

حقوق بین الملل و ساختن جزایر مصنوعی در خلیج فارس

دکتر علی امیدی*

چکیده

در حقوق بین الملل، از قراردادی و عرفی گرفته تا آرای قضایی، ساخت جزایر مصنوعی ممنوع نشده است؛ ولی در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ که ناظر به حقوق دریاها است ساخت جزایر مصنوعی بیشتر در زمینه‌های پژوهشی و اکتشافی مورد توجه بوده و این گونه جزایر هیچ گونه امتیازی از جهت تحدید مرزهای دریایی برای کشورهای دارنده و سازنده پدید نمی‌آورد. به هر رو با توجه به اینکه ساخت جزایر مصنوعی با اعتراض آشکار جامعه بین المللی روبه‌رو نشده و همچنین «دیوان داوری حقوق دریاها» در رأی خود درباره دعوی مالزی- سنگاپور ساخت این گونه جزایر را ممنوع اعلام نکرده است، در اصل نمی‌توان ساخت جزایر مصنوعی را غیر قانونی دانست؛ ولی، مفهوم امنیت در جهان امروز تنها به زمینه‌های سیاسی و نظامی بر نمی‌گردد، بلکه نابودی محیط زیست یکی از مهمترین نگرانیهای انسانها است. بر پایه بررسیهای انجام شده، خلیج فارس یکی از مناطق به شدت آلوده جهان است و میزان آلودگی نفتی آن دو برابر بیشتر از دیگر دریاها است. پس پیامدها و آثار زیست محیطی پروژه‌های مربوط به جزایر مصنوعی و نیز رعایت اصول تازه حقوق بین الملل مانند «اصل توسعه پایدار» و «اصل اتخاذ تدابیر احتیاطی پیش از عمل» باید مورد توجه کشورهای سازنده و دارای جزایر مصنوعی قرار گیرد.

برخی از دست اندر کاران ایرانی و حتی کارشناسان بین المللی بر این باورند که برپایی جزایر مصنوعی بر اکوسیستم خلیج فارس اثر منفی دارد و با توجه به یکپارچگی محیط زیست در سراسر جهان و اینکه هیچ دولتی نمی‌تواند بر پایه حاکمیت خود دست به تخریب محیط زیست در چارچوب صلاحیت ملی بزند، برای پاسداری از محیط زیست خلیج فارس اقدام فوری صورت گیرد. از این رو بایسته است که دولت امارات عربی متحده برابر موازین بین المللی به نگرانیهای دولتهای همسایه توجه کند و برای زدودن این نگرانیها گامهای تندتری بردارد و تا از میان نرفتن این نگرانیها در ساخت جزایر مصنوعی درنگ کند. در این نوشتار می‌کوشیم به ابعاد حقوقی جزایر مصنوعی در خلیج فارس بپردازیم و به پرسش زیر پاسخ دهیم:

ساختن جزایر مصنوعی چه جایگاهی در حقوق بین الملل دارد؟

پیشگفتار:

پیشرفت تکنولوژی‌های آلاینده و بی‌تناسب بودن آن با محیط زیست، دگرگون شدن تمدن بشری در گذر زمان و نادیده گرفته شدن روابط درست میان نیازهای بشری و محیط زیست، زندگی در کره زمین را روز به روز با چالش‌های پیچیده‌تری روبه‌رو ساخته است. انسان با فعالیت‌های کشاورزی، صنعتی و بهره‌برداری از منابع و امکاناتی که برای زندگی در این محیط انجام می‌دهد، در کنار ایجاد دگرگونی‌های سودمند و مناسب، سبب آلودگی آن نیز می‌شود که این آلودگی دوباره بر انسان و دیگر موجودات آثار ناخوشایند می‌گذارد و بر زندگی، پیشرفت، رشد و بالندگی و تندرستی او سایه می‌افکند.

امروز با توجه به افزایش چشمگیر آلودگی‌های محیط زیست در جوامع گوناگون، این آلودگی‌ها به تندی به سیستم‌های گوناگون زیستی موجودات رخنه کرده و زیست انسان را با خطر جدی روبه‌رو ساخته است. گسترش کویرها، از میان رفتن جنگل‌ها، آلودگی آب و هوا، آسیب‌دیدگی لایه اوزون، برافتادن گونه‌های زیستی، دگرگونی آب و هوا و همه دشواری‌های محیطی، آینده تاریکی پیش چشم انسان می‌گذارد؛ بویژه که آلودگی با افسارگسیختگی افزایش جمعیت و فقر همراه باشد. بی‌گمان همراه با افزایش آلودگی‌های محیطی، بشر هم در پرتو پیشرفت دانش و تکنولوژی برای دگرگون کردن محیط زندگی خود و ایجاد شرایط دلخواه تواناتر شده و می‌تواند برای از میان برداشتن دشواری‌های خود ساخته، راهکارهای مناسب بیابد.

خلیج فارس دریای نیمه بسته است با گستره‌ای برابر با ۴۰ هزار کیلومتر مربع که با تنگه هرمز به اقیانوس هند راه دارد و در منطقه گرمسیری و خشک جای گرفته است. این وضع محیطی سبب شده است که دامنه تحمل آبریزان در این پیکره آبی، زیر فشارهای سنگین ناشی از دگرگونی‌های محیطی کم باشد و در برابر آلاینده‌ها سخت آسیب‌پذیر باشند.^۱

خلیج فارس در سایه شرایط آب و هوایی، بسیار شکننده و آسیب‌پذیر است و ورود کمترین آلاینده به آن آثاری زیانبار بر زندگی باشندگان در کناره‌های آن و سلامت آبریزان

آن دارد. زیرا گرمای آب دریا در تابستان گاهی به ۳۶ تا ۳۷ درجه و در شمال خلیج فارس به ۱۲ درجه می‌رسد. بدین سان میانگین آن در سطح دریا ۲۶ تا ۲۷ درجه است و با شدت گرفتن گرما میزان تبخیر نیز بسیار بالا می‌رود و به ۱۴۰۰ میلیون لیتر در سال می‌رسد.^۲

خلیج فارس با همه دشواری‌های محیطی و آب و هوایی که بر آن سایه افکنده است از گوناگونی زیستی گسترده برخوردار است و در سنجش با دریای خزر شرایط بسیار بهتری دارد. برای نمونه، ۴۰۰ تا ۴۵۰ گونه ماهی در آن زندگی می‌کنند که از بسیاری از آنها بهره‌برداری اقتصادی می‌شود. افزون بر ماهیها، ۳۰۰ تا ۴۵۰ گونه آبی دیگر نیز در این دریا یافت می‌شود و همین، خلیج فارس را از نظر چندگونگی زیستی در شمار مناطق کم مانند جهان در آورده است.^۳

خلیج فارس یکی از زیستگاه‌های مهم مرجان‌های دریایی است اما در چند سال گذشته به سبب آلودگی فزاینده و صید گسترده و نسنجیده، با تهدید جدی روبه‌رو شده است. ساخت اسکله‌های نفتی و باراندازها و در پی آن افزایش غلظت آب، نابودی و خفه شدن مرجانها در خلیج فارس را سبب شده است و این آبریزان دیگر نمی‌تواند غذای خود را از آب تأمین کنند.^۴

از سوی دیگر، خلیج فارس محل ترابری جهانی نفت

○ خلیج فارس یکی از مناطق به شدت آلوده جهان است و میزان آلودگی نفتی آن دو برابر بیشتر از دیگر دریاها است. پس پیامدها و آثار زیست محیطی پروژه‌های مربوط به جزایر مصنوعی و نیز رعایت اصول تازه حقوق بین‌الملل مانند «اصل توسعه پایدار» و «اصل اتخاذ تدابیر احتیاطی پیش از عمل» باید مورد توجه کشورهای سازنده و دارای جزایر مصنوعی قرار گیرد.

