

Dor: [20.1001.1.2008921.1399.11.22.7.8](https://doi.org/10.1001.1.2008921.1399.11.22.7.8)

نقش و مسئولیت محیط‌زیستی راپمی در قبال توسعه پایدار خلیج فارس (مطالعه موردی: احداث جزایر مصنوعی)

محسن عابدی درچه*^۱، سیدعباس احمدی^۲

۱. دانش‌آموخته دکتری جغرافیای سیاسی، پردیس البرز دانشگاه تهران و مدرس دانشگاه حضرت امیرالمؤمنین (علیه السلام)، ایران

۲. استادیار جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیای دانشگاه تهران، ایران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۵/۲۳؛ تاریخ تصویب: ۱۳۹۹/۱۰/۰۸)

چکیده

از ابتدای هزاره سوم میلادی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس رو به ساخت جزایر مصنوعی آوردند. در این تحقیق به بررسی نقش و مسئولیت راپمی در قبال محیط‌زیست و توسعه پایدار خلیج فارس پرداخته شده است. کشورهای مذکور با احداث جزایر مصنوعی سبب تخریب محیط‌زیست دریایی می‌شوند. در این مقاله، چگونگی اجرای نقش محیط‌زیستی سازمان راپمی در خصوص مقابله با احداث جزایر مصنوعی تبیین شده است، با علم به این مطلب که احداث جزایر مصنوعی سبب به خطر افتادن محیط‌زیست دریایی خلیج فارس می‌شود. در این راستا نقش و مسئولیت سازمان محیط‌زیست منطقه‌ای با تشریح ساختار و سازمان، اهداف کنوانسیون، شرح وظایف، پروتکل‌های پنج‌گانه، مواد قانونی موجود مورد بحث قرار گرفته است. در این مقاله با استناد به اهداف کنوانسیون، پروتکل‌ها و برخی از مواد سی‌گانه مرتبط با موضوع نقش‌هایی که این سازمان می‌تواند ایفا نماید در قالب آینده پژوهی توصیه‌ای بررسی شد. این پژوهش به روش توصیفی-تحلیلی با تکیه بر منابع کتابخانه‌ای، اینترنتی و استفاده از نرم‌افزارهای GIS و Snagit به تجزیه و تحلیل این موضوع پرداخته است. روند حل و فصل این موضوع از طریق مذاکره با اعضا راپمی و یا ارجاع آن به کمیسیون قضایی راپمی است که در صورت عدم پیگیری در بازه زمانی کوتاه مدت سبب به خطر افتادن محیط‌زیست دریایی خلیج فارس و دریای عمان می‌شود.

کلید واژه‌ها: محیط‌زیست دریایی، راپمی، جزایر مصنوعی، خلیج فارس و دریای عمان، توسعه پایدار

سرآغاز

نقش و اهمیت پهنه‌های آبی مانند اقیانوس‌ها، دریاها و خلیج‌ها در حمل و نقل دریایی، ماهیگیری، تامین منابع با ارزش انرژی همانند نفت و گاز، ذخایر عظیم معدنی، گردشگری و دیگر فعالیت‌های اقتصادی بر هیچ کشی پوشیده نیست. در همین رابطه حفاظت و حمایت از این پهنه‌های آبی در مقابل آلودگی‌های محیط‌زیستی بر همه آشکار و فرض می‌باشد. خلیج فارس هم از این قاعده کلی مستثنا نبوده، بلکه با خصوصیات مانند نیمه‌بسته بودن آن، حجم پایین میزان جابه‌جایی و تبادل آب با دریای عمان و اقیانوس هند، کمبود ورود آب شیرین و تمیز از رودخانه‌های ورودی، کافی نبودن میزان بارندگی سالانه و تبخیر بسیار زیاد آب، به طور طبیعی توان و ظرفیت خلیج فارس را برای خودپالایی از آلودگی‌های محیط‌زیستی کاهش داده، به همین دلیل لزوم اهمیت محیط‌زیست خلیج فارس برای همه کشورهای همسایه این منبع عظیم و سرشار از موهبت‌های بزرگ خدادادی عیان می‌باشد. اما برخی از کشورها به دلیل نداشتن درک صحیحی از توسعه و توسعه پایدار، با هدف توسعه اقتصادی و جذب گردشگران، تجار و غیره دست به ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس زده‌اند. از سوی دیگر، منطقه دریایی راپمی (خلیج فارس و دریای عمان) یکی از مهم‌ترین مناطق استراتژیک جهان به‌شمار می‌آید و حفاظت از این اکوسیستم دریایی حساس در برابر آلودگی‌های ناشی از منابع واقع در خشکی و دریا به ویژه فعالیت‌های نفتی و توسعه برنامه‌های اکتشاف و استخراج نفت و تردد نفتکش‌ها، از اهمیت زیادی برای کشورهای منطقه و جهان برخوردار است. در این راستا با تشکیل اجلاس حقوقی کشورهای منطقه (ناپروبی، نوامبر ۱۹۷۶)، اجلاس کارشناسان سازمان‌های تخصصی وابسته به سازمان ملل متحد (کویت، دسامبر ۱۹۷۶)، اجلاس فنی - حقوقی کشورهای منطقه و سازمان‌های تخصصی ملل متحد (بحرین، ژانویه ۱۹۷۷) منجر به برگزاری کنفرانس نمایندگان تام‌الاختیار کشورهای منطقه خلیج فارس و دریای عمان شد (وفایی و الوندی، ۱۳۹۴)، (www.doe.ir). از سوی دیگر، چنین کنفرانس‌هایی با هدف حفاظت از محیط‌زیست دریای تاسیس می‌گردند، اما ذکر این نکته ضروری است که واژه محیط‌زیست در دو مفهوم به کار می‌رود؛ یکی مفهومی است که از علوم طبیعت ناشی می‌شود و در آن با جوامع انسانی با بینشی

اکولوژیک برخورد می‌شود، یعنی مجموعه‌ای از پدیده‌های طبیعی و تعادل بدون نیروهای رقیب در طبیعت که زندگی یک گروه بیولوژیک را مقید می‌کند. مفهوم دوم واژه محیط‌زیست از علوم معماری و شهرسازی ناشی می‌شود و در رابطه با تعاملی است که بین ساختمان (به مفهوم عام) و محیطی که در آن ایجاد می‌شود (محیط طبیعی یا مصنوعی) وجود دارد (تقی‌زاده انصاری، ۱۳۸۷). مقصود از حفاظت محیط‌زیست، مدیریت صحیح بر چگونگی مصرف انسان است، به گونه‌ای که هم بیشترین استفاده ممکن از منابع را برای نسل حاضر تامین کند و هم ذخیره منابع را برای برآوردن نیاز نسل‌های آینده نگهداری کند. به این دلیل، حفاظت هیچ‌گونه تباینی با بهره‌برداری اصولی از طبیعت و توسعه اقتصادی ندارد؛ بلکه با شکل بهره‌برداری از طبیعت ارتباط دارد (مجنونیان، ۱۳۶۳). آلودگی محیط‌زیست که بی توجهی به آن می‌تواند حیات بشر و بقای او را مورد تهدید و خطر جدی قرار دهد موضوعی است که سازمان‌های بین‌المللی، منطقه‌ای و داخلی به آن توجه کرده‌اند (قاسمی، ۱۳۸۴). چهار منبع اصلی کشتیرانی، ریختن مواد زائد به دریا، فعالیت‌های بستر دریاها و فعالیت‌های مستقر در خشکی، دریا را آلوده می‌کنند (زرگر و نوروزی‌کلرمی، ۱۳۹۵). از سوی دیگر «توسعه» تغییراتی است که زندگی همه ما را در جهت مثبت تحت تاثیر قرار می‌دهد. هدف مطلوب توسعه، بهبود کیفیت زندگی مردم در همه جنبه‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، محیطی، کالبدی و فضایی می‌باشد (آسایش و استعلاجی، ۱۳۸۲). «توسعه»، فرآیند بهبود بخشین به کیفیت زندگی همه مردم است (اسماعیل زاده، ۱۳۸۲). امروز برای این واژه، تعاریف بسیاری وجود دارد. «توسعه» را می‌توان تکامل سطح زندگی و رسیدن به شرایط آرمانی در حوزه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی دانست که تحقق مفاهیم آزادی، عدالت، پویایی اجتماعی، توسعه انسانی و رشد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی را به همراه می‌آورد؛ همچنین توسعه را کشف روش‌های دستیابی به حرکتی تکاملی به‌شمار می‌آورند که پدیده‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی را متعادل و متوازن می‌سازد و شرایطی نوین را برای پویایی اجتماعی، اقتصادی و تحقق عدالت اجتماعی فراهم می‌کند (زاهدی‌اصل، ۱۳۸۱). واژه پایداری^(۱) که به معنای نگرهبانی و پشتیبانی کردن^(۲) است. در این زمینه پایداری می‌تواند به معنای حمایت و پشتیبانی از وضعیتی مطلوب یا بر عکس دوری جستن از وضعیتی

