (Soons, 1974, p.3; Brown ED, 1992, p.122).

برابر کنوانسیون حقوق دریاها، جزایر مصنوعی برخلاف جزایر طبیعی دارای دریای سرزمینی نبوده، وجود آن‌ها تأثیری بر دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی یا فلات قاره ندارد.^۲ عدم تأثیر استقرار آن‌ها بر آب سرزمینی در کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸م در خصوص فلات قاره نیز پذیرفته شده است.^۳ زیرا شناسایی دریای سرزمینی برای جزایر مصنوعی و دستگاه‌های حفاری می‌تواند آزادی دریاهای آزاد را در معرض خطر قرار دهد.

در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲م، با دستگاه‌های یادشده و جزایر مصنوعی به صورت یکسان رفتار می‌شود؛ درواقع کنوانسیون حقوق دریاها هیچ تمایزی بین قواعد بین‌المللی قابل اعمال نسبت به جزیره مصنوعی و سازه فراساحلی قائل نشده است. به‌طور کلی، کنوانسیون هر دو اصطلاح را به‌طور هم‌زمان به کار برده است.^۴ از مقرره‌های ۵۶ و ۶۰ کنوانسیون حقوق دریاها می‌توان دریافت که دسته جزایر مصنوعی از نظر تئوریک موسع‌تر از سازه‌های فراساحلی است. جزایر مصنوعی ممکن است برای اهداف مختلفی ساخته شوند، درحالی که سازه‌های فراساحلی صرفاً برای اکتشاف، استخراج، حفظ و مدیریت منابع طبیعی دریا و بستر دریا و سایر اهداف اقتصادی ایجاد می‌شوند.

کنوانسیون‌های دیگری نیز وجود دارند که با جزایر مصنوعی و دستگاه‌های حفاری ثابت از نظر حقوقی یکسان برخورد کرده‌اند. پروتکل ۱۹۸۸م در خصوص مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوها ثابت واقع در فلات قاره مقرر می‌دارد: «از لحاظ این پروتکل «سکوی ثابت» به

1. Law of the Sea Convention, Art 121(1).

2. Art 60(8).

3. Art 5(4).

4. LOSC, 1982, Arts 11, 56(1)(b), 60, 87(1)(d), and 208(1).

مفهوم جزیره، تأسیسات یا سازه مصنوعی است که به منظور اکتشاف یا بهره‌برداری از منابع یا مقاصد اقتصادی دیگر به طور دائم به بستر دریا وصل شده است.^۱ این پروتکل جزیره مصنوعی و دستگاه حفاری متصل به بستر دریا را به عنوان سکوی ثابت می‌پندارد و با آن‌ها به یک صورت با هدف سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی برخورد می‌کند. اما روشن نیست که دستگاه حفاری ثابتی که به منظور فعالیت‌های اکتشافی و توسعه‌ای نیازمند اتصال به بستر دریاست، در حالت بوکسل و حمل به محل عملیات، کشتی شمرده می‌شود یا خیر.

قرار دادن دستگاه‌های حفاری در تقسیم‌بندی جزایر مصنوعی مناسب نیست. وضعیت حقوقی جزایر مصنوعی در حقوق بین‌الملل روشن نبوده، تعریف جامعی از جزایر مصنوعی در کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی وجود ندارد که شکل‌گیری چارچوب حقوقی برای جزایر مصنوعی را اجازه دهد. در حقوق بین‌الملل، مقررات و قوانین بیشتری در خصوص سازه‌های مربوط به اکتشاف و استخراج منابع طبیعی در دریا در مقایسه با جزایر مصنوعی وجود دارد. این مقررات جنبه‌های مختلفی از دستگاه‌های حفاری از جمله ایمنی، حقوق و تعهدات دولت‌ها، صلاحیت، برچیدن آن و مداخله در ناوبری بین‌المللی را پوشش می‌دهد.

دستگاه‌های حفاری دارای وضعیت خاص و مستقل (سازه)

دستگاه‌های حفاری فراساحلی در دسته‌ای جداگانه قرار گرفته‌اند؛ به گونه‌ای که کشتی و جزیره مصنوعی محسوب نمی‌شوند و دارای وضعیتی مستقل هستند. این دیدگاه در برخی کنوانسیون‌ها و همچنین قوانین داخلی پذیرفته شده است که در ادامه به بررسی آن‌ها می‌پردازیم.

۱. کنوانسیون‌ها

۱.۱. کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی ۱۹۹۰م^۲، کشتی را به عنوان شناور از هر نوع که در محیط زیست دریایی فعالیت می‌کند و شامل قایق‌های هایدروفویل، هاورکرافت‌ها، زیر دریایی‌ها یا قایق‌های سیار تعریف می‌کند.^۳ همچنین این

1. Art 1(3).

2. International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990, adopted 30 November 1990, 30 ILM 1991 (entered into force 13 May 1995) ('OPRC').

مجلس شورای اسلامی کنوانسیون یادشده را در ۲۹ تیر ۱۳۷۶ تصویب کرد که در تاریخ ۴ خرداد ۱۳۷۷ لازم‌الاجرا شد.