برپایی جزایر مصنوعی از سوی برخی کشورهای جنوبی خلیج فارس فشار بر اکوسیستم این دریای نیمه بسته را دو چندان کرده است.^۶ در این نوشتار به ابعاد حقوقی و زیست محیطی مسئله پرداخته و به پرسشهای زیر پاسخ داده می شود:

۱. پیشینه ساخت جزایر مصنوعی چیست و ابعاد زیست محیطی آن چگونه ارزیابی می شود؟
۲. جایگاه قانونی جزایر مصنوعی در حقوق بین الملل دریاها چیست؟
۳. با توجه به اصول حقوق بین الملل ناظر بر محیط زیست، برپایی جزایر مصنوعی در خلیج فارس تا چه اندازه موجه است؟
- بی گمان پاسخ این پرسشها را باید در حقوق بین الملل دریاها و حقوق بین الملل محیط زیست یافت.

پیشینه جزایر مصنوعی

ابعاد زیست محیطی آن

جزیره مصنوعی به جزیره ای گفته می شود که ساخته دست بشر است و فرایندی طبیعی در مورد آن وجود نداشته است. این گونه جزیره ممکن است روی صخره ای در دریا ساخته شود یا بر اثر گسترش یک جزیره ذره ای پدید آید. گفته اند که این گونه جزایر پیشینه ای دیرپا دارد، ولی در جهان فراصنعتی، جزایر مصنوعی برای گریزاندن انسان از شهرهای آلوده و بردن او به دامن طبیعت و آب آرامش بخش دریا برپا می شود. این پدیده بیشتر در جاهایی که دچار تنگنای سرزمینی هستند (مانند ژاپن) یا از گوناگونی آب و هوایی در خشکی بی بهره اند (مانند دبی) مورد توجه قرار می گیرد.^۷

اما برپایی جزایر مصنوعی در بسیاری موارد با هدفهای جاه طلبانه دنبال می شود. دولت امارات عربی متحده اعلام کرده است که تا ده سال آینده (از آغاز هزاره سوم)، ۳۲۵ جزیره مصنوعی در آبهای خلیج فارس خواهد ساخت. این جزایر قرار است در کنار سواحل دومی که یکی از هفت امارت این کشور کوچک است برپا شود. کارفرمای این طرح، سازمان دولتی «نخیل» (Nakheel) در دومی، دست اندر کار ساخت سه جزیره به شکل نخل (Palm)

○ خلیج فارس محل ترابری جهانی نفت شمرده می شود و از این رو در سالهای گذشته لگه های نفتی بسیاری در آبهای خلیج فارس پدید آمده و آثار زیانباری بر محیط زیست منطقه گذاشته است. بررسیهای کارشناسی نشان می دهد که سالانه بیش از ۶۱۰ تن فاضلاب و زباله کشتی در خلیج فارس رها می شود و از آنجا که بیش از ۱۲ هزار شناور اقیانوس پیما و شش هزار موتور لنج در آبهای جنوبی ایران رفت و آمد می کنند خطرهای سنگین زیست محیطی این منطقه را تهدید می کند.

شمرده می شود و از این رو در سالهای گذشته لگه های نفتی بسیاری در آبهای خلیج فارس پدید آمده و آثار زیانباری بر محیط زیست منطقه گذاشته است. بررسیهای کارشناسی نشان می دهد که سالانه بیش از ۶۱۰ تن فاضلاب و زباله کشتی در خلیج فارس رها می شود و از آنجا که بیش از ۱۲ هزار شناور اقیانوس پیما و شش هزار موتور لنج در آبهای جنوبی ایران رفت و آمد می کنند خطرهای سنگین زیست محیطی این منطقه را تهدید می کند. برای نمونه، بر پایه برآوردها، بیش از ۹۰ درصد ترابری خارجی ایران با کشتی و ۹۹ درصد صادرات نفتی با نفتکش صورت می گیرد. در این میان سرازیر شدن آلاینده های گوناگون مانند ضایعات محموله، آب توازن، ضایعات موتورخانه، رسوبات، پساب کشتی و فاضلاب به دریا، شرایط زیست محیطی دریا را بدتر کرده است.^۵ این نکته در مورد دیگر کشورهای منطقه نیز راست می آید. همچنین سرازیر شدن فاضلاب مناطق شهری و واحدهای صنعتی، معدنی، اسکله ها، بندرگاهها و سایت های پرورش میگو از کشورهای کرانه ای به آب، سبب افزایش آلودگی خلیج فارس شده است. در این میان، از دید کارشناسان،

تنها می‌توانیم از ترمیم و تسکین سخن بگوییم.^{۱۱} در برابر، وب سایت رسمی شرکت نخیل، بابی جا دانستن نگرانیهای زیست محیطی اعلام می‌دارد که در محل ساخت جزایر مصنوعی نخل، بررسیهای کارشناسی زیست محیطی از سوی دو دانشمند آمریکایی به نامهای جوزف والنسیک (Joseph Valencic) و جیم میلر (Jim Miller) صورت گرفته است و آثار زیست دریایی در آنجا کمتر دیده شده است. به ادعای این شرکت، با ساخت این جزایر حیات دریایی به گونه گسترده در منطقه ساخت جزایر مصنوعی پویا شده است!^{۱۲}

از دیگر پیامدهای زیست محیطی ساخت این جزایر در خلیج فارس، آثار زیان آور آن بر مرجانهای دریایی است. دست اندر کاران پروژه نخل در پاسخ منتقدان گفته‌اند که مرجانها را شارژ خواهیم کرد. به ادعای آنان، پروژه جزایر مصنوعی زبانی به اکوسیستم وارد نکرده است و بیشتر مرجانهای ساحلی، پیش از آن مرده بوده‌اند! اما هواداران محیط زیست می‌گویند که ساخت این جزایر زبانهای سنگینی به اکوسیستم زده است. برپایه برآوردهای کارشناسی، تنها ساحل مرجانی دوبی، در سایه این عملیات از میان رفته است، آشیانه‌های ساحلی لاک‌پشتهای دریایی

(Lands) هر یک با درازای بیش از ۶ کیلومتر، یک جزیره بیضی به شکل نقشه ۵ قاره جهان (The World) و جزیره مصنوعی دیگری به نام کنار آب (Waterfront) در منطقه‌ای به درازای ۹ کیلومتر و پهنای ۶ کیلومتر است و دهها میلیارد دلار بودجه برای آن در نظر گرفته شده است. این پروژه‌ها با شعار «مکانی بی نقص برای دور شدن از جهان» و با اهداف اقتصادی در دست ساخت است.^۸