شامل تخلف محیط‌زیستی است. در این میان یکی از پنج معاونت سازمان حفاظت محیط‌زیست ایران، معاونت محیط‌زیست دریایی می‌باشد. تحت عنوان معاونت مذکور سه کنوانسیون به فعالیت‌های محیط‌زیستی مشغول می‌باشند که عبارتند از: کنوانسیون لندن، سازمان منطقه‌ای برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی (راپمی)، برنامه محیط‌زیست خزر (کنوانسیون تهران). از آنجایی که در این تحقیق نقش و مسئولیت سازمان منطقه‌ای راپمی^(۴) و یا سازمان منطقه‌ای برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی؛ سازمان و موضوع مورد مطالعه است. بنابراین، مساله‌ای که دغدغه پژوهشگر بوده، این مطلب است که آیا با وجود کنوانسیون با عنوان سازمان منطقه‌ای برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی (راپمی) در معاونت محیط‌زیست دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست جمهوری اسلامی ایران و همچنین وجود ساز و کارهای مختلف قانونی، حقوقی، محیط‌زیستی و غیره که در این کنوانسیون و کنوانسیون حقوق دریاها وجود دارد، چرا تاکنون جمهوری اسلامی ایران و کشورهای منطقه راپمی که اقدامی در خصوص ساخت جزایر مصنوعی نکرده‌اند، هیچ‌گونه فعالیتی در زمینه پیشگیری و جلوگیری از ساخت و ساز جزایر قارچ‌گونه مصنوعی در مجامع قانونی نکرده‌اند؟ این در حالی است که در صورت وجود اراده در دولت‌مردان محیط‌زیستی و قانونی کشورهای منطقه و به خصوص جمهوری اسلامی ایران و نقش و مسئولیتی که برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی برای آن‌ها تعریف شده است، تمامی ابزار و روش‌های قانونی با هدف جلوگیری از این دست فعالیت‌ها در کنوانسیون مورد اشاره که خود این کشورها عضو و متعهد آن هستند، نهاده شده است.

منطقه مورد مطالعه

بیشتر جزایر جدید در آسیا مصنوعی هستند و برای ساخت فرودگاه و بندر مورد استفاده قرار گرفته‌اند. با وجود این، جزایری مثل جزایر نخیل امارات متحده عربی، علاوه بر اهداف یاد شده، برای فعالیت‌های گردشگری و تجاری مورد استفاده هستند. جزایر مصنوعی همچنین برای احیا و پناهگاه محیط‌زیستی نیز ایجاد شده‌اند (Rabionet, 2008). منطقه خلیج فارس در حدود ۱۳۰ جزیره بزرگ و کوچک دارد که جزایر شمالی آن که همگی در مالکیت و حاکمیت ایران هستند کم و بیش مسکونی و آباد می‌باشند در حالی که جزایر جنوب و شمال غرب که متعلق به کشورهای عربی‌اند بیشتر مرجانی و سنگی و غیرمسکونی

نامطلوب باشد (اذانی، ۱۳۸۱). رابرت آلن توسعه پایدار را توسعه‌ای تعریف کرده است که هدف آن ارضای مستمر نیازهای انسانی و به‌سازی کیفیت زندگی انسان‌ها در جامعه است (سلطانی عرب‌شاهی، ۱۳۸۳). از نظر لغوی، توسعه پایدار^(۳) معادل واژه (Sustainable Development) و به معنای توسعه‌ای است که می‌تواند به‌طور نامحدود یا در یک دوره زمانی مشخص ادامه یابد. توسعه پایدار، روندی است که بهبود شرایط اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و فناوری به سوی عدالت اجتماعی باشد و در جهت آلودگی اکوسیستم و تخریب محیط طبیعی نباشد (ملکی، ۱۳۸۲). توسعه پایدار؛ یعنی توسعه‌ای که از نظر محیط‌زیستی، غیرمخرب؛ از نظر فنی، مناسب؛ از نظر اقتصادی، ماندگار و از نظر اجتماعی، قابل پذیرش باشد؛ به‌طوری که توسعه پایدار در یک محیط یا کشور با در نظر گرفتن توان بوم‌شناسی نیروی انسانی، فناوری و منابع مالی متعلق به آن محیط یا کشور و در خور آن می‌تواند تحقق یابد (درویش و رهبر، ۱۳۸۴). جامع‌ترین و کامل‌ترین تعریفی که از توسعه پایدار شده است، همان تعریف مربوط به کمیسیون جهانی محیط‌زیست و توسعه، معروف به کمیسیون برانت‌لند می‌باشد: «توسعه پایدار، توسعه‌ای است که ضمن آن که به نیازهای کنونی پاسخ‌گوست، توانایی‌های نسل‌های آینده را برای پاسخ‌گویی به نیازها و خواسته‌های‌شان به مخاطره نمی‌اندازد» (G.Haughton, C.Hunter, 1994). در نهایت این که اندیشه جدید توسعه پایدار مبتنی بر آن است که بر پایه تفکر سیستماتیک و نظام‌یافته، همه چیز در محیط‌زیست و در پیوند با یکدیگر در نظر گرفته شود. از این‌رو، لازم است هر پدیده توسعه در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و محیط‌زیستی متأثر از هم مورد بررسی قرار گیرد (رحیمی، ۱۳۸۰). همچنین پس از تشکیل کنفرانس منطقه‌ای حفاظت و توسعه از محیط‌زیست دریایی و نواحی ساحلی خلیج فارس و دریای عمان و به تصویب رسیدن ساختار و سازمان کنوانسیون، اهداف، پروتکل‌ها و مواد ۳۰ گانه قانونی آن؛ محل استقرار دائمی راپمی در کشور کویت تشکیل گردید. اما پس از گذشت حدود دو دهه از تشکیل کنوانسیون منطقه‌ای کویت و از سال‌های ابتدایی قرن بیست و یکم کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس که با فقر جزایر در خلیج فارس روبرو بودند اقدام به ساخت جزایر مصنوعی نمودند. این ساخت و سازها به استناد مواد قانونی شماره یک، شش و هشت کنوانسیون منطقه‌ای حفاظت و توسعه از محیط‌زیست دریایی و نواحی ساحلی خلیج فارس و دریای عمان،

بوسیله انسان به طور مستقیم یا غیرمستقیم که اثرات زیان‌بخش مانند آسیب به منابع زنده، خطر برای سلامت انسان، ایجاد مانع در فعالیت‌های دریایی از جمله ماهیگیری، لطمه به کیفیت آب دریا و کاهش وسایل رفاهی و احتمال ایجاد خطرات محیط‌زیستی مورد بررسی قرار گرفت. همچنین در ماده ۴ آلودگی ناشی از کشتی‌های لایروب شن و ماسه و پمپاژ مجدد برای احداث جزایر مصنوعی، در ماده ۶ آلودگی ناشی از منابع واقع در خشکی شامل سنگ و خاکی که از ایران و دیگر کشورها خریداری و به داخل خلیج فارس تخلیه می‌شود، در ماده ۸ آلودگی ناشی از سایر فعالیت‌های انسانی که با احداث جزایر مصنوعی در ارتباط است، در ماده ۱۳ مسئولیت و جبران خسارت محیط‌زیستی مرتبط با احداث جزایر و در ماده ۲۵ حل و فصل اختلافات ناشی از پیگیری قانونی کشورهای شاکی در به خطر افتادن محیط‌زیست و توسعه پایدار خلیج فارس بحث و بررسی خواهد بررسی شده است.