3. OPRC Art 2(3).

کنونسیون به صورت جداگانه واحد فراساحلی را تأسیسات یا سازه‌های ثابت یا شناوری که برای اکتشاف و استخراج یا تولید نفت و گاز یا تخلیه و بارگیری نفت به کار گرفته می‌شود، می‌داند.^۱ بنابراین کنوانسیون حاضر سازه‌های فراساحلی را از کشتی متمایز کرده، آن را در دسته‌ای جداگانه قرار می‌دهد.

۱. ۲. در کنوانسیون مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی ناشی از اکتشاف و استخراج منابع معدنی بستر دریا ۱۹۷۷م^۲، اصطلاح سازه در قسمت «الف» بند ۲ ماده ۱ که شامل دستگاه‌های متحرک و ثابت نیز می‌شود تعریف شده است، درحالی که در این کنوانسیون تعریفی از کشتی ارائه نشده، اما روشن است که سازه‌های نفتی فراساحلی دسته‌ای جدا محسوب می‌شوند.

۱. ۳. در پیش‌نویس کنوانسیون واحدهای فراساحلی، جزایر مصنوعی و سازه‌هایی که در استخراج نفت و گاز و منابع معدنی بستر دریا^۳ به کار گرفته می‌شوند، تعریفی از کشتی یا شناور ارائه نشده است، اما در این کنوانسیون دستگاه‌های فراساحلی به شرح زیر تعریف شده‌اند:

«هر سازه‌ای از هر نوع، زمانی که به‌طور دائم به بستر [دریا] متصل نشده و قادر به (الف) حرکت کردن یا حرکت داده شدن به صورت شناور در آب است، چه در زمان عملیات به بستر متصل شود یا نه (ب) در فعالیت‌های اقتصادی استفاده می‌شود یا برای این امر برنامه‌ریزی شده است (ج) برای اسکان نیروها و تجهیزات مرتبط با فعالیت‌های توصیف‌شده در این پاراگراف استفاده شده یا استفاده خواهد شد».^۴

این تعریف صرفاً دربرگیرنده سازه‌های فراساحلی متحرک بوده، شامل سازه‌های ثابت نمی‌شود و سازه‌های فراساحلی ثابت را به‌عنوان جزایر مصنوعی تعریف می‌کند.^۵

۱. ۴. کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد (۱۹۷۲م)^۶، شناور را در بند ۲ ماده ۳ به شرح زیر تعریف می‌کند:

1. Ibid, Art 2 (4).
2. Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources 1977, adopted 1 May 1977, 16 ILM 1451 (not yet in force) (CLEE).
3. Draft Convention on Offshore Units, Artificial Islands and Related Structures Used in the Exploration for and the Exploitation of Petroleum and Seabed Mineral Resources 2001, May 2001 draft (not yet in force) (Draft Offshore Units Convention).
4. Ibid, Art I(1)(h).
«Offshore Unit» shall mean any structure of whatever nature when not permanently fixed into the sea bed which (i) is capable of moving or being moved while floating in or on water, whether or not attached to the sea bed during operations, and (ii) is used or intended for use in Economic Activities; and (iii) includes units used or intended for use in the accommodation of personnel and equipment related to the activities described in this paragraph.
5. Ibid, Art I(1)(a).
6. Convention on Preventive of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter 1972, adopted

«هواپیماها و کشتی‌ها به معنی حمل‌کننده‌های دریایی یا هوایی از هر نوعی هستند. این اصطلاح، هاورکرافت و دوبه‌ها را اعم از خودکشتی یا کشتی شامل می‌شود». این تعریف بسیار موسع است و همه انواع دستگاه‌های حفاری متحرک را شامل می‌شود. با وجود این، در بند ۱ ماده ۳ در تعریف دفع (تخلیه) مقرر می‌دارد: «... (الف) دفع یعنی:

- (۱) ریختن عمدی هرگونه زوائد [ضایعات] یا سایر مواد به دریا از کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها، دیگر سازه‌های ساخت بشر در دریا.
- (۲) دفع عمدی مواد کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه‌های ساخت بشر در دریا، به دریا».

تعریف یادشده از تخلیه مبتنی بر این موضوع است که در کنوانسیون لندن سکوها از شناورها جدا شده‌اند. به بیان دیگر، نشان می‌دهد که کنوانسیون لندن ۱۹۷۲م با همه سازه‌های فراساحلی شناور به‌عنوان شناور (یا کشتی) و با سایر سازه‌های فراساحلی به‌عنوان سکو برخورد می‌کند و آن‌ها را در دسته خاص خود قرار می‌دهد.