«سلطان بن سلیم» مدیر این پروژه می‌گوید ساخت این جزایر از دید بسیاری از اهالی دوبی اهمیت بی‌چون و چرا دارد زیرا تنها اندکی از کناره‌های خلیج فارس از آن امارات است و «هنگامی که این پروژه به پایان برسد، به جای ۶۰ کیلومتر، ۱۲۰۰ کیلومتر ساحل خواهیم داشت».^۹ همزمان با پایان یافتن کار ساخت نخستین جزیره نخل، به گفته رسمی مجریان، برای این پروژه ۱/۶۵ بیلیون متر مکعب ماسه و ۸۷ میلیون تن سنگ جابه‌جا شده و برای اتمام آن یک بیلیون تن سنگ نیز به محل آورده شده است. کارشناسان محیط زیست، برخی از آثار زیست محیطی این جزایر را چنین بر شمرده‌اند:

۱. تنها ساحل مرجانی شناخته شده در دوبی، در سایه این عملیات آسیب بسیار دیده است؛

۲. آشیانه‌های ساحلی لاک‌پشتهای دریایی (گونه ویژه منطقه خلیج فارس) نابود شده است؛

۳. مسیر جریانهای طبیعی آب تغییر یافته است؛

۴. گل‌ولای بیرون آمده، آبهای روشن و پاکیزه پیرامون این جزایر را به گونه لجنزاری رو به گسترش در آورده و این پدیده، زیست‌گونه‌های جانوری در خلیج فارس را دشوار کرده است.^{۱۰}

فردریک لاونی (Frederic Launay) یکی از کارشناسان بین‌المللی محیط زیست در دوبی در گزارشی در ۲۰۰۵ اعلام کرد:

«این کار، بویژه در محل برپایی نخستین جزیره، برای محیط زیست طبیعی دوبی بسیار زیان آور بوده و آنچه پیش آمده شرم آور است زیرا آنجا مکانی طبیعی و بسیار عالی بوده و تا مدتی امکان حفاظت و بازگشت به حالت نخستین وجود داشت و هنوز چیزی از سرمایه طبیعی مانده بود تا با آن بتوان به جایی رسید. اما آن فرصت از دست رفت و اکنون

○ جزیره مصنوعی به جزیره‌ای گفته می‌شود که ساخته دست بشر است و فرایندی طبیعی در مورد آن وجود نداشته است. این گونه جزیره ممکن است روی صخره‌ای در دریا ساخته شود یا بر اثر گسترش یک جزیره ذره‌ای پدید آید. گفته‌اند که این گونه جزایر پیشینه‌ای دیرپا دارد، ولی در جهان فراصنعتی، جزایر مصنوعی برای گریزاندن انسان از شهرهای آلوده و بردن او به دامن طبیعت و آب آرامش بخش دریا برپا می‌شود.

بر پایه ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۵۸، تأسیسات ویژه کشف و استخراج منابع طبیعی در فلات قاره، منزهت حقوق جزایر (طبیعی) را ندارد و در تعیین مرزهای دریایی هیچ امتیازی برای کشور مالک جزیره مصنوعی ایجاد نمی کند. پس بر پایه کنوانسیون ۱۹۵۸، جزایر مصنوعی نمی تواند پایه ای برای خط مبدأ باشد.^{۱۷}

کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز بر سر هم تغییری در دیدگاه کنوانسیون ۱۹۵۸ در مورد جزایر مصنوعی پدید نیاورده است. بر پایه ماده ۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲: «تأسیسات و جزایر مصنوعی بیرون از ساحل را نمی توان تأسیسات بندری ثابت به شمار آورد.» بر پایه مواد ۶۰ و ۸۰ این کنوانسیون نیز جزایر مصنوعی و تأسیسات واقع در منطقه انحصاری اقتصادی یا فلات قاره، دریای سرزمینی برای خود ندارد و هیچ اثری در اندازه مرزهای دریایی کشورها نخواهد داشت.^{۱۸}

بر پایه ماده ۸۷ همان کنوانسیون، هر چند در آبهای آزاد فراتر از منطقه انحصاری اقتصادی دولتها می توانند جزایر مصنوعی برپا کنند، ولی از تملک بخشی از دریای آزاد در مناطق دریایی برای خود منع شده اند.

در مورد دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی که سراسر خلیج فارس را در بر می گیرد، بر پایه ماده ۶۰

○ هواداران محیط زیست می گویند که ساخت این جزایر زیانهای سنگینی به اکوسیستم زده است. بر پایه برآوردهای کارشناسی، تنها ساحل مرجانی دویی، در سایه این عملیات از میان رفته است، آشیانه های ساحلی لاک پشتهای دریایی ویران شده، مسیر جریانهای طبیعی آب تغییر یافته و گل ولای ناشی از کار، آبهای شفاف و شیشه ای دریا را به شکل لجن زار درآورده است.

ویران شده، مسیر جریانهای طبیعی آب تغییر یافته و گل ولای ناشی از کار، آبهای شفاف و شیشه ای دریا را به شکل لجن زار در آورده است.^{۱۳}

نخستین پروژه نخیل، «نخل جمیرا» خواهد بود که به زودی به بهره برداری خواهد رسید. اکنون ساختمان سازی روی آن در دست اجراست و پیش بینی می شود که نخستین ساکنان آن، در سال آینده به این جزیره وارد شوند.

دولت ایران به گونه رسمی و در سطح بالا به برپایی این جزایر اعتراض نکرده است؛ ولی معاون رئیس سازمان محیط زیست، خواستار هماهنگی دولت امارات با همسایگان برای بررسی مسئله و جلوگیری از آلودگی خلیج فارس شده است. همچنین رییس فراکسیون محیط زیست در مجلس شورای اسلامی در نامه ای به دبیر کل سازمان ملل خواستار رسیدگی به این موضوع شده است. به هر رو، کوتاهی دولت ایران در اعتراض رسمی به دولت امارات ممکن است به رضایت از وضع موجود تعبیر شود.^{۱۴}

حقوق بین الملل دریاها و جزایر مصنوعی

در حقوق بین الملل، جزیره مصنوعی به تأسیساتی ساخته دست بشر گفته می شود که پیرامون آن آب باشد، در حالت بالا آمدن آب دریا نیز دیده شود، در یک نقطه جغرافیایی و برای مدتی معین برپا شده باشد و بعنوان ایستگاهی برای فعالیتهای دریایی به کار رود. بر پایه کنوانسیون ۱۹۸۲، جزایر مصنوعی نمی تواند پایه ای برای مرز دریایی کشورها شمرده شود؛ از این رو نمی تواند برای دولت های ذینفع، حقوقی در زمینه خط مبدأ، دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی و... ایجاد کند.^{۱۵}

بر پایه ماده ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ اگر جزایر مصنوعی در منطقه انحصاری اقتصادی برپا شود، دولت ساحلی موظف است همراه با برخورداری از مزایای این منطقه، حقوق کشورهای دیگر را رعایت و موارد زیر را رعایت کند:^{۱۶}

۱. اعلام ذخیره ماهیان موجود در منطقه و اندازه صید؛
۲. تلاش و برنامه ریزی برای پاسداری از زیست جانداران موجود در منطقه؛
۳. دادن اجازه رفت و آمد آزاد کشتیها.