نتایج و یافته‌ها

طرح اقدام کویت (KAP) و اسناد و مدارک حقوقی رایمی
کنوانسیون ابزار قانونی برای اتصال هشت کشور منطقه را در جهت هماهنگی فعالیت‌های خود به منظور حفاظت از محیط‌زیست دریایی مشترک را بنیان نهاد. کنوانسیون شامل سی ماده مشروح با مسئولیت‌های کشورهای متعاقد برای حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی است که تحت تهدید دائمی آلودگی سواحل و فعالیت‌های مبتنی بر زمین و همچنین حمل و نقل دریایی است. کنوانسیون با هدف حصول اطمینان از سلامت اجرای پروژه‌های توسعه و سایر فعالیت‌های بشر و عدم هرگونه آسیبی که محیط‌زیست دریایی و منابع زنده را به خطر می‌اندازد و یا ایجاد خطر برای سلامتی انسان به تصویب رسید. یکی دیگر از اهداف کنوانسیون توسعه یک رویکرد مدیریت یکپارچه با استفاده از محیط‌زیست دریایی و نواحی ساحلی بصورت پایدار که در دستیابی به اهداف محیط‌زیستی و توسعه به شیوه‌ای هماهنگ اجازه خواهد داد. به همین دلیل بر اهمیت همکاری و هماهنگی عمل براساس منطقه‌ای با هدف حفاظت از محیط‌زیست دریایی و نواحی ساحلی به نفع نسل حاضر و آینده، در سراسر کنوانسیون تاکید می‌نماید. قرار دادن ابزار و پروتکل‌های حقوقی منطقه‌ای ناظر بر تقویت حاکمیت منطقه‌ای کنوانسیون است. پروتکل‌های

می‌باشند (مستوفی‌الممالکی و گورانی، ۱۳۸۸). بر اساس ماده دوم کنوانسیون منطقه‌ای کویت، گسترش منطقه دریایی رایمی^(۵) به ترتیب بین عرض‌های جغرافیایی و طول‌های جغرافیایی زیر تعریف می‌شود: ۱۶ درجه و ۳۹ دقیقه شمالی تا ۵۳ درجه و ۳ دقیقه و ۳۰ ثانیه شرقی؛ ۱۶ درجه شمالی تا ۵۳ درجه و ۲۵ دقیقه شرقی؛ ۱۷ درجه شمالی تا ۵۳ درجه و ۳۰ دقیقه شرقی؛ ۲۰ درجه و ۳۰ دقیقه شمالی تا ۶۰ درجه شرقی و ۲۵ درجه و ۴ دقیقه شمالی تا ۶۱ درجه و ۲۵ دقیقه شرقی (www.ropme.org) محیط و محدوده مورد مطالعه چهار کشور حاشیه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان شامل: بحرین، قطر، عمان و به‌طور ویژه امارات متحده عربی می‌باشند. (نقشه ۱)



نقشه (۱): محدوده مسئولیت رایمی در حاشیه خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند (ترسیم: نگارندگان)

روش پژوهش

پژوهش حاضر از نوع کاربردی و از حیث ماهیت براساس روش توصیفی-تحلیلی به نحوی آینده‌پژوهی است. جمع‌آوری اطلاعات نیز با بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی و به طور خاص سایت رسمی سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط‌زیست دریایی (رایمی) انجام شده است. همچنین برای تهیه نقشه‌های مناطق مورد مطالعه از نرم‌افزارهای ArcMap و Snagit استفاده شده است. هدف از این پژوهش بررسی نقش و مسئولیت محیط‌زیستی سازمان منطقه‌ای رایمی در قبال احداث جزایر مصنوعی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان می‌باشد. در همین خصوص با استناد به اهداف کنوانسیون و بند الف ماده ۱ (تعاریف) کنوانسیون در رابطه با آلودگی دریایی

بحرین، عراق، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی، کویت و عمان در آن متعهد شده‌اند کوشش‌های خود را برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی مشترکشان به کار ببندند. کنوانسیون مذکور دارای ۳۰ ماده بوده و با هدف تعیین وظایف اعضاء برای حفاظت و حمایت از محیط‌زیست دریایی خلیج فارس و دریای عمان تدوین شده که همواره در معرض تهدید آلودگی ناشی از دریا و حمل و نقل دریایی می‌باشد. در این کنوانسیون از کشورهای عضو خواسته شده که فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی خود را در سرزمین‌های خود طوری تنظیم کنند که موجبات آلودگی محیط‌زیست دریایی حوزه را فراهم نکند. کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری در حفاظت از محیط‌زیست دریایی در برابر آلودگی و تهیه پروتکل مربوط به همکاری منطقه‌ای در مبارزه با آلودگی‌های نفتی و دیگر مواد مضر در موارد اضطراری ایجاد گردید. از زمان تاسیس آن، راپمی هماهنگی فنی به طرح اقدام کویت (KAP) را فراهم کرده است و هشت کشور عضو آن در اجرای کنوانسیون و پروتکل‌های آن، و همچنین تعدادی از پروژه‌ها، پوشش ارزیابی محیط‌زیستی و مدیریت محیط‌زیستی شامل آموزش و آگاهی‌رسانی عمومی کمک کرده‌اند. منطقه دریایی راپمی (به عنوان طرح اقدام کویت که قبلاً اشاره شد) که توسط هشت کشور عضو راپمی: ایران، عراق، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی احاطه شده است. اصطلاح «منطقه دریایی راپمی» توسط نمایندگان تام‌الاختیار کشورهای عضو برای رسیدن به اتفاق نظر در منطقه تحت پوشش کنوانسیون منطقه‌ای کویت در سال ۱۹۷۸ ابداع شد. این در واقع نشان‌دهنده حسن نیت کشورهای عضو برای همکاری در حفاظت از محیط‌زیست دریایی مشترک خود با وجود مرزهای ژئوپلیتیکی موجود است. (پورنوری، ۱۳۸۳ و مجموعه قوانین و مقررات محیط‌زیست، جلد دوم) به دنبال تشکیل کنوانسیون مذکور در سال ۱۹۷۸، سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط‌زیست دریایی (راپمی) تاسیس شده و فعالیت خود را از سال ۱۹۸۱ آغاز کرده است. (حافظ‌نیا و ربیعی، ۱۳۹۲) راپمی در اوایل سال ۱۹۷۹ و به‌طور خاص برای اجرای طرح اقدام کویت و همچنین کنوانسیون منطقه‌ای کویت و پروتکل‌های آن تاسیس شد. پس از آن، دبیرخانه موقت اداره برنامه‌ها و فعالیت‌های سازمان راپمی^(۶) به‌طور رسمی در تاریخ ۱ ژانویه ۱۹۸۲ در کویت تاسیس گردید. راپمی از سه ارگان اداری (شورا، دبیرخانه و کمیسیون قضایی)، نهادهای علمی (سنجش از

راپمی با پرداختن با مناطق بحرانی محیط‌زیستی توسعه‌یافته است. یکی از عناصر اصلی طرح اقدام کویت، ارزیابی دوره‌ای از وضعیت محیط‌زیست دریایی و ساحلی منطقه دریایی راپمی است. این ارزیابی از روند کیفیت محیط‌زیست، منابع تخریب و اثرات تخریبی آن بر سلامت انسان، اکوسیستم‌ها و امکانات رفاهی می‌باشد. کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری در حفاظت از محیط‌زیست دریایی در برابر آلودگی (۱۹۷۸) دارای پروتکل‌هایی است که با توجه به توصیه‌های اجزای حقوقی طرح اقدام کویت توسعه داده شده است. این پروتکل‌ها عبارتند از:

- پروتکل مربوط به همکاری‌های منطقه‌ای در مبارزه با آلودگی‌های نفت و دیگر موارد مضر در موارد اضطراری (۱۹۷۸)
- پروتکل مربوط به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری از فلات قاره (۱۹۸۹)
- پروتکل مربوط به در برابر منابع آلودگی مستقر در خشکی (۱۹۹۰)
- پروتکل مربوط به کنترل حرکات دریایی مرزی و دفع مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات در دریا (۱۹۹۸)
- پروتکل مربوط به حفاظت از تنوع‌زیستی و ایجاد مناطق حفاظت شده دریایی. (پورنوری، ۱۳۸۳ و مجموعه قوانین و مقررات محیط‌زیست، جلد دوم)