۱. ۵. برابر پروتکل مورخ ۱۹۹۶م کنوانسیون پیشگیری از آلودگی دریایی ناشی از تخلیه پسماند (مواد زائد) و سایر مواد مورخ ۱۹۷۲م (اصلاح‌شده در سال‌های ۲۰۰۶ و ۲۰۰۹م)، کشتی و هواپیما یعنی حمل‌کننده‌های دریایی یا هوایی، از هر نوعی که باشد. این اصطلاح شامل هواناوها (هاورکرافت) و بارج (کرجی) شناور می‌شود؛ صرف نظر از اینکه دارای نیروی محرکه باشند یا نباشند. باین‌همه در تعریف تخلیه به سکوها یا دیگر سازه‌های ساخت دست بشر در دریا در کنار کشتی‌ها، هواپیماها، اشاره شده است. بنابراین با اینکه تعریف کشتی موسع بوده است، اما به‌نظر نمی‌رسد از دید کنوانسیون، سکوها کشتی محسوب شوند؛ اگرچه این امر مانع اعمال مقررات کنوانسیون نیست.^۱

۱. ۶. کنوانسیون بین‌المللی مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی ۱۹۶۹م^۲ در ماده ۲ مقرر می‌دارد: «کشتی عبارت است از: الف) هرگونه شناور اقیانوس‌پیما از هر نوع که باشد و

29 December 1972, 1046 UNTS 120 (entered into force 30 August 1975) (1972 London Convention).

کنوانسیون یادشده در تاریخ ۲۵ شهریور ۱۳۷۵ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و در تاریخ ۲۴ بهمن ۱۳۷۵ لازم‌الاجرا شد.

۱. این پروتکل تحت عنوان پروتکل لندن معروف است که ایران نیز آن را در تاریخ ۱۳ مهر ۱۳۹۴ آن را به‌تصویب مجلس رساند.

2. International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties 1969, adopted 29 November 1969, 970 UNTS 211 (entered into force 6 May 1975) (1969 Intervention Convention).

ب) هرگونه وسیله متحرک شناور در آب، به استثنای تأسیسات یا وسایل مربوط به اکتشاف و بهره‌برداری منابع بستر دریا، کف اقیانوس و زیر آن».

روشن است دستگاه‌های فراساحلی ثابت و متحرک از تعریف کشتی در این کنوانسیون خارج شده، با آن به‌گونه‌ای متفاوت با کشتی برخورد می‌شود.^۱

۱. ۷. کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶م^۲ تعریفی از کشتی ارائه نمی‌کند، اما در بند ۶ از قسمت ۵ ماده ۱۵ مقرر می‌دارد که این کنوانسیون نسبت به ... سکوهای شناور ساخته شده برای اکتشاف یا استخراج منابع طبیعی بستر دریا ... اعمال نخواهد شد. کنوانسیون یادشده سازه‌های فراساحلی را متفاوت با کشتی‌ها می‌داند.

۱. ۸. کنوانسیون ۱۹۸۸م و پروتکل آن در خصوص مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوهای ثابت واقع در فلات قاره، دسته جدایی برای گروه خاصی از دستگاه‌های حفاری (سکوهای ثابت) پیش‌بینی نموده است.

۱. ۹. کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی^۳، تعریفی از کشتی و یا دستگاه‌ها و سازه‌های فراساحلی ارائه نکرده است، اما در ماده ۴ در خصوص آلودگی ناشی از کشتی‌ها مقرر می‌دارد: «دولت‌های متعاقد کلیه اقدامات مناسب را که طبق این کنوانسیون و با رعایت مقررات قابل اجرای قوانین بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی و کاهش آن و مبارزه با آلودگی در منطقه دریایی که از تخلیه عمدی یا تصادفی موادی از کشتی‌ها ناشی می‌شود معمول خواهند داشت و مراقبت خواهند کرد که مقررات قابل اجرای بین‌المللی مربوط به کنترل این نوع آلودگی منجمله سربار کردن و آب توازن مجزا و مخازن و روش‌های شستشوی مخازن با نفت خام رعایت گردد». در ماده ۷ به موضوع آلودگی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری در بستر دریای سرزمینی و زیر بستر آن و فلات قاره می‌پردازد و بیان می‌کند که «دولت‌های متعاقد کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری و کاستن از آلودگی و مبارزه با آن در منطقه دریایی که از عملیات اکتشافی و بهره‌برداری در بستر دریای سرزمینی و زیر بستر آن و فلات قاره ناشی می‌شود منجمله جلوگیری از حوادث و مقابله با موارد اضطراری آلودگی که موجب صدمه به محیط زیست دریایی می‌گردد، به‌عمل خواهند آورد». اگرچه در تعریف اول به وسیله توجه شده است و در تعریف دوم به فعالیت، اما

۱. کنوانسیون مذکور در تاریخ ۷ بهمن ۱۳۷۵ در ایران تصویب و در تاریخ ۱ آبان ۱۳۷۶ لازم‌الاجرا شد.
 2. International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976, adopted 19 November 1976, 1456 UNTS 221 (entered into force 1 December 1986)(LLMC).
 3. کنوانسیون مورد اشاره در تاریخ ۵ خرداد ۱۳۹۳ در ایران تصویب و در تاریخ ۱۰ آذر ۱۳۹۴ اجرایی شد.
 3. Kuwait Regional Convention for Co-Operation on The Protection of The Marine Environment From Pollution, Kuwait, 24 April 1978.