○ در حقوق بین‌الملل، جزیره مصنوعی به تأسیساتی ساخته دست بشر گفته می‌شود که پیرامون آن آب باشد، در حالت بالا آمدن آب دریا نیز دیده شود، در یک نقطه جغرافیایی و برای مدتی معین برپا شده باشد و بعنوان ایستگاهی برای فعالیت‌های دریایی به کار رود. بر پایه کنوانسیون ۱۹۸۲، جزایر مصنوعی نمی‌تواند پایه‌ای برای مرز دریایی کشورها شمرده شود.

دریاها و اقیانوسها پیشینه‌ای دراز در حقوق بین‌الملل ندارد. در واقع در دهه‌های پایانی سده بیستم بود که انسان به اهمیت محیط زیست و پیوستگی همه اجزای آن به یکدیگر پی برد. به سخن دیگر، محیط زیست همچون سیستمی است که در آن مرزی برای هوا، اقیانوسها، رودخانه‌ها و حیات وحش شناخته نمی‌شود و همه با یکدیگر پیوند دارند. نخستین بار در ۱۹۲۶ میلادی، با فراخوان ایالات متحده آمریکا کنفرانسی بین‌المللی برگزار شد تا کنوانسیون برای محدود کردن ریزش نفت و گاز به دریا تدوین کند؛ اما این کنفرانس راه به جایی نبرد. پس از چند سال، در ۱۹۳۵، به پیشنهاد جامعه ملل، پیش‌نویس کنوانسیون دیگری در همان زمینه آماده شد که باز با اقبال دولتها روبه‌رو نشد. انسان درست در شرایطی به اهمیت تدوین مقررات بین‌المللی برای پاسداری از محیط زیست دریایی پی برد که رویدادهای تلخ زیست‌محیطی او را وادار به چنین کاری کرد. مرگ جانداران دریایی در ابعادی گسترده بر اثر نشت نفت خام از کشتی «توری کانیون» در ۱۹۶۷، آسیب دیدگی و آلوده شدن سواحل و آبهای کانال «ساتابارابا» بر اثر نشت نفت از سکوی نفتی کمپانی یونیون در نخستین ماههای ۱۹۶۹، برخورد کشتی‌های «پاسیفیک گلوری» و «آلجرو» در اکتبر ۱۹۷۰، قضیه «کشتی المپیک بروری» در ژانویه ۱۹۷۶، غرق شدن کشتی «آموکو کدیزد» در مارس ۱۹۷۸ و آلودگی گسترده سواحل فرانسه بر اثر آن، دولتها را بر آن داشت که از

کنوانسیون ۱۹۸۲، تنها دولت ساحلی اجازه برپا کردن جزایر مصنوعی را دارد؛ اما در آبهای آزاد، همه دولتها چه ساحلی و چه غیر ساحلی می‌توانند جزایر مصنوعی برپا کنند.^{۱۹}

اما آیا دولتهای ساحلی می‌توانند بی‌در نظر گرفتن منافع دیگر دولتهای ساحلی جزایر مصنوعی برپا کنند؟

پاسخ، بی‌گمان منفی است. در این زمینه رأی «دیوان داوری حقوق دریاها» درباره دعوی مالزی- سنگاپور بسیار روشن‌گر است. مالزی مدعی شد که اقدام سنگاپور در تأسیس جزایر مصنوعی با اثرگذاری منفی بر محیط زیست دریایی، سبب فرسایش فزاینده ساحل، رسوب‌گذاری فزاینده، آلودگی و شور شدن فزاینده آب دریا خواهد شد. دیوان در رأی خود تأکید کرد که دولتها در زمینه ساخت جزایر مصنوعی باید آثار زیست‌محیطی کار را ارزیابی و به آگاهی کشورهای ذینفع برسانند و با دیگر کشورها برای نگهداشت محیط زیست دریا همکاری کنند. دیوان همچنین تأکید کرد که وظیفه اساسی دولت سازنده جزیره این است که نگرانیهای زیست‌محیطی دیگر دولتها را از راه همکاری مورد توجه قرار دهد. دیوان با توجه به آثار احتمالی اقدام سنگاپور بر محیط زیست دریا، تأکید کرد که دوراندیشی ایجاب می‌کند که مکانیسم‌های ارزیابی خطر پیش از عملیاتی شدن پروژه، به کار گرفته شود. این عبارت در رأی دیوان به گونه غیر مستقیم نشان از «اصل اتخاذ تدابیر احتیاطی پیش از عمل» دارد که در نشست ریو و مصوبات آن نهادینه شده است و در بخش بعدی به آن می‌پردازیم.^{۲۰} با توجه به تعریف دریاها، بستر و نیمه بسته در ماده ۱۲۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ که خلیج فارس را نیز در بر می‌گیرد، در ماده ۱۲۳ کنوانسیون آمده است که دولتهای ذینفع در پهنه‌های آبی بسته و نیمه بسته برای برآوردن حقوق خود و انجام دادن وظایفشان باید با یکدیگر همکاری کنند. برای اجرای این امر کنوانسیون ۱۹۸۲ توصیه کرده است که دولتهای مربوطه نهادهای پایدار میان خود ایجاد کنند.^{۲۱}

حقوق بین‌الملل محیط زیست دریاها

و جزایر مصنوعی

موضوع پاسداری از محیط زیست، بویژه محیط زیست

حوادث موجد آلودگی نفتی. سپس در ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ دولتهای شرکت کننده در کنفرانس لندن، کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی بر اثر ریزش ضایعات و دیگر مواد را امضا کردند. پس از يك سال، کنوانسیون جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها (کنوانسیون مارپول در ۲ نوامبر ۱۹۷۳) در لندن امضاء شد. در همان سال سومین کنفرانس ملل متحد در مورد حقوق دریاها آغاز به کار کرد و پس از سالها تلاش، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها امضاء شد که نزدیک به ۶۰ ماده از آن (بخش دوازدهم و مواد پراکنده‌ای در دیگر بخش‌ها) به پاسداری از محیط زیست دریایی اختصاص یافته است.^{۲۴}