متعاقب طرحی که برنامه محیط‌زیست سازمان ملل متحد برای مقابله با آلودگی در خلیج فارس و دریای عمان تهیه کرد، کشورهای حاشیه این خلیج پس از چندین دوره مذاکره و نشست‌های مختلف، سرانجام در سال ۱۹۷۸، کنوانسیونی برای مقابله با آلودگی خلیج فارس و دریای عمان تصویب کردند که از ۳۰ ژوئن ۱۹۷۸ جهت اجرا لازم شده است (حافظ‌نیا و ربیعی، ۱۳۹۲). کنفرانس منطقه‌ای با حضور نمایندگان تام‌الاختیار بحرین، ایران، عراق، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی و نواحی ساحلی در کویت از ۱۵ تا ۲۳ آوریل ۱۹۷۸ برگزار شد. این کنفرانس در تاریخ ۲۳ آوریل سال ۱۹۷۸ مطابق با ۴ اردیبهشت‌ماه سال ۱۳۵۷ هجری شمسی طرح اقدام برای حفاظت و توسعه محیط‌زیست دریایی و مناطق ساحلی را به تصویب رساند. این کنوانسیون سند قانونی است که کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان یعنی جمهوری اسلامی ایران،

راه دور، ریس [سیستم یکپارچه اطلاعات] و میمک) و اسناد حقوقی (پروتکل‌ها و دستورالعمل‌ها) تشکیل شده است. هدف اصلی راپمی هماهنگ کردن تلاش هشت کشور عضو نسبت به حفاظت دریایی و محیط‌زیست ساحلی و اکوسیستم منطقه دریایی راپمی در برابر آلودگی دریایی و عوامل استرس‌زا که ممکن است از فعالیت‌های توسعه و یا سایر رانندگان تغییر یابد. شورا راپمی از نمایندگان دولت‌های متعاقد در سطح وزرای امور خارجه (بحرین، ایران، عراق، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی) تشکیل شده است. راپمی از طریق تصمیم‌گیری شورای مربوطه امور اداری و برنامه‌های سازمان را اداره و اجرا می‌نماید. جلسات عادی شورا دوسالانه است و توسط یک کمیته اجرایی که مسئولیت اجرایی داشته و تابع شورا است در طول دروه جلساتی را تشکیل داده و به شورا کمک می‌نماید. جلسات فوق‌العاده شورا نیز باید به درخواست حداقل یک دولت متعاقد برگزار شود و یا بنا به درخواست دبیر اجرایی توسط حداقل دو متعاقد تایید شود. همچنین ریاست شورا به‌صورت نوبه‌ای و به ترتیب حروف الفبا به زبان انگلیسی به هر دولت متعاقد داده خواهد شد. دبیرخانه راپمی از یک دبیر اجرایی، هماهنگ‌کننده، افسران و پرسنل لازم برای انجام کار تشکیل شده است. برخی از عملکردهای آن عبارتند از: انجام تکالیف تحت کنوانسیون و پروتکل‌های آن؛ تشکیل جلسات شورا و نهادهای وابسته به آن، جلسات قانونی، کارشناس فنی و گروه‌های تک‌کاره؛ انتقال اطلاعات، گزارش‌ها و سایر اطلاعات به کشورهای متعاقد؛ مشورت با دولت‌های متعاقد در مسائل مربوط به کنوانسیون و پروتکل‌های آن؛ تهیه گزارش در مورد مسایل مربوط به کنوانسیون و به مدیریت سازمان. (پورنوری، ۱۳۸۳ و مجموعه قوانین و مقررات محیط‌زیست، جلد دوم) بر اساس تاسیس سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط‌زیست دریایی در سال ۱۹۸۱، مرکزی با عنوان مرکز کمک‌های متقابل فوریت‌های دریایی یا میمک تاسیس شد که آن هم فعالیت‌های خود را از سال ۱۹۸۳ آغاز کرده است. ده سال بعد از انعقاد کنوانسیون کویت، کشورهای عضو پروتکلی را در زمینه آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج نفت از فلات قاره خلیج فارس، در ۲۹ مارس ۱۹۸۹، امضاء کردند که برای اولین بار اصولی را در زمینه جلوگیری از آلودگی‌های ناشی از تخلیه و بارگیری مواد مضر به دریا در هنگام عملیات و بهره‌برداری وضع کرده است (حافظ‌نیا و ربیعی، ۱۳۹۲). همچنین در تصمیم کمیته

اجرائی (۲۹ مارس ۱۹۸۹) کمیسیون قضایی متشکل از شش کشور عضو (ایران، عراق، کویت، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی) که مجرب بوده و در قوانین بین‌المللی و مسائل حقوقی با تجربه هستند، تشکیل شد. اعضای آن برای یک دوره پنج‌ساله منصوب شدند. اساسنامه کمیسیون قضایی عملکرد کمیسیون قضایی و صلاحیت این دادگاه در مورد حل و فصل اختلافات بین کشورهای متعاقد را به این شرح توضیح داد: تفسیر یا اجرای این کنوانسیون یا هر یک از پروتکل‌های آن؛ تعهدات عمومی موضوع ماده سوم معاهده؛ تحقق تعهدات، تحت برنامه عمل‌آرایه شده؛ اقدامات لازم برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی و مبارزه با آلودگی در کنوانسیون و پروتکل‌های آرایه شده آن؛ قضاوت در امور مربوط به تعیین مسئولیت مدنی و جبران خسارت ناشی از آلودگی محیط‌زیست دریایی؛ صلاحیت این دادگاه به نظر مشورتی در تمام سوالات حقوقی در درخواست از شورای مربوط؛ تفسیر یک معاهده در حفاظت از محیط‌زیست دریایی از آلودگی هوا؛ استفاده از قواعد حقوق بین‌الملل مربوط به پیشگیری، کاهش و مبارزه با آلودگی‌های دریایی؛ وجود و حدود مسئولیت حقیقت هر امری که صورت ثبوت و نقض آن را تشکیل می‌دهند؛ تعهدات بین‌المللی مربوط به حفاظت از محیط‌زیست دریایی؛ تفسیر مقررات و رویه‌های سازمان و هر ماده دیگر که توسط شورا به آن اشاره شده است. همچنین اهداف کنوانسیون کویت عبارتند از: همکاری در زمینه حمایت از محیط‌زیست دریایی در برابر آلودگی نفتی و سایر موارد مضر ناشی از فعالیت‌های انسان در خشکی یا دریا؛ حصول اطمینان از این که جریانات توسعه صنعتی به هیچ وجه به محیط‌زیست دریایی منطقه آسیب نرسانند و منابع زنده آن و سلامت انسانی را به خطر نیندازند؛ لزوم اتخاذ یک روش مدیریت جامع در مورد استفاده از محیط‌زیست دریایی و نواحی ساحلی؛ توسعه همکاری‌های منطقه‌ای با هدف حمایت از محیط‌زیست دریایی (پورنوری، ۱۳۸۳ و مجموعه قوانین و مقررات محیط‌زیست، جلد دوم). در همین راستا، تکالیفی نیز وضع شد. تکالیف اصلی دولت‌ها در برگیرنده تکلیف کلی برای حفاظت از محیط‌زیست خلیج فارس است. تکلیف عمومی که طبق مواد ۵ تا ۸ کنوانسیون به عهده دولت‌های خلیج فارس گذاشته شده است، شامل جلوگیری از آلودگی ناشی از تخلیه عمدی یا سهوی دفع تفاله از کشتی‌ها و هواپیماها، آلودگی ناشی از منابع خشکی آلودگی عمدی و یا اتفاقی ناشی از اکتشاف و