مصوب ۲۱ آذر ۱۳۵۸ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران.

باید یادآور شد در صورتی که هدف این بود که دستگاه‌های حفاری کشتی محسوب شوند، نیازی به تفکیک این دو مورد نبود. در تأیید این امر می‌توان به «پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری» اشاره کرد. این پروتکل در بند ۱ ماده ۱ بیان می‌دارد که مقصود از موارد اضطراری در دریا «هر آسیب، رویداد، واقعه یا وضعیتی است که منجر به آلودگی مهم یا تهدید قریب‌الوقوع به آلودگی مهم در محیط زیست دریایی به وسیله مواد نفتی گردد و نیز شامل سایر حوادثی که برای کشتی‌ها منجمله نفتکش‌ها رخ دهد و فوران‌های ناشی از فعالیت‌های حفاری و تولید نفت و وجود نفت و سایر مواد مضره در آب ناشی از نقص تأسیسات صنعتی خواهد بود». در ماده ۷-۱ نیز به مسؤلان سکوه‌های دریایی و سایر تأسیسات مشابه در کنار فرماندهان کشتی‌ها و خلبانان اشاره دارد که همگی استقلال و وضعیت خاص دستگاه‌های حفاری فراساحلی را تأیید می‌نمایند. در پروتکل راجع به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره^۱، تأسیسات دریایی را هر سازه، دستگاه یا کشتی شناوری یا ثابت در کف دریا یا زیر آن می‌داند که به منظور عملیات دریایی در نقطه‌ای از منطقه پروتکل قرار گرفته و شامل هر نفتکشی است که در زمان معینی مهار شده، برای انبار کردن موقت نفت از آن استفاده می‌گردد و همچنین شامل هر تأسیساتی است که برای فرآورش، ذخیره‌سازی و بازیافت کنترل جریان نفت خام به کار گرفته می‌شود. مقصود از عملیات دریایی «هرگونه عملیاتی است که در منطقه پروتکل برای اکتشاف نفت یا گاز طبیعی یا به منظور بهره‌برداری از آن منابع، شامل هرگونه فرآورش قبل از انتقال به خشکی و انتقال آن به وسیله خط لوله به خشکی، صورت می‌گیرد. این عملیات همچنین شامل هرگونه فعالیت‌های ساخت، تعمیر، نگهداری، بازرسی و دیگر عملیات مشابه خواهد بود که در ارتباط با هدف اصلی اکتشاف و استخراج انجام می‌شود». شایان ذکر است، با توجه به قید شناور و ثابت بودن، کلیه دستگاه‌های حفاری فراساحلی در دسته مستقل (تأسیسات) قرار می‌گیرند.

۲. قوانین داخلی

در کنار کنوانسیون‌هایی که ایران به اغلب آن‌ها پیوسته است، قوانین و مقررات داخلی نیز وجود دارد که دیدگاه وضعیت خاص و مستقل دستگاه حفاری را در ایران تقویت می‌کند.

۱. ۲. قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۳۱ فروردین ۱۳۷۲ در ماده ۱۴ مقرر می‌دارد: «حقوق حاکمه و صلاحیت در منطقه انحصاری

۱. مصوب ۲ مهر ۱۳۷۰ مجلس شورای اسلامی.

اقتصادی- حقوق حاکمه و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران در ماورای دریای سرزمینی که منطقه انحصاری اقتصادی نامیده می‌شود به شرح زیر اعمال می‌گردد:

الف) اکتشاف و بهره‌برداری و حفاظت و اداره منابع طبیعی جاندار و بی‌جان بستر و زیر بستر دریا و آب‌های روی آن و انجام فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با بهره‌برداری از آب، باد و جریان‌های دریایی جهت تولید انرژی.

حقوق مذکور در این منطقه انحصاری است.

ب) وضع و اجرای قوانین و مقررات مناسب به‌ویژه در زمینه فعالیت‌های زیر:

۱. احداث و استفاده از جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات و بناها و تعبیه کابل و

لوله‌های زیردریایی و تعیین حریم‌های امنیتی و ایمنی مربوط...».

دستگاه‌های حفاری فراساحلی از جمله تأسیساتی هستند که در عملیات اکتشافی مناطق

دریایی تحت حاکمیت ایران به‌کارگرفته می‌شوند. برابر این ماده تأسیسات دارای وضعیتی مستقل‌اند که تحت صلاحیت ایران قرار می‌گیرند.

۲. ماده ۲ آیین‌نامه احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری

اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۲۸ آذر ۱۳۷۵، به ایجاد تأسیسات و انجام عملیات به شرح زیر پرداخته است:

«ایجاد تأسیس و انجام هرگونه عملیات مربوط از جمله: الف- کاوش، اکتشاف، توسعه،

استخراج، تولید، انتقال و بهره‌برداری از نفت و گاز و سایر مواد هیدروکربورها و هریک از انواع

دیگر ذخایر و مواد معدنی موجود در بستر دریا، حفظ، حراست، تعمیر و تکمیل تأسیسات

مربوط، ب- ساخت، احداث و استفاده از سکوها حفاری نفتی، جزایر مصنوعی، لنگرگاه‌ها و

باراندازهای ثابت و سیار، نصب چراغ‌های دریایی، دکل‌ها و کابل‌ها و تجهیزات مخابراتی و

سنجش را از راه دور و هرگونه تجهیزات و وسایل دیگر مربوط به امور یادشده، ... در ناحیه

فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی به صورت انحصاری از حقوق حاکمیت دولت جمهوری

اسلامی ایران می‌باشد».