همان گونه که می‌بینیم تا زمانی دراز، آلودگی نفتی تنها گونه آلودگی مورد توجه بود؛ ولی پس از چندی کارشناسان دریافتند که هر چند آلودگی ناشی از فعالیت نفتکشها نمود بیشتری دارد ولی جدی‌ترین نوع آلودگی نیست. از این رو کنوانسیونهای دیگری نیز برای کنترل و ممنوعیت تخلیه و دفع مواد زاید امضا شد که کنوانسیونهای ۱۹۷۲ اسلو و لندن نمونه‌ای از آنهاست. همچنین روشن شد که آلودگی نفتی تنها گونه آلودگی برآمده از کشتیها نیست. کنوانسیون ۱۹۷۳ مارپول در پی آن بود که از همه آلودگیهای برآمده از کشتیها جلوگیری کند. سپس دریافتند که اندازه و شدت آلودگی ایجاد شده در دریا، در سنجش با آلودگی برآمده از منابع مستقر در خشکی بسیار ناچیز است. در این راستا در ۱۹۷۶ پس از سانحه‌ای که در ۱۹۷۵ در میدان نفتی در بای شمال روی داد کنوانسیون برای کنترل فعالیتها در زمینه پیدا کردن نفت در ساحل تدوین شد. در ماده دو این کنوانسیون، آلودگی چنین تعریف شده است: «هر ماده‌ای که به دریا وارد شود و خطراتی برای سلامت انسان داشته باشد و به منابع زنده و فرایند زیست دریایی زیان برساند و مانعی برای بهره‌برداری مشروع از دریاها ایجاد کند...»^{۲۵}

در سطح منطقه‌ای نیز دگرگونی‌ها سریع و گسترده بوده است؛ در ۹ ژوئن ۱۹۶۹ «موافقت‌نامه بن» برای همکاری در زمینه آلودگی نفتی دریای شمال میان دانمارک، فنلاند، سوئد و نروژ در کپنهاگ امضا شد. در ۱۵ فوریه ۱۹۷۲، کشورهای اروپایی کنوانسیون اسلو را در

سرسختی دست بردارند و به تدابیر بین‌المللی مناسب برای مبارزه با آلودگی رو کنند؛ بویژه که با برگزاری کنفرانس جهانی استکهلم (ژوئن ۱۹۷۲) نگرش تازه‌ای به محیط زیست بعنوان یکی از زیر مجموعه‌های حقوق بشر پدیدار شد.^{۲۲}

چنان که گفته شد، نیاز به اقدام بین‌المللی مؤثر و دقیق در زمینه پاسداری از محیط زیست دریایی، با سانحه کشتی توری کانیون احساس شد. نفتکش لیبریایی «توری کانیون» در ۱۸ مارس ۱۹۶۷ در آبهای آزاد کنار سواحل انگلستان به تخته سنگی برخورد و مقدار زیادی نفت از این کشتی به دریا ریخته شد. دولت انگلیس برای جلوگیری از آلودگی بیشتر تصمیم گرفت کشتی را بمباران کند و با آتش زدن بار نفتکش جلوی گسترش آلودگی را بگیرد. پس از این رویداد، جامعه بین‌المللی بیش از پیش به کاستیهای حقوقی در ابعاد زیست محیطی دریانوردی پی برد. دولت بریتانیا برای جبران خسارات چشمگیری که به اشخاص و مؤسسات دولتی وارد آمده بود، درخواست کرد برای رسیدگی به این مسئله نشست سازمان بین‌الدولی مشورتی دریایی (ایمکو) (Inter-Governmental Maritime Con- sultative Organization) برگزار شود. همچنین پس از این رویداد، مجمع عمومی سازمان ملل متحد در ۱۷ دسامبر ۱۹۶۸ قطعنامه ۲۴۱۴ را در مورد همکاری بین‌المللی در زمینه مسائل مربوط به دریاها و اقیانوسها تصویب کرد و از کشورهای عضو و سازمان‌های بین‌المللی خواست روند تدوین موافقتنامه‌های بین‌المللی مؤثر در جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی را بهبود بخشند. در ۲۱ دسامبر همان سال، مجمع عمومی از دبیرکل خواست که آلودگی دریاها به سبب گسترش بهره‌برداری از بستر دریاها را مورد بررسی قرار دهد. در این دوره، تلاشهای جهانی، بر دستیابی به راه‌حلی برای مسائل ناشی از آلودگی جدی دریایی تمرکز یافته بود.^{۲۳}

حادثه توری کانیون، مشکل چگونگی رسیدگی به دعاوی و پرداخت خسارت و مسائل مربوط به مسئولیت در حقوق موجود را آشکار کرد. از این رو، ایمکو پیش‌نویس دو کنوانسیون را در ۱۹۶۹ آماده کرد: یکی در مورد مسئولیت مدنی برای جبران خسارات بر اثر آلودگی نفتی و دیگری در زمینه دخالت در دریای آزاد در مورد

○ نیاز به اقدام بین‌المللی مؤثر و دقیق در زمینه پاسداری از محیط زیست دریایی، با سانحه کشتی توری کانپون احساس شد. نفتکش لیبریایی «توری کانپون» در ۱۸ مارس ۱۹۶۷ در آبهای آزاد کنار سواحل انگلستان به تخته سنگی برخورد و مقدار زیادی نفت از این کشتی به دریا ریخته شد. دولت انگلیس برای جلوگیری از آلودگی بیشتر تصمیم گرفت کشتی را بمباران کند.

بیش از ۲۰۰ سند در سازمانهای بین‌المللی در مورد محیط زیست به امضا رسیده است که شمار چشمگیری از آنها به محیط زیست دریایی مربوط می‌شود.^{۲۶}

برپایه ماده ۱۹۴ از پاراگراف ۳ کنوانسیون ۱۹۸۲، دولت‌ها باید با همه گونه‌های آلودگی محیط زیست دریایی مبارزه کنند. همکاری بین‌المللی در دو سطح منطقه‌ای و جهانی برای تنظیم و اجرای استانداردها ضرورت دارد و مقررات ویژه‌ای برای همکاری در شرایط اضطراری تدوین شده است. مواد ۱۹۸ و ۱۹۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ با در نظر گرفتن صلاحیتهای معین برای دولت‌های دارای بندر و ساحل و صاحب پرچم، در ماده ۲۳۵، مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها را در نگهداشت و پاسداری از محیط زیست دریایی یادآوری می‌کند؛ و سرانجام آنکه برپایه ماده ۲۳۶، مقررات کنوانسیون در مورد پاسداری از محیط زیست دریایی در برابر کشتیهای جنگی، ناوهای کمکی و دیگر کشتیها یا هواپیماها که از سوی دولت‌ها در خدمات غیرتجاری به کار می‌روند، اجرا نمی‌شود.^{۲۷} با این همه بسیاری از دولت‌ها پس از چند سال گفتگو، سرانجام در نوامبر ۱۹۹۶ توانستند پروتکل تازه‌ای تدوین کنند که هدف آن پاسداری از محیط زیست دریایی در برابر همه منابع آلوده کننده است و در سنجش با اسناد موجود، از نظر محدودیتهای وضع شده و تعریف آلودگی، در زمره

مورد آلودگی دریایی بر اثر دفع مواد زاید از کشتیها و هواپیماها تدوین کردند. کنوانسیون هلسینکی در مورد پاسداری از محیط زیست دریایی بالتیک پیشرفتی دیگر در مکانیسمهای حقوقی پاسداری از محیط زیست دریایی به‌شمار می‌رود (۲۲ مارس ۱۹۷۴). این کنوانسیون برای نخستین بار همه‌گونه‌های آلودگی دریایی را مورد توجه همه‌سویه قرار داد. برنامه محیط زیست ملل متحد (یونپ) که اعلامیه ۱۹۷۲ استکهلم شالوده آن بود، فرصتی مناسب برای بررسی وضع همه دریاهای در معرض خطر جهان از رهگذر آزمایش مکانیزمی که در اروپای شمال غربی به کار رفته بود فراهم آورد.