تخریب سواحل مرجانی، تغییر مسیر جریان‌های آبی (که پس از ورود از سواحل شمالی تنگه هرمز و خلیج فارس بر خلاف حرکت عقربه‌های ساعت از سواحل جنوبی خلیج فارس از تنگه هرمز خارج می‌شود)، کثیف نمودن آب توسط گل و لای حاصل از ساخت جزایر، دشوار نمودن زندگی زیست‌گونه‌های جانوری خلیج فارس مانند منابع زنده منحصربه‌فرد، جلبک‌ها، گیاهان دریایی و جنگل‌های حرا، تغییر الگوی جریانان جذر و مدی در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس، رسوب‌گذاری دریا در پشت جزایر مصنوعی، تغییرات اثرات اموج، افزایش روند ریزش فاضلاب و پسماندهای انسانی را به همراه داشته باشد (عابدی‌درچه و براتی، ۱۳۹۳). امروزه منافع مشترک کشورها به صورت فزاینده‌ای به همکاری جمعی دول و ملل در ارتباط با حفاظت از اکوسیستم کره زمین است. در این میان مسائل محیط‌زیستی دریاها، جلوه‌ای ویژه از گره خوردن منافع مشترک را به نمایش می‌گذارد که خلیج فارس نمونه بارز چنین اکوسیستمی است که اشتراک و تضاد منافع دولت‌های واقع در این حوزه ژئوپلیتیکی را نشان می‌دهد (زین‌العابدین، ۱۳۸۴). از این رو، ساخت جزایر مصنوعی، مانع گردش طبیعی آب (در جهت خلاف عقربه‌های ساعت آب از سواحل ایران وارد خلیج فارس و از سواحل جنوبی خارج) در اکوسیستم خلیج فارس می‌شود. بنابراین با ساخت این جزایر، آب‌های خلیج فارس شورتر و دمای آب افزایش خواهد یافت. همچنین آلودگی ناشی از استخراج و حمل نفت در خلیج فارس افزایش می‌یابد و در زندگی و حرکت ماهی‌های مهاجر به خلیج فارس و زندگی لاک‌پشت‌ها و دیگر موجودات دریایی، مشکل جدی ایجاد خواهد نمود. بنابراین ساخت این جزایر، بخش وسیعی از اکوسیستم خلیج فارس را به سمت نابودی سوق خواهد داد (صفوی و قنبری، ۱۳۹۰). از مهم‌ترین پیامدهای فاجعه‌بار محیط‌زیستی جزایر مصنوعی عبارتند از: ۱. تهدید امنیت زیستی پرندگان مهاجر و جانداران غیرمسکونی خلیج فارس، ۲. نابودی پوشش زنده مرجانی به عنوان یکی از پتانسیل‌های مهم تجمع زیستی خلیج فارس، ۳. تخریب پهنه‌بندی طبیعی بستر دریا (وفایی و الوندی، ۱۳۹۴). در بند الف ماده ۱ (تعاریف) کنوانسیون آمده است: مقصود از «آلودگی دریایی» داخل کردن مواد یا انرژی در محیط‌زیست دریایی بوسیله انسان به طور مستقیم یا غیرمستقیم می‌باشد که اثرات زیان‌بخش مانند آسیب به منابع زنده و خطر برای سلامت انسان و ایجاد مانع در فعالیت‌های دریایی از جمله ماهیگیری و

استخراج فلات قاره و آلودگی ناشی از فعالیت‌های انسانی می‌باشد. طبق مفاد این کنوانسیون، دولت‌ها باید سایر قواعد مرتبط و قابل اعمال از نظر حقوق بین‌الملل را نیز رعایت نمایند (فرشچی و همکاران، ۱۳۸۶).

کنوانسیون منطقه‌ای راپمی و پیامدهای محیط‌زیستی احداث جزایر مصنوعی

لایحه قانونی کنوانسیون منطقه‌ای حفاظت از محیط‌زیست دریایی با عنوان کنوانسیون راپمی به منظور حفاظت از محیط‌زیست دریایی خلیج فارس و دریای عمان با شماره ۳۹۱ مورخ ۱۳۵۸/۱۰/۲ مصوب ۱۳۵۸/۹/۲۱ و ابلاغ ۱۳۵۹/۰۳/۱۸ با شماره انتشار ۱۰۲۷۶، در سیزده صفحه شامل صفحات ۵۱-۳۹ مواد ۳۰ گانه این کنوانسیون را به تصویب مجلس شورای اسلامی رسانده است.

تاکنون تحقیق و پژوهش‌ها در رابطه با آلودگی‌های محیط‌زیستی خلیج فارس و نقش کنوانسیون منطقه‌ای کویت عمدتاً در زمینه آلودگی‌های نفتی حاصل از جنگ‌های منطقه و اکتشافات نفتی بوده است، اما تحقیق مستقل و ویژه‌ای در خصوص بررسی عملکرد کنوانسیون منطقه‌ای کویت راجع به آلودگی‌های محیط‌زیستی ناشی از احداث جزایر مصنوعی محدثه توسط کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان صورت نگرفته است. ذکر این نکته ضروری است که از بین هشت کشور عضو کنوانسیون منطقه‌ای کویت (راپمی) چهار کشور بحرین، قطر، عمان و به‌ویژه شیخ‌نشین‌های امارات متحده عربی به صورت جداگانه اقدام به احداث جزایر مصنوعی کرده‌اند که خود نیمی از اعضای عضو راپمی هستند. در این میان چهار کشور عربستان سعودی، کویت، عراق و جمهوری اسلامی ایران در این خصوص فعالیتی نداشته‌اند. عربستان سعودی نیز جزایر طبیعی متعددی نیز در دریای سرخ دارد. کویت نیز با بهره‌اندکی که از سواحل خلیج فارس دارد با مالکیت سه جزیره طبیعی نیازی به احداث جزیره مصنوعی ندارد و عراق هم با حداقل مرز دریایی با خلیج فارس، امکان چنین فعالیت‌هایی برایش متصور نمی‌باشد. از سوی دیگر جمهوری اسلامی ایران در شمال خلیج فارس و دریای عمان با ۲۰۴۵ کیلومتر مرز دریایی بیشترین سهم را به خود اختصاص داده و با دارا بودن بیشترین جزیره طبیعی از مزیت‌های زیادی برخوردار است. لیکن ساخت جزایر مصنوعی توسط برخی از کشورهای منطقه راپمی می‌تواند پیامدهایی مانند:

موارد اضطراری آلودگی که موجب صدمه به محیط‌زیست دریایی می‌گردد به عمل خواهند آورد (پورنوری، ۱۳۸۳ و مجموعه قوانین و مقررات محیط‌زیست، جلد دوم). حال آن که کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس برای ساخت جزایر مصنوعی با برداشت غیر قانونی ماسه از کف و پمپاژ مجدد آن روی سطح آب بوسیله کشتی‌ها سبب آلودگی محیط‌زیست دریایی خلیج فارس می‌شوند. تا جایی که حتی این کشورها با برداشت از بستر، زیربستر و فلات قاره، نه برای عملیات اکتشافی، بلکه به منظور ساخت جزایر مصنوعی که هیچ وجهه قانونی و عقلانی ندارد، بهره‌برداری می‌نمایند.

در ماده ۶ (آلودگی ناشی از منابع واقع در خشکی) این کنوانسیون چنین آمده: دولت‌های متعاقد کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری و کاستن از آلودگی ناشی از موادی که از خشکی، از راه هوا یا مستقیماً از ساحل به منطقه دریایی داخل می‌شود از جمله مواد زائد و فاضلاب‌ها معمول خواهند داشت (پورنوری، ۱۳۸۳ و مجموعه قوانین و مقررات محیط‌زیست، جلد دوم). این در حالی است که کشورهای مذکور برای استحکام جزایر مصنوعی از خاک و سنگ‌های سخت و بزرگ کشورهای خود و همسایه برای تثبیت و تقویت ماسه‌ها استفاده می‌کنند. به این ترتیب که با بارگیری خاک و سنگ از سواحل و بندرگاه‌ها و تخلیه آن در بین ماسه‌ها علاوه بر آلودگی محیط‌زیستی دریا، اقدام به تغییر شکل سواحل و بستر خلیج فارس نموده‌اند.

در ماده ۸ (آلودگی ناشی از سایر فعالیت‌های انسانی) بیان شده است: دولت‌های متعاقد کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری و کاستن از آلودگی ناشی از احیای اراضی و لایروبی‌های مربوط و لایروبی ساحلی به عمل خواهند آورد و با این گونه آلودگی مبارزه خواهند نمود (پورنوری، ۱۳۸۳ و مجموعه قوانین و مقررات محیط‌زیست، جلد دوم). در این میان ممکن است کشورهای عربی منطقه را پمی که اقدام به ساخت جزایر مصنوعی نموده‌اند به زعم خود در حال احیای اراضی ساحلی و یا استفاده حداکثری از سواحل برای انجام فعالیت‌های اقتصادی مانند گردشگری و تجارت باشند، در صورتی که این گونه لایروبی و فعالیت‌های مخرب ساحلی، تنها سبب تخریب محیط‌زیست دریایی خود و همسایگان در پهنه آبی نیمه بسته خلیج فارس خواهد شد.