به‌موجب ماده پیش‌گفته، دستگاه‌های حفاری فراساحلی که به عملیات اکتشافی در ناحیه

فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی می‌پردازند، از جمله تأسیساتی هستند که تحت پوشش

این مقرر قرار می‌گیرند. این آیین‌نامه به تأسیسات از جمله دستگاه‌های فراساحلی به صورت

مستقل پرداخته، آن‌ها را تحت وضعیت‌های دیگر از جمله کشتی قرار نمی‌دهد. اعمال صلاحیت

دولت ایران به‌عنوان دولت ساحلی نسبت به تأسیسات یادشده تأییدی بر وضعیت مستقل و

سازه محسوب شدن این قبیل دستگاه‌ها است.

۲. ۳. قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتی‌رانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی

مصوب ۲۷ مرداد ۱۳۸۹، در بند «د» ماده ۱، کشتی را «هر نوع وسیله نقلیه دریارو که دارای نیروی محرکه بوده یا به نوعی یدک شود» تعریف می‌کند. اگرچه تعریف حاضر موسع بوده، می‌توان دستگاه‌های حفاری را مشمول آن دانست، اما قانون‌گذار تأسیسات نفتی را به صورت مستقل و جداگانه در بند «و» به‌عنوان «تأسیسات و تجهیزات ثابت یا شناوری که در اکتشاف، استخراج، تولید، بارگیری و انتقال مواد نفتی مورد استفاده قرار می‌گیرد، از قبیل سکوها، مخازن نفتی، خطوط لوله و جزایر مصنوعی» تعریف می‌کند. همچنین بند «ب» ماده ۱۱ منابع آلودگی را به دو دسته کشتی و تأسیسات ثابت و شناور تقسیم می‌نماید که این موضوع مؤید پذیرش نظریه وضعیت مستقل دستگاه‌های حفاری از سوی این قانون است.

۲. ۴. دستورالعمل نحوه صدور و اعطای گواهی‌نامه‌های شایستگی پرسنل سکوی متحرک فراساحلی (رشته عرشه و موتور) ۱ بهمن ۱۳۹۰، شامل توصیه‌هایی با هدف آموزش پرسنل این قبیل سکوهاست. این دستورالعمل سکوهای حفاری متحرک فراساحلی و کشتی‌های حفاری را سکوها و واحدهای مستقل محسوب می‌کند. برابر بند ۳-۳، سکوی حفاری متحرک فراساحلی، «سکوئی است که قادر به حفاری بستر دریا جهت استخراج منابع زیرزمینی مانند مایعات یا گازهای نفتی، سولفور یا نمک می‌باشد». همچنین در بند ۴-۳ نیز کشتی‌های حفاری به‌عنوان «سکوی حفاری موتوردار که به شکل کشتی‌های تک‌جداره می‌باشند» تعریف شده‌اند.

۲. ۵. دستورالعمل کنترل و بازرسی کشتی‌های کنوانسیون بهمن ۱۳۹۱ با هدف ایجاد رویه‌ای یکپارچه و یکنواخت منطبق با قطعنامه (۲۷) ۱۰۵۲ سازمان بین‌المللی دریانوردی برای انجام کنترل و بازرسی از کلیه کشتی‌ها و واحدهای فراساحلی مستقر در آب‌های تحت حاکمیت و نظارت جمهوری اسلامی ایران و همچنین بازرسی از کشتی‌های تحت پرچم در بنادر سایر کشورها و یا هر نقطه از آب‌های جهان تدوین شده است (ماده ۱). در این دستورالعمل واحدهای فراساحلی به صورت مستقل و جدا از کشتی تعریف شده‌اند. در همین راستا بند ۶ ماده ۲ در تعریف این واحدها مقرر می‌دارد: «عبارتند از سکوها ثابت یا شناور که در محدوده منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره (بر اساس آئین‌نامه احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره منطقه انحصاری اقتصادی ایران ۷۵/۹/۲۸) و آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر جهت انجام عملیاتی خاص از قبیل اکتشاف، حفاری، بهره‌برداری از ذخائر نفت و گاز، تحقیق و پژوهش‌های علمی و غیره استقرار داشته و یا

۱. منابع آلوده‌کننده: ۱- کشتی‌ها و نفتکش‌ها اعم از سالم، صدمه‌دیده، غرق‌شده و یا در حال غرق و یا در حال ساخت، تعمیر، اوراق و قطعه‌قطعه شدن در مراکز ساخت و یا تعمیر در سواحل و یا در آب‌های موضوع این قانون. ۲- کلیه تأسیسات ثابت و شناور اعم از سکوها، جزایر مصنوعی، مخازن نفتی، لوله‌های زیر آب در سواحل یا در درون آب‌های موضوع این قانون.