برنامه محیط زیست ملل متحد، دیدگاه کنوانسیون هلسینکی در مورد دریای بالتیک را الگو قرار داد و برنامه‌ای برای دریاهای منطقه‌ای به دست داد. یونپ برای هر دریا شماری موافقتنامه فراگیر دربرگیرنده یک طرح و یک کنوانسیون فراگیر برای پاسداری از محیط زیست دریایی مطرح ساخت که وابسته به پروتکل‌های ویژه‌ای بود که به مسائل معینی مانند تخلیه ضایعات و همکاریها می‌پرداخت. در این راستا در ۱۶ فوریه ۱۹۷۶ در بارسلون «کنوانسیون منطقه‌ای مربوط به پاسداری از دریای مدیترانه در برابر آلودگی امضا شد که دو پروتکل پیوست داشت. یکی از پروتکلها به ریختن ضایعات از کشتیها و هواپیماها و دیگری به مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و دیگر مواد زیان‌آور در شرایط اضطراری می‌پردازد. سپس دو پروتکل دیگر نیز به این کنوانسیون افزوده شد: یکی در مورد پاسداری از دریای مدیترانه در برابر آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی (آتن مورخ ۷ مه ۱۹۸۰) و دومی مربوط به آلودگی غیرمستقیم (ژنو ۳ آوریل ۱۹۸۲).

دیگر آبهای منطقه‌ای نیز با اسناد تهیه شده از سوی یونپ زیر پوشش قرار گرفتند: خلیج فارس (کنوانسیون کویت ۲۴ آوریل ۱۹۷۸) و پروتکل مربوط به آلودگی دریا بر اثر اکتشاف و بهره‌برداری از فلات قاره (۱۱ دسامبر ۱۹۸۸)، آفریقای غربی و مرکزی (آبیجان ۲۳ مارس ۱۹۸۱)، پاسیفیک جنوب شرقی (لیما ۱۲ نوامبر ۱۹۸۰)، خلیج عدن و دریای سرخ (جده ۴ فوریه ۱۹۸۲)، کارائیب (۲۴ مارس ۱۹۸۳)، پاسیفیک جنوبی (۲۴ نوامبر ۱۹۸۶) و... بر سر هم ۳۰۰ پیمان چندجانبه، ۹۰۰ پیمان دوجانبه و

پیشرفته‌ترین اسناد شمرده می‌شود.^{۲۸}

در مورد اسناد جهانی که غیر مستقیم به آلودگی دریاها پرداخته است، پس از مصوبات کنفرانس استکهلم، می‌توان به اسناد «کنفرانس ریو» که در ۱۹۹۲ با شرکت ۱۷۲ دولت و ۶ سازمان بین‌الدولی وابسته به سازمان ملل متحد در ریو دوژانیرو برگزار شد اشاره کرد. از ۵ سند این کنفرانس، «اعلامیه محیط زیست و توسعه» مهمترین دستاورد شمرده می‌شود که با تأکید بر اعلامیه ۱۹۷۲ استکهلم، اصل توسعه پایدار را بعنوان یکی از اصول حقوق بین‌الملل مدرن بنیان نهاد. بر پایه این اصل، دولت‌ها برای دستیابی به توسعه پایدار باید پاسداری از محیط زیست را بخشی جدانشدنی از توسعه به‌شمار آورند و نباید آن را جداگانه بررسی کنند.^{۲۹}

کنفرانس ریو همچنین بر پایه دیدگاه کنفرانس استکهلم مبنی بر اینکه «انسانها موضوع اصلی هر گونه توسعه هستند»، بر خورداری از سلامت و توانایی‌های جسمی و روحی را از حقوق طبیعی انسانها دانست.^{۳۰}

وایسین سند مهم محیطی، سند ژوهانسبورگ یا سند نشست سران برای توسعه پایدار است. نشست جهانی توسعه پایدار که در شهریور ۲۰۰۲ در ژوهانسبورگ (آفریقای جنوبی) با شرکت سران و نمایندگان دولتی و غیردولتی همه کشورهای برگزار شد، به تصویب و ارایه برنامه اجرایی توسعه پایدار در جهان پرداخت که این هم به گونه‌ای آلودگی دریاها را مورد توجه قرار داده است.^{۳۱}

بر سرهم از دگرگونیهای مربوط به حقوق بین‌الملل محیط زیست و بویژه حقوق بین‌الملل محیط زیست دریاها اصول حقوقی زیر نمایان شده است:

۱. اصل مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در پاسداری از محیط زیست:

این اصل بدان معناست که دولت‌ها نسبت به آلودگی محیط زیست که از سرزمین آنها ریشه می‌گیرد بی‌توجه به اینکه از سوی کارگزاران دولتی یا شهروندان آنها باشد، مسئولند. این اصل ایجابی است و دولت‌ها موظفند با اقدامات پیشگیرانه جلوی آلودگی را بگیرند.

۲. اصل همسایه خوب:

این اصل که برآمده از حقوق رُم است دولت‌ها را مکلف می‌کند که با توجه به یکپارچه بودن محیط زیست، تدابیر لازم برای پاسداری از محیط زیست در درون مرزهای خود

بیندیشند تا دیگر کشورها از همسایگی آنها آسیب نبینند.

۳. اصل تدابیر احتیاطی پیش از عمل:

این اصل بدان معناست که کاربران تکنولوژیهای تازه باید از پیش تدابیری اطمینان‌بخش برای اینکه آن تکنولوژیها بر محیط زیست اثر منفی نگذارند بیندیشند و در صورت زیانبار بودن آنها، مسئول خواهند بود. بر پایه این اصل که پیشتر در کنوانسیون ۱۹۶۹ به صورت ابتدایی مورد توجه قرار گرفته بود، چنانچه احتمال خطرات زیست محیطی وجود داشته باشد، نبود یقین علمی نمی‌تواند توجیه‌کننده تأخیر در پیش‌بینی اقدامات احتیاطی برای پاسداری از محیط زیست باشد.

۴. اصل پرداخت خسارت از سوی آلوده کننده:

این اصل بدان معناست که دولتی که سبب آلودگی (عمدی یا غیر عمدی) شده است باید خسارت را جبران کند.

۵. اصل توسعه پایدار:

دولت‌ها برای دستیابی به توسعه پایدار باید پاسداری از محیط زیست را بخشی جدانشدنی از توسعه به‌شمار آورند و نباید برنامه‌های توسعه اقتصادی را بی‌توجه به برنامه‌های پاسداری از محیط زیست تنظیم کنند.^{۳۲}

ضرورت پاسداری از محیط زیست دریا چنان اهمیت

○ تازمانی دراز، آلودگی نفتی تنها گونه آلودگی مورد توجه بود؛ ولی پس از چندی کارشناسان دریافتند که هر چند آلودگی ناشی از فعالیت نفتکشها نمود بیشتری دارد ولی جدی‌ترین نوع آلودگی نیست. از این رو کنوانسیونهای دیگری نیز برای کنترل و ممنوعیت تخلیه و دفع مواد زاید امضا شد که کنوانسیونهای ۱۹۷۲ اسلو و لندن نمونه‌ای از آنهاست. همچنین روشن شد که آلودگی نفتی تنها گونه آلودگی برآمده از کشتی‌ها نیست.