در ماده ۱۳ (مسئولیت و جبران خسارت) آورده شده است: دولت‌های متعاقد متقبل می‌شوند که در تدوین و قبول مقررات و روش‌های مربوط به تعیین موارد زیر با یکدیگر همکاری کنند:

لطمه به کیفیت از لحاظ استفاده از آب دریا و کاهش وسایل رفاهی به بار آورد یا احتمال ایجاد این گونه خطرات را در بر داشته باشد (پورنوری، ۱۳۸۳ و مجموعه قوانین و مقررات محیط‌زیست، جلد دوم). برابر تعریف فوق از آلودگی‌های دریایی، کلیه فعالیت‌های کشورهای سازنده جزایر مصنوعی شامل برداشت و پاشش ماسه از کف خلیج فارس اعم از کشورهای امارات متحده عربی، قطر، بحرین و عمان مصداق آلودگی‌های دریایی می‌شود.

در ماده ۴ (آلودگی از کشتی‌ها) آمده است: دولت‌های متعاقد کلیه اقدامات مناسب را که طبق 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؛ که در همین خصوص برداشت رسوبات کف دریا و تخلیه مجدد جهت ساخت جزایر را می‌توان مصداقی از آلودگی تولید شده توسط کشتی‌های سازنده جزایر مصنوعی دانست.

و در ماده ۵ (آلودگی ناشی از تخلیه مواد زائد از کشتی و وسایط نقلیه هوایی) چنین بیان شده است: دولت‌های متعاقد کلیه اقدامات مناسب را جهت جلوگیری از آلودگی و کاهش آن و مبارزه با آلودگی در منطقه دریایی که از تخلیه مواد زائد یا سایر مواد از کشتی‌ها و وسایط نقلیه هوایی ناشی می‌شود معمول خواهند داشت و مراقبت به عمل خواهند آورد که مقررات قابل اجرای بین‌المللی مربوط به کنترل این آلودگی طبق آن چه در کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوطه پیش‌بینی شده است به نحو مؤثری در منطقه دریایی رعایت گردد. بر همین اساس، کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس مانند امارات متحده عربی در اقدامی تخریبی، با لایروبی کف خلیج فارس توسط ناوگان‌های پیشرفته بزرگ هلندی «وَن‌اُورد» و بلژیکی «یان‌دنول» ماسه مورد نیاز برای ساخت چنین جزایری را از کف دریا استخراج و در مکان و موقعیتی مشخص شده توسط هدایت ماهواره‌ها می‌باشند (عابدی‌درچه و براتی، ۱۳۹۳). همچنین در ماده ۷ (آلودگی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری در بستر دریایی سرزمینی و زیربستر آن و فلات قاره) ذکر گردیده است: دولت‌های متعاقد کلیه اقدامات مناسب 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 زیربستر آن و فلات قاره ناشی می‌شود از جمله جلوگیری از حوادث و مقابله با

جزایر مصنوعی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس

در سطح جهان و منطقه خلیج فارس، جزایر مصنوعی در کنار شهرهای بزرگ و کوچک به منظور دسترسی به فضای بیشتر برای اهداف اقتصادی، سیاسی و اجتماعی قرار گرفته‌اند (پیشگاهی‌فرد و همکاران، ۱۳۹۱). جزایر مصنوعی نباید به گونه‌ای ساخته شوند که در نزدیکی نقاط زیر قرار بگیرند و یا تمامیت زیست‌گاه طبیعی را به خطر بیندازند: زیست‌گاه‌های مرجانی طبیعی، بسترهای مهم گیاهان دریایی یا جلبک‌های بزرگ، صخره‌های صدفی، بسترهای پرورش نرم‌تنان، زیست‌گاه‌های مندرج در قانون حفاظت از گونه‌های در خطر یا سایر قوانین مشابه (U.S. Environmental Protection Agency's, 2006). امارات متحده عربی در قالب یک فدراسیون سیاسی از هفت امارت شیخ‌نشین تشکیل شده است که عبارتند از: ابوظبی، دبئی، شارجه، عجمان، ام‌القوین، رأس‌الخیمه و فجیره (اسدی، ۱۳۸۱). در ژانویه سال ۲۰۰۲ میلادی بود که امیرنشین دبئی ساخت جزایر مصنوعی را آغاز کرد. این طرح که «پروژه نخیل» نام داشت، به سفارش شیخ‌محمدبن‌راشد آل‌مکتوم انجام گرفت و شامل سه جزیره مصنوعی به شکل نخل با نام‌های «نخل جمیرا»، «نخل جبل‌علی» و «نخل دیرا یا دیره» است که پس از اتمام این سه پروژه و پروژه جهان، ۱۲۰۰ کیلومتر به سواحل (۶۰ کیلومتری) امارات افزوده خواهد شد. کارشناسان، زمان اتمام این پروژه‌ها را بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۰ می‌دانند. همچنین، پروژه جهان به‌شکل نقشه کره زمین (العالم) است که خود، شامل ۳۰۰ جزیره کوچک است. این جزیره در ابعادی با ۶ کیلومتر عرض و ۹ کیلومتر طول است که نام جزیره‌های کوچک درونی آن، بر اساس نام کشورهای جهان است. جزیره جمیرا با یک تنه اصلی و هفده شاخه، در محدوده‌ای به ابعاد ۵×۵ کیلومتر گسترده شده است. جزیره دیرا به تنهایی در حدود چهل و شش میلیون متر مربع مساحت دارد و به‌شکل درخت نخل با چهل و یک شاخه طراحی شده است. دیرا توانایی اسکان حدود یک میلیون نفر را خواهد داشت. دبئی طرح‌های بزرگی در سواحل جنوبی خلیج فارس در دست ساخت دارد (Moran & Russell, 2008). امارت شرق دبئی، یعنی شارجه، اعلام کرده است که با سرمایه‌گذاری ۴/۹ میلیارد دلار، مجمع‌الجزایر مصنوعی خود را با نام «النجوم» می‌سازد. مجمع‌الجزایر نجوم، از ۱۰ جزیره تشکیل شده است و حدود ۵/۶ میلیون متر مربع از شمال شرق

ا. مسئولیت‌های مدنی و جبران خسارت ناشی از آلودگی محیط‌زیست دریا با در نظر گرفتن مقررات بین‌المللی مربوطه؛

ب. مسئولیت و جبران خسارت از نقض تعهدات این کنوانسیون و پروتکل‌های آن. (پورنوری، ۱۳۸۳ و مجموعه قوانین و مقررات محیط‌زیست، جلد دوم) با استناد به دو بند ماده ۱۳ کنوانسیون، هر یک از کشورهای عضو می‌توانند مدعی مسئولیت مدنی و جبران خسارت ناشی از آلودگی محیط‌زیست دریایی توسط کشورهای سازنده جزایر مصنوعی شوند.

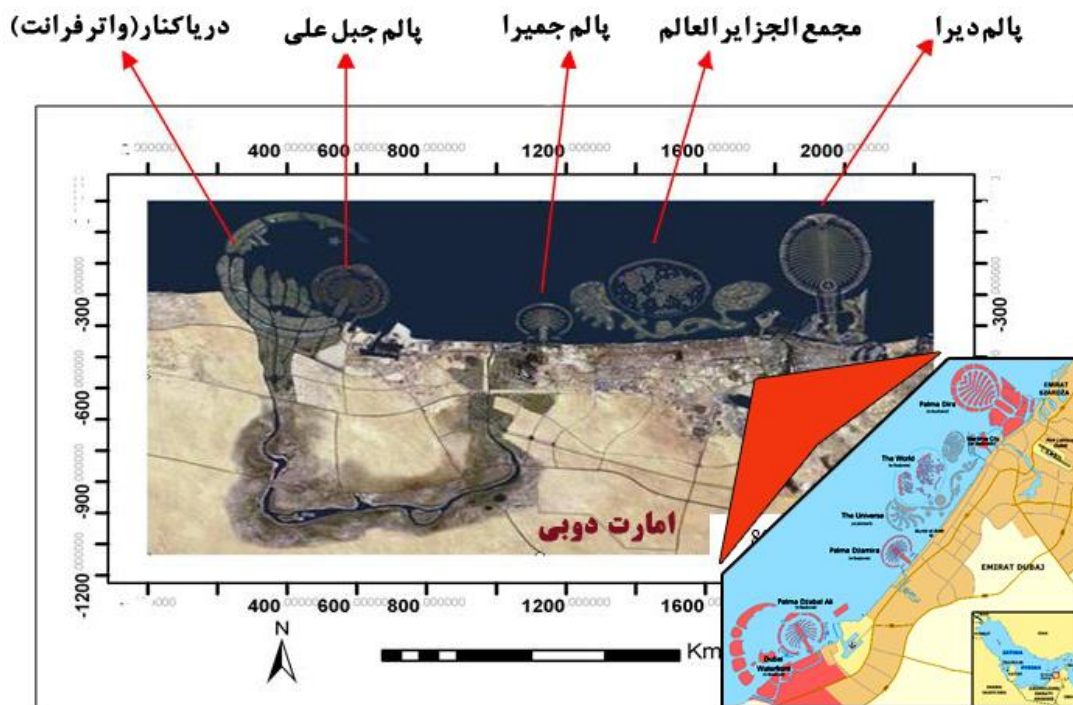
در ماده ۲۵ (حل و فصل اختلافات) آمده است:

ا. در صورت بروز اختلاف در تفسیر و تعبیر یا اجرای این کنوانسیون یا پروتکل‌های آن دولت‌های متعاقد از طریق مذاکره یا هر طریق مسالمت‌آمیز دیگر به انتخاب خود برای حل و فصل اختلاف اقدام خواهند کرد.