فعالیت می‌کنند». صراحت مواد اشاره شده از جمله ماده ۱ دستورالعمل مؤید دیدگاه این سند مبنی بر وضعیت مستقل این نوع دستگاه‌ها است.

۲. ۶. دستورالعمل کنترل و بازرسی فنی و ایمنی واحدهای متحرک فراساحلی مقرر می‌دارد: «بر اساس ماده ۶ فصل اول آیین‌نامه ساخت و تجهیزات واحدهای متحرک حفاری فراساحلی قطعنامه A.1023(26) مصوب آذر ۱۳۸۸ در خصوص واحدهای فراساحلی، این سکوها می‌بایست سالیانه جهت اطمینان از انطباق وضعیت آن‌ها با الزامات آیین‌نامه ایمنی و تجهیزات سکوه‌های متحرک فراساحلی (MODU Code) و سایر قوانین ملی و بین‌المللی با اعزام افسران کنترل و بازرسی در محل استقرار آنها مورد کنترل و بازرسی قرار گیرند». دستورالعمل یادشده صرفاً دربردارنده همین مقرره بوده، بر دیدگاه وضعیت مستقل دستگاه دلالت می‌نماید.

۲. ۷. از منظر قانون عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در سازمان منطقه‌ای دریای پاک مصوب ۱۹ اردیبهشت ۱۳۹۱ نیز تأسیسات به «هرگونه امکانات، ثابت یا متحرک، فعال یا متروکه مورد استفاده برای استخراج یا تولید نفت، هرگونه چاه سرپوشیده و نیز در حال حفاری، تکمیل و تولید هرگونه امکانات دیگری جهت انبار، فراوری یا انتقال نفت خام یا محصولات هیدروکربنی و هرگونه تانکرهای نفت‌کش تحت مالکیت، تحت مدیریت و تحت فرمان و اجاره طرف که در انتقال نفت خام یا فرآورده‌های هیدروکربنی استفاده شده‌اند» (بند «د» ماده ۱)، اطلاق می‌شود.

۲. ۸. بر اساس دستورالعمل ارتقای شغلی افسران، کنترل و بازرسی کشتی‌ها و شناورها مصوب ۲۷ مهر ۱۳۹۰، کشتی عبارت است از «هر نوع واحد شناور دریایی از جمله کشتی‌های باری، مسافری، تانکرهای اقیانوس پیما و شناورهای خدماتی اعم از ایرانی و خارجی که با احتساب ظرفیت ناخالص و یا تعداد مسافر قابل حمل، کنوانسیون‌های دریایی در مورد آن لازم‌الاجراست» (بند ۵ ماده ۲). شناور نیز عبارت است از: «هرگونه شناور سنتی، چوبی و یا فلزی با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ و با کاربری باری، تانکر، مسافری/تفریحی، صیادی، یدک‌کش، بارج و شناورهای خدماتی» (بند ۶ ماده ۲). در کنار این دو مورد در بند ۷ ماده ۲ واحدهای فراساحلی نیز به‌طور جداگانه به شرح زیر تعریف می‌شوند: «سکوه‌های ثابت یا شناور که در محدوده منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره بر اساس آیین‌نامه احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران مصوب ۷۵/۹/۲۸ برای مدتی معین جهت انجام عملیاتی خاص از قبیل اکتشاف، حفاری، بهره‌برداری از ذخائر نفت و گاز، تحقیق و پژوهش‌های علمی و غیره مستقر شوند».

۲. ۹. در دستورالعمل کنترل و بازرسی در اجرای مقاله‌نامه کار دریایی ۲۰۰۶م (مصوب ۲۲ تیر ۱۳۹۴)، تعریف کشتی شامل «تمام کشتی‌ها به‌جز آن‌هایی که منحصراً در آب‌های داخلی،

آب‌های محفوظ یا مناطقی که مقررات بندری در آن اعمال می‌شود، تردد می‌نماید، می‌گردد (در خصوص کشتی‌های تحت پرچم، کلیه کشتی‌ها و شناورهای ذکر شده در دستورالعمل اجرایی مقابله‌نامه کار دریایی ضمیمه ۱۱ مد نظر است)» (بند ۵ ماده ۱،۶). در ضمیمه ۱۱ دستورالعمل اجرایی کنوانسیون کار دریایی به دامنه شمول شناورها اشاره شده و در بند ۱ (الزامات عمومی) عنوان شده است که «کلیه شناورهایی که به‌طور معمول به فعالیت تجاری اشتغال داشته و سفرهای بین‌المللی انجام می‌دهند، مشمول کنوانسیون کار دریایی می‌باشند». در ادامه یادآور می‌شود که سکوهای فراساحلی شناور MODU و مخازن نگهداری و پردازش نفت FPSO و FSU مشمول الزامات کنوانسیون کار دریایی نمی‌شوند. بنابراین، این دستورالعمل نیروی‌های دستگاه‌های حفاری را دربانورد و مشمول کنوانسیون کار دریایی ندانسته، سکوهای فراساحلی شناور را از شمول کنوانسیون استثنا می‌کند.