پیش‌بینی نشده است.

در ماده ۱۳ پیش‌بینی لازم برای جبران خسارت از سوی کشورهای مقصّر شده است، ولی این ماده در عمل به اجرا در نیامده و راهکاری اجرایی برای آن پیش‌بینی نشده است. در ماده ۲۴ تنها آمده است که کشورهای پذیرنده پیمان «باید» برای حسن اجرای کنوانسیون «همکاری» کنند ولی راهکار اجرایی و نظارتی کارآمدی برای آن پیش‌بینی نشده است.^{۳۵}

کشورهای عضو این کنوانسیون برای اجرایی شدن و انجام امور نظارتی، سازمان منطقه‌ای «رپمی» را در کویت برپا کردند، اما این سازمان تاکنون نتوانسته است اقداماتی جدی و بازدارنده انجام دهد و عملکرد رپمی تنها در چارچوب آگاه‌سازی بوده است. از آن رو که کنوانسیون کویت درباره جزایر مصنوعی خاموش است، استناد به دیگر پیمانهای بین‌المللی برای بررسی موضوع جزایر مصنوعی در خلیج فارس لازم است.

بهره سخن:

برسهم از حقوق بین‌الملل محیط زیست دریا و حقوق بین‌الملل دریاهای چین برمی‌آید که در پیش‌گرفتن راهکارهای حقوقی مؤثر و پیشگیرانه برای پاسداری از محیط زیست دریاهای وظایف ایجابی دولتهاست و با توجه به کاستیهای حقوقی کنوانسیون کویت، رژیم حقوقی کنونی پاسخگوی آثار زیست محیطی ساخت جزایر مصنوعی نیست. در حقوق بین‌الملل (قراردادی و عرفی و حتی آرای قضایی) ساخت جزایر مصنوعی منع نشده است، ولی در کنوانسیونهای ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ که بیشتر قواعد حقوقی مربوط به دریاهای دربرمی‌گیرد ساخت جزایر مصنوعی بیشتر برای کارهای پژوهشی و اکتشافی مورد نظر بوده است. با توجه به آثار زیست محیطی پروژه‌های ساخت جزایر مصنوعی، اصول حقوق بین‌المللی تازه مانند «اصل توسعه پایدار» و «اصل تدابیر احتیاطی پیش از عمل» باید از سوی کشورهای سازنده و مالک جزایر مصنوعی رعایت شود. از این رو دولت امارات عربی برپایه موازین بین‌المللی موظف است که به نگرانیهای دولتهای همسایه توجه کند و گامهای فوری در راه زدودن این نگرانیها بردارد و تا از میان رفتن این نگرانیها در ساخت جزایر مصنوعی درنگ کند.

یافته است که دولتها در آبهای آزاد برپایه یکی از موارد قاعده پرچم می‌توانند صلاحیت خود را اعمال کنند. ۳۳ از این رو اگر ساخت جزایر مصنوعی آثار زیان آور زیست محیطی داشته باشد حقوق بین‌الملل منافع جامعه بین‌المللی را بر منافع دولت سازنده و مالک جزایر مصنوعی برتری می‌دهد.

کاستیهای رژیم حقوقی کنونی برای پاسداری از محیط زیست خلیج فارس

پس از اعلام شدن خلیج فارس بعنوان يك منطقه ویژه در برنامه محیط زیست ملل متحد، به ابتکار دولتهای منطقه از ۱۵ تا ۲۳ آوریل ۱۹۷۸ کنفرانسی از سوی مدیر اجرایی یونپ در زمینه نگهداشت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی در کویت برگزار شد. برآیند کار، تدوین کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری در زمینه پاسداری از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی و نیز پروتکل همکاری درباره مبارزه با آلودگی دریا به مواد نفتی و دیگر مواد زیان آور در ۲۳ آوریل ۱۹۷۸ بود که در ۳۰ ژوئن ۱۹۷۸، یعنی ۹۰ روز پس از رسیدن پنجمین سند تصویب شده به دولت کویت، اجرایی شد.^{۳۴}

هر چند این کنوانسیون دربرگیرنده اصول کلی برجسته برای پاسداری از محیط زیست خلیج فارس است، ولی در آن راهکارهای اجرایی و نظارتی مؤثر برای حسن اجرای آن پیش‌بینی نشده است و در مورد جزایر مصنوعی و آثار زیست محیطی آن نگرانی جدی در آن به چشم نمی‌خورد. در ماده ۳ کنوانسیون از کشورهای عضو خواسته است راهکارهای لازم مانند بستن موافقتنامه‌های تکمیلی برای اجرایی کردن کنوانسیون را بررسی کنند ولی این کار انجام نگرفته است. بدین سان کنوانسیون کویت دست کشورهای منطقه را در مورد جزایر مصنوعی باز گذاشته است. در بند دیگری از ماده ۳ و همچنین ماده ۶ از کشورهای امضاکننده خواسته شده است برای جلوگیری از ورود آلاینده‌ها از خشکی به دریا قوانین بایسته وضع کنند و راهکارهای لازم در نظر بگیرند ولی این کار از سوی بسیاری از کشورها به گونه مؤثر انجام نشده است.

در ماده ۴ مقرر شده است که کشورهای عضو برای جلوگیری از آلودگی دریا از سوی کشتیهای عبوری با یکدیگر همکاری کنند ولی راهکاری اجرایی در این زمینه

دارد، ولی توفیق در این زمینه راه همکاری در زمینه‌های مهم سیاسی و امنیتی را هموار خواهد ساخت.

۵. برپایه اصول روشن حقوق بین‌الملل، دولت‌های بی‌ساحل نمی‌توانند در خلیج فارس جزایر مصنوعی برپا کنند.

۶. دولت سازنده و دارنده جزایر مصنوعی (امارات عربی متحده) باید آگاهی‌های لازم درباره آثار زیست محیطی برای جزایر مصنوعی به کشورهای منطقه بدهد.

۷. دولت سازنده با این کار نباید به کشتیرانی آزاد بین‌المللی خدشه‌ای وارد کند.

۸. راهکارهای لازم برای از میان بردن آثار زیانبار زیست محیطی این جزایر پیش‌بینی شود.

۹. در صورت وارد آمدن آسیب‌های زیست محیطی، اقدامات لازم برای جبران آن انجام شود.

۱۰. باید به نگرانی‌های دیگر کشورهای کناره خلیج فارس توجه شود و همکاری لازم برای از میان رفتن این نگرانی صورت گیرد.