ب. هرگاه دولت‌های متعاقد طرف اختلاف نتوانند اختلاف خود را از طریق مذکور در بند (الف) حل و فصل نمایند، اختلاف خود را به کمیسیون قضائی حل اختلاف ارجاع خواهند کرد (پورنوری، ۱۳۸۳ و مجموعه قوانین و مقررات محیط‌زیست، جلد دوم). به استناد این دو بند سازمان حفاظت از محیط‌زیست جمهوری اسلامی ایران با تعامل و همکاری با کشورهای سازنده جزایر مصنوعی می‌تواند اقدام به پیشگیری و جلوگیری از ساخت چنین جزایری نماید و در صورت نرسیدن به این مهم، می‌تواند با طرح آن در کمیسیون قضائی برابر مواد قانونی و پروتکل‌های مربوطه مسئولیت محیط‌زیستی خود و راپمی را در قبال این آلودگی بزرگ محیط‌زیستی در خلیج فارس و دریای عمان دنبال نماید.

بر اساس اصل توسعه پایدار، پاسداری از محیط زیست بخش جدا نشدنی توسعه در ابعاد مختلف محسوب می‌شود (أمیدی، ۱۳۸۶). در ساخت جزایر مصنوعی توجه به منافع جامعه بین‌المللی از اهمیت بالایی برخوردار است. در حقوق بین‌الملل محیط زیست دریاها نیز این نکته مورد توجه قرار دارد. از این رو اگر ساخت جزایر مصنوعی آثار زیان‌بار محیط زیستی داشته باشد، حقوق بین‌المللی منافع جامعه بین‌المللی را بر منافع دولت سازنده برتری می‌دهد (عباسی‌اشلقی، ۱۳۹۰).

ساحل، یعنی ۱۵ کیلومتر دورتر از مرکز شارجه را دربر می‌گیرد. در شمال شرقی امارات متحده عربی، امارت رأس الخیمه برای ساخت جزایر مصنوعی خود برنامه‌ریزی کرده است. این امارت با صرف هزینه ۵۰۰ میلیون دلاری، برنامه ساخت جزایر (ثریا یا سارایا) را با مساحت یک میلیون متر مربع در دست اقدام دارد (Salahuddin, 2006).



نقشه (۲): جزایر مصنوعی دوبی در امارات، (عابدی درچه و براتی، ۱۳۹۳)



نقشه (۳): جزایر مصنوعی رأس الخیمه و ابوظبی در امارات، (عابدی درچه و براتی، ۱۳۹۳)

دورادور آن احداث گردید. وقتی از پالم جبل علی به سمت شمال در سواحل دوبی حرکت کنیم، به پالم یا نخیل جمیرا اولین قسمت از پروژه نخیل که در سال ۲۰۰۲ شروع شد، می‌رسیم. این پالم به طول ۵/۲ و عرض ۴/۹ کیلومتر و مساحتی حدود ۲۰ کیلومتر مربع احداث شده است. پس از آن مجمع‌الجزایر العالم یا جهان به شکل بیضی با یک حصار سدی جهت حفاظت از آن با طول ۹/۳ و عرض ۷/۴ ساخته شده که اخیراً طرحی در حاشیه

همچنین شیخ‌نشین رأس‌الخیمه در حال احداث جزایر مصنوعی دیگری با نام القصر توسط یک شرکت عربستانی به نام الوسام و در جنوب غربی نیز جزیره‌ای به نام مرجان با ابعادی حدود ۳/۴×۳/۶ به شکلی عجیب می‌باشد. در سال ۲۰۰۳ شیخ‌نشین دوبی دست به ساخت دومین جزیره مصنوعی پالم یا نخیل جبل علی در ابعادی به طول ۷/۴ و عرض ۷ کیلومتر در قسمت جنوبی دوبی زد که البته پروژه دیگری بعدها به نام آب‌کنار به

جزیره امارات متحده عربی بوده که برای احداث آن بیش از ۱۰۰ میلیارد درهم هزینه شده است (عابدی‌درچه و براتی، ۱۳۹۳). از سوی دیگر، کشور کوچک جزیره‌ای بحرین نیز، رقابت شدیدی برای کسب سهم قابل توجهی از صنعت گردشگری دارد. این کشور دو مجمع‌الجزایر مصنوعی (امواج و دیورات) را در حال ساخت دارد (Fowler, 2009). همچنین مجمع‌الجزایر ماهی بحرین، از ۱۳ جزیره و در مساحت ۲ کیلومتر مربع ساخته خواهد شد و نیازمند ۲۷ میلیون متر مکعب شن و ماسه است (پیشگامی فرد و همکاران، ۱۳۹۱). جزیره مصنوعی امواج با ابعاد $۲/۶ \times ۲/۶$ کیلومتر در شمال شرقی جزیره بحرین و مابین دو جزیره مصنوعی المحرق به طول $۳/۹$ و عرض $۳/۲$ کیلومتر و دلمونیا به طول $۱/۹$ و عرض $۱/۲$ کیلومتر قرار گرفته؛ همچنین جزیره ماهی در کنار مجمع‌الجزایر دیگری در شمال بحرین با ابعاد ۱۰۰۰×۳۰۰ متر احداث شده است. در جنوب شرقی کشور بحرین جزیره مصنوعی دیگری در قالب یک مجمع‌الجزایر به نام دیورات با ابعاد به طول $۵/۸$ و عرض ۴ کیلومتر ساخته شده است (عابدی‌درچه و براتی، ۱۳۹۳).

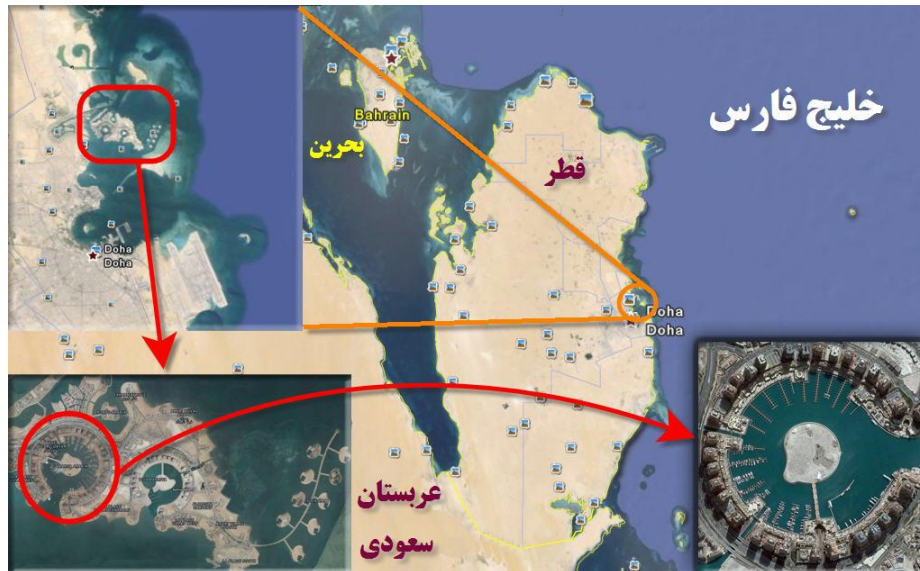
نزدیک به ساحل آن در کنارش در حال اجراست. و بعد از پروژه العالم نیز آخرین جزیره مصنوعی دومی با نام پالم یا نخیل دیرا در ابعادی بزرگ‌تر از پالم‌های جبل علی و جمیرا به طول ۱۴ و عرض $۸/۵$ کیلومتر در سال ۲۰۰۴ کلید زده شد و مساحت آن بیشتر از منطقه «منهتن» نیویورک است. پالم‌های جبل علی و دیرا به ترتیب ۲ و ۸ برابر پالم جمیرا وسعت دارند. حجم شن، ماسه و سنگ مصرفی برای ساخت دو جزیره جمیرا و جبل علی مجموعاً بالغ بر $۱۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰$ متر مکعب است و این رقم در مورد پالم دیره به تنهایی معادل $۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰$ متر مکعب است. همچنین شیخ‌نشین ابوظبی، سواحل آن به شکلی است که شامل جزایر مصنوعی و طبیعی متعددی بوده که حتی جزایر طبیعی آن هم به نحوی به مصنوعی تبدیل شده است. جزایر السعیدیات، المیکاء، لولو، مارینامول، مصنوعه، الحدیریات، ام‌یفینه، الریم و الماریه بخشی از این جزایر هستند. جزیره یاس که از سواحل خلیج فارس فاصله دارد، در خود یکی از بزرگ‌ترین مجموعه‌های تفریحی را با نام عالم فراری جای داده است. در این بین جزیره السعیدیات با وسعت ۲۷ کیلومتر مربع بزرگ‌ترین