همان‌گونه که بررسی شد، قوانین و مقررات ایران در خصوص دیدگاه‌های دستگاه حفاری به‌عنوان کشتی، وضعیت دوگانه و جزیره مصنوعی محدود به کنوانسیون‌های بین‌المللی است که ایران به آن‌ها پیوسته است. در خصوص دیدگاه چهارم یعنی وضعیت مستقل (سازه) نیز افزون بر کنوانسیون‌های بین‌المللی، مقرراتی در تأیید این نظر در نظام حقوقی ایران وجود دارد که به تفصیل بررسی شده‌اند. با وجود این، پذیرش کنوانسیون‌های بین‌المللی از یک سو و تصویب قوانین و مقررات مختلف از سوی دیگر، شناسایی وضعیت حقوقی این قبیل دستگاه‌ها را با مشکل مواجه ساخته است. از میان دیدگاه‌های ابرازی، دیدگاه چهارم که قائل به وضعیت حقوقی خاص و مستقل برای این قبیل دستگاه‌ها است با توجه به مقررات اشاره شده، با نظام حقوقی ایران و همچنین هدف و کارکرد آن‌ها که انجام عملیات اکتشافی و توسعه‌ای چاه‌های نفت و گاز است، تناسب بیشتری دارد. با وجود این، اعمال این نظریه در مواردی با مشکل روبرو می‌شود. همان‌گونه که در مقدمه اشاره شد، پذیرش وضعیت مستقل (سازه) به اعمال قانون دولت ساحلی منجر می‌شود. با پذیرش این نظر، دستگاه‌ها در مواردی از جمله در زمان عبور از آب‌های آزاد با خلأ قانونی مواجه می‌شوند. همچنین در زمان جابه‌جایی دستگاه، دیدگاه یادشده نمی‌تواند با الزامات پیش‌بینی شده از جمله نظارت دولت صاحب پرچم به‌موجب کنوانسیون‌ها و مقررات هماهنگ باشد. همان‌گونه که در نظریات بررسی شد، کنوانسیون‌های متعددی که ایران نیز به آن‌ها پیوسته است، به‌صراحت الزامات و مقررات کشتی را نسبت به دستگاه در حال جابه‌جایی اعمال می‌نمایند. افزون بر موارد بررسی شده در این زمینه، می‌توان به کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان اشاره کرد که

1. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.

به موجب سند STCW.7/Circ.8 سازمان بین‌المللی دریانوردی، مقررات آن نسبت به دستگاه‌های متحرک در زمان جابه‌جایی اعمال می‌شود. همچنین می‌توان به الزامات ایمنی و زیست‌محیطی‌ای اشاره کرد که دستگاه در حال جابه‌جایی به رعایت آن‌ها ملزم بوده، دولت صاحب پرچم در راستای اجرای آن‌ها و صدور تأییدیه‌های لازم اقدامات مقتضی را انجام می‌دهد. بنابراین به منظور جمع کردن این قبیل کنوانسیون‌ها و مقررات با دیدگاه وضعیت مستقل (سازه) باید دستگاه حفاری متحرک را در زمان جابه‌جایی در حکم کشتی دانست. این نظریه هماهنگ با وضعیت فیزیکی دستگاه‌های یادشده بوده و تضمین‌کننده رعایت مستمر الزامات ایمنی و زیست‌محیطی و نظارت بر آن‌ها است.

نتیجه

بررسی کنوانسیون‌ها، رویه دولت‌ها و همچنین حقوق داخلی نشان می‌دهد که در برخی از مقررات تعریف کشتی به گونه‌ای ارائه شده است که شامل دستگاه‌های حفاری متحرک یا حتی ثابت نیز می‌شود، اما نمی‌توان از آن‌ها قاعده کلی استخراج کرد. در واقع در هریک از کنوانسیون‌ها و یا قوانین با توجه به هدف تنظیم آن‌ها تلاش شده است تا مفاهیم مؤثر و یا متأثر همانند سازه‌های فراساحلی در تعریف کشتی قرار گیرند که نبود مقررۀ یکسان در خصوص دستگاه‌های حفاری ثابت نیز مؤید این موضوع است. شایان ذکر است، اغلب دستگاه‌های حفاری فاقد ویژگی‌های ضروری برای کشتی‌ها مطابق شرایط مندرج در کنوانسیون‌ها و عرف‌های بین‌المللی هستند.

از سوی دیگر، دستگاه‌های حفاری نیز نمی‌توانند دارای دو وضعیت حقوقی بوده، هم کشتی و هم سازه محسوب شوند. همچنین با عنایت به روشن نبودن وضعیت حقوقی جزایر مصنوعی و تفاوت دستگاه‌های حفاری فراساحلی به خصوص دستگاه‌های متحرک با آن‌ها نمی‌توان دستگاه‌های یادشده را در دسته جزایر مصنوعی قرار داد. بنابراین با توجه به توضیحات و تحلیل‌های ارائه‌شده، دستگاه‌های حفاری فراساحلی باید در دسته‌ای جداگانه قرار گیرند. همان‌طور که ملاحظه شد، قوانین و مقررات ایران نیز مؤید این موضوع است.