منابع

۱. خیرگزاری مهر، «مرگ مرجان‌ها در آب‌های خلیج آبی فارس» (۱۳۸۵/۱۱/۳) از: http://www.mehrnews.ir/fa/News_Detail.aspx?NewsID=438592
۲. همان
۳. خیرگزاری ایسکانیوز، مورخ ۱۳۸۵/۱۱/۱۹ از: <http://www.iscanews.ir/fa/79000>
4. Jim Krane (27 Feb. 2005), "Huge artificial islands destroy Dubai's coral reefs", from: <http://www.cdn. info/news/eco/e050227.html>.
۵. روزنامه ایران (۱۳۸۳/۱/۲۵)
۶. خیرگزاری ایسکانیوز، مورخ ۱۳۸۵/۱۱/۱۸ از: <http://www.iscanews.ir/fa/79000>
۷. ر.ك. به دائرةالمعارف آن‌لاین ویکی‌پدیا (۲۰۰۷): http://en.wikipedia.org/Artificial_islands
۸. ر.ك. به وب سایت شرکت نخیل: <http://www.nakheel.com/Developments>
۹. همان
۱۰. ر.ك.

○ با توجه به آثار زیست محیطی پروژه‌های ساخت جزایر مصنوعی، اصول حقوق بین‌المللی تازه مانند «اصل توسعه پایدار» و «اصل تدابیر احتیاطی پیش از عمل» باید از سوی کشورهای سازنده و مالک جزایر مصنوعی رعایت شود. از این رو دولت امارات عربی برپایه موازین بین‌المللی موظف است که به نگرانی‌های دولت‌های همسایه توجه کند و گام‌های فوری در راه زدودن این نگرانی‌ها بردارد و تا از میان رفتن این نگرانی‌ها در ساخت جزایر مصنوعی درنگ کند.

- با توجه به آنچه گفته شد، موارد زیر یادآوری و پیشنهاد می‌شود:
۱. کشورهای منطقه با برگزاری نشست سران، کنوانسیون کویت را با اصلاحاتی دوباره زنده کنند یا با تدوین کنوانسیون تازه آنرا کنار بگذارند. زیرا این کنوانسیون با توجه به دگرگونی‌های شگرف منطقه‌ای پاسخگوی تحولات روز نیست.
 ۲. بهبود وضع حقوقی سازمان راپمی. برای اینکه این سازمان اهمیت یابد و دولتها در برابر آن مسئولیت بیشتری احساس کنند این سازمان در پیوند با «شورای همکاری خلیج فارس» قرار گیرد تا از این راه زمینه همگرایی کشورهای منطقه بیشتر فراهم آید.
 ۳. دولت ایران برگزاری این نشست و موضوع همکاری کشورها در پاسداری از محیط زیست خلیج فارس را پیگیری کند زیرا آسیب دیدن محیط زیست بر زندگی ایرانیان اثر مستقیم دارد.
 ۴. هر چند با توجه به گرایش چشمگیر کشورهای منطقه به ایجاد جزایر مصنوعی چالش‌هایی در راه تحقق تریب‌ات منطقه‌ای برای پاسداری از محیط زیست وجود

۲۲. سید قاسم زمانی (۱۳۸۵)، «حقوق بین‌الملل دریاها و حفاظت از محیط زیست دریایی»، فصلنامه صلح سبز، از:
[http:// www. aftab. ir/articles/social/environment/ c4c1150964013- environment- p5.php](http://www.aftab.ir/articles/social/environment/c4c1150964013-environment-p5.php)
 ۲۳. همان.
24. Brownlie, **Op.Cit.**, pp. 273-282.
۲۵. زمانی، پیشین.
۲۶. اقدامات برنامه محیط زیست سازمان ملل متحد در پیشبرد توافقنامه‌های بین‌المللی، از:
[http:// dgef. unep. org](http://dgef.unep.org)
 27. The Law of the Sea, United Nations Convention on the Law of the Sea, United Nations, New York 1983, p. 18
 28. William R. Slomanson (2003), **Fundamental Perspectives on International Law**, Wadsworth: Thomson, pp. 585-596.
 متن انگلیسی کنوانسیون ۱۹۸۲ در سایت زیر موجود است:
[http:// www. un. org/ depts/los/convention - agree-ments/ texts/unclos/ closindx. htm](http://www.un.org/depts/los/convention-agreements/texts/unclos/closindx.htm)
 ۲۹. همان.
30. D. Hunter (1998), **International Environmental Law and Policy**, New York: Foundation Press, pp. 300-350.
 31. Slomanson, **Op. Cit.** pp. 589-595.
 32. Brownlie, **Op. Cit.**, pp. 274-278.
 33. Rebecca Wallace (2002), **International Law**, London: Sweet and Maxwell, pp. 149-155.
 ۳۴. ر.ک. به متن کنوانسیون کویت:
 “Kuwait Regional Convention for Cooperation on the Protection of the Marine Environment from Pollution”, from:
[http:// sedac. ciesin. org/ entri/ texts/ kuwait. marine. pollution. 1978. html](http://sedac.ciesin.org/entri/texts/kuwait.marine.pollution.1978.html)
 ۳۵. همان.
- Tina Butler (23 August 2005), “Dubai’s artificial islands have high cost”, from:
[http:// news. mongabay. com/ 2005/0823-tina- butler- dubai. html](http://news.mongabay.com/2005/0823-tina-butler-dubai.html)
 ۱۱. مهدی علیخانی (۱۳۸۵/۴/۱۳)، «تخریب اکوسیستم خلیج فارس»، از:
[http:// www. shianews. org/ textnews. asp?id=245](http://www.shianews.org/textnews.asp?id=245)
 ۱۲. ر.ک. به بخش محیط زیست وب سایت شرکت نخیل:
[http:// www. nakheel. com/ Environment/ Protection](http://www.nakheel.com/Environment/Protection)
 ۱۳. علیخانی، پیشین.
 ۱۴. خبرگزاری مهر (۱۳۸۵/۳/۳۱) از:
[http:// www. mehrnews. com/fa/news detail. ail. aspx? News ID= 342710](http://www.mehrnews.com/fa/news/detail.ail.aspx?NewsID=342710)
 15. Bahman Aghai Diba (Nov. 25, 2006), “Artificial Islands in the Persian Gulf and the international Law of the Sea”, from:
[http:// www. iranian. ws/iran-news/publish/printer-19044..shtml](http://www.iranian.ws/iran-news/publish/printer-19044.shtml)
 ۱۶. هوشنگ مقتدر (۱۳۷۷)، حقوق بین‌الملل عمومی، تهران:
 دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، صص، ۱۸۸ و ۲۲۱.
 17. Ian Brownlie (2003), **Principles of Public International Law**, New York: Oxford. P. 210.
 18. R.R. Churchill and A. V. Lowe (1999), **The Law of the Sea**, Manchester: Manchester University Press, p.51.
 ۱۹. رضا موسی‌زاده (۱۳۸۰)، بایسته‌های حقوق بین‌الملل عمومی، تهران: میزان، ص ۲۹۵.
 ۲۰. ر.ک. به شرح مفصل رای دیوان داوری درباره دعوی مالزی- سنگاپور
[http:// www. rwu. edu/macrocenter/ 2004/ con-ferencepapers/ noyes. htm](http://www.rwu.edu/macrocenter/2004/conferencepapers/noyes.htm), *New Land for peace. An overview of International Legal Aspects*, by John E. Noyes, 2004.
 21. Aghai Diba, **Op.cit.**