نقشه (۴): جزایر مصنوعی شمال شرقی بحرین (امواج، المحرق و دلمونیا)، جنوب شرقی بحرین (دیورات)، شمال بحرین (ماهی)؛ (عابدی‌درچه و براتی، ۱۳۹۳)

کرد (Salahuddin, 2006). این جزیره با نام عربی لولو در ابعادی به طول ۵/۲ و عرض ۲/۳ کیلومتر احداث شده است (عابدی‌درچه و براتی، ۱۳۹۳).

کشور قطر نیز در حال ساخت مجمع‌الجزایر مصنوعی به فاصله ۳۵۰ متر از سواحل خود است. جزایر مروارید قطر، تا ۴ کیلومتر مربع گسترش خواهد یافت و مسکن ۳۰۰۰۰ نفر را تامین خواهد



نقشه (۵): جزیره مصنوعی مروارید قطر، (عابدی‌درچه و براتی، ۱۳۹۳)

عمان در غرب مسقط پایتخت این کشور و در کنار سواحل دریای عمان قرار گرفته است. این جزیره با یک موج‌شکن محافظت شده و در ابعادی به طول ۱/۸ و عرض ۱/۲ کیلومتر احداث شده است (عابدی‌درچه و براتی، ۱۳۹۳).

پروژه موجی شکل ۸۰۵ میلیون دلاری عمان، ۷/۳ کیلومتر از نوار ساحل و نزدیک ساحل این کشور را اشغال می‌کند. همچنین جزیره موج عمان، ۴۰۰۰۰۰ متر مربع از اراضی احیا شده را دربر می‌گیرد (پیشگاهی‌فرد و همکاران، ۱۳۹۱). جزیره مصنوعی موج



نقشه (۶): جزیره مصنوعی موج عمان، (عابدی‌درچه و براتی، ۱۳۹۳)

به دریاها را در بر می‌گیرد ساخت جزایر مصنوعی بیشتر برای کارهای پژوهشی و اکتشافی مورد نظر بوده است. با توجه به آثار

در حقوق بین‌الملل ساخت جزایر مصنوعی منع نشده است، ولی در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ که بیشتر قواعد حقوقی مربوط

دریایی مربوط به اکتشاف و بهره‌برداری از فلات قاره می‌تواند موجبات خسارت به محیط‌زیست را فراهم نماید به عنوان یک اصل در نظر گرفته شده است. پروتکل شماره ۳ با ذکر این نکته که حفاظت از محیط‌زیست دریایی در برابر آلودگی از منابع زمینی اصلی اساسی است به تصویب رسیده است. و نهایتاً پروتکل شماره ۵ حفاظت از تنوع زیستی و ایجاد مناطق حفاظت شده را مورد تأکید قرار داده است.

با این اوصاف اگرچه براساس کنوانسیون حقوق دریاها ساخت جزایر مصنوعی توسط دولت‌ها ممنوع نشده و ماده ۶۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ به تفصیل در این رابطه توضیحات لازم را ارائه کرده است، ولی باید توجه داشت که ساخت این جزایر نمی‌تواند بدون توجه به حقوق و منافع دیگران و پیامدهای محیط‌زیستی صورت بگیرد. کشورهای سازنده موظف هستند حقوق دیگران را محترم شمارند و منافع متقابل را رعایت کنند (عباسی‌اشلقی، ۱۳۹۰).

بحث و نتیجه‌گیری

کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس در اوایل قرن بیست و یکم به فکر توسعه صنعت گردشگری، اکوتوریسم و تجارت حاصل از احداث جزایر مصنوعی افتادند. با این شرایط خلیج فارس به عنوان یک اکوسیستم منحصربه‌فرد و نیز یک آبراه حیاتی و بین‌المللی با اجرای طرح‌های توسعه‌ای که پیوستی محیط‌زیستی ندارد، تنها سبب به خطر افتادن توسعه پایدار در منطقه خواهد شد. اما سازمان منطقه‌ای کویت که با هدف حفاظت از محیط‌زیست دریایی تشکیل شد، نقش و مسئولیت محیط‌زیستی داشته و براساس اهداف، وظایف، پروتکل‌ها و مواد قانونی کنوانسیون می‌تواند احیاگر این پهنه آبی در زمینه محیط‌زیست دریایی باشد، که البته ساز و کار قانونی آن چه از لحاظ ساختار و سازمان مانند شورا و کمیسیون قضائی و چه از لحاظ جنبه‌های قانونی در راپی می وجود دارد و تنها با وجود اراده در اعضاء آن این امر دست یافتنی خواهد شد. در همین راستا دولت‌مردان جمهوری اسلامی ایران با مسئولیت محیط‌زیست ی، بایستی براساس اسناد و پروتکل‌های این سازمان طرحی مبتنی بر پیشگیری و جلوگیری از ادامه روند احداث جزایر مصنوعی را در راپی می مطرح و با کمک کشورهای عراق، کویت و عربستان سعودی و دیگر سازمان‌های بین‌المللی محیط‌زیستی دعای خود را در قبال فعالیت کشورهایمانند قطر، بحرین و امارات متحده

محیط‌زیستی پروژه‌های ساخت جزایر مصنوعی، اصول حقوق بین‌المللی جدید 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 متحده عربی بر پایه موازین بین‌المللی موظف است که به نگرانی‌های دولت‌های همسایه توجه کند و گام‌های فوری در راه زدودن این نگرانی‌ها بردارد و تا از میان نرفتن این نگرانی‌ها در ساخت جزایر مصنوعی درنگ کند (امیدی، ۱۳۸۶). بنابراین، با توجه به قوانین سازمان منطقه‌ای کویت مبنی بر درخواست تشکیل جلسه، جلسات فوق‌العاده شورا باید به درخواست حداقل یک دولت متعاقد برگزار شود و یا بنا به درخواست دبیر اجرایی توسط حداقل دو متعاقد تأیید شود. با این وجود، جمهوری اسلامی ایران با درخواست جلسه‌ای فوق‌العاده در خصوص بررسی آلودگی‌های محیط‌زیستی ناشی از احداث جزایر مصنوعی و با متقاعد نمودن عضوی دیگر مانند کشور عراق می‌تواند گامی مهم در این راستا بردارد.

در تصمیمی که در سال ۱۹۸۹ توسط کمیته اجرایی گرفته شد، کمیسیون قضایی متشکل از شش کشور عضو (ایران، عراق، کویت، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی) گردید و مقرر شد عملکرد کمیسیون قضایی و صلاحیت این دادگاه در مورد حل و فصل اختلافات بین کشورهای متعاقد در خصوص اقدامات لازم برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی و مبارزه با آلودگی مطابق با کنوانسیون و پروتکل‌های آن باشد. بنابراین، قضاوت در امور مربوط به تعیین مسئولیت مدنی و جبران خسارت ناشی از آلودگی محیط‌زیست دریایی و استفاده از قواعد حقوق بین‌الملل مربوط