با اینکه دستگاه‌های حفاری فراساحلی وضعیت حقوقی خاصی دارند، در دسته‌ای جدا از کشتی‌ها قرار می‌گیرند، نمی‌توان برخی از ملاحظات از جمله ملاحظات زیست‌محیطی و ایمنی را نادیده گرفت. این موضوع سبب شده است برخی از کنوانسیون‌ها برای پوشش این موارد، تعریفی بسیار موسع از کشتی ارائه دهند. بنابراین، بهترین راه‌حل عملی این است که ضمن

شناسایی وضعیت مستقل و جداگانه برای آن‌ها، در زمان جابه‌جایی به دلیل ملاحظات خاص ایمنی و زیست‌محیطی، این قبیل دستگاه‌ها را در حکم کشتی بدانیم که در این صورت ضمن فراهم ساختن امکان نظارت و صلاحیت دولت صاحب پرچم در موارد خاص می‌توان اهداف برخی از کنوانسیون‌ها را بدون ایجاد دو وضعیت برای یک دستگاه محقق کرد. در اینجا باید خاطرنشان کرد که فعالیت دستگاه‌های یادشده به‌گونه‌ای است که سال‌ها بدون جابه‌جایی و انتقال به محل دیگر به عملیات حفاری در یک محل می‌پردازند که این امر نیز مؤید همین نظریه است.

منابع و مأخذ

الف) فارسی

۱. امیدی، علی (۱۳۸۶)، «حقوق بین‌الملل و ساختن جزایر مصنوعی در خلیج فارس»، اطلاعات سیاسی-اقتصادی، ش ۲۳۷-۲۳۸، ص ۸۱-۷۰.
۲. نجفی اسفاد، مرتضی (۱۳۹۳)، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی، چ ۶، تهران: سمت.

ب) خارجی

3. Berlingieri F (1991), «The Scope of Application of the 1952 Brussels Convention on the Arrest of Ships», 22 JMLC, p.405-414
4. Brown C (1998), «International Environmental Law in the Regulation of Offshore Installations and Seabed Activities: The Case for a South Pacific Regional Protocol», 17 (2) Austrian Mining and Petroleum Law Journal, p.109-137
5. Brown E.D. (1992), «The Significance of a Possible EC EEZ for the Law Regulating to Artificial Island, Installations, and Structures and to Cables and Pipelines, in the Exclusive Economic Zone», 23 ODIL, pp.115-144
6. Churchill RR and Lowe A.V (1988), The law of the Sea, Manchester University Press
7. Colombos CJ (1979), The International Law of the Sea, Longman, London
8. Davies M and Dicky A (1995), Shipping Law (2nd edition), LBC Information Services
9. Esmaeili H (2001), The Legal Regime Of Offshore Oil Rigs in International Law, Ashgate Dartmouth
10. Gold E, Chircop A and kindred H (2003), Essential of Canadian Law Series: Maritime Law, Irwin Law
11. Healy NJ and Sweeney JC (1991), «Basic Principles of the Law of Collision», 22 JMLC, pp.359-404

12. IMO Doc MP/CONF/8/7 (3 July 1973).
13. IMO Doc MP/CONF/C.1/WP 5 (10 October 1973).
14. IMO Doc A Res.A.671 (16) (19 October 1989).
15. Jennings R and Watts A (1992), Oppenheim's International Law, Longman, Vo I
16. Koskeniemi M (1996), «Case Concerning Passage Through the Great Belt», 27(3) Ocean Development & International Law, pp.255-289
17. Mankabady CF.S (1978), Collision at Sea: A Guide to the Legal Consequences, North Holland Publishing Company
18. Memorial of the Government of the Republic of Finland (1991), International Court of Justice Passage through the Great Belt (Finland v Denmark).
19. O'Connell DP (1983), The International Law of the Sea, Claredon Press, Vol II
20. Papadakis N (1977), The International Legal Regime of Artificial Island, Springer.
21. Summerskill MB (1979), Oil Rigs: Law and Insurance, Stevens & Sons
22. Soons A.HA (1974), Artificial Islands and Installations in International Law, Occasional Paper Series, Law of the Sea Institute (1974), University of Rhode Island
23. Spicer W (1986), «Application of Maritime Law to Offshore Drilling Units-The Canadian Experience» in Ian Townsend-Gault (ed.), Offshore Petroleum Installations Law and Financing: Canada and the United States -,International Bar Association
24. Treves Cf.T (1990), «The Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation» in Natalino Ronizitti (ed.), Maritime Terrorism and International Law ,Martinus Nijhoff
25. Townsend-Gault I, (1986), Legal Consequences of Accidents to Offshore Installations in Canadian Law, in (ed.), Offshore Petroleum Installations Law and Financing: Canada and the United States, International Bar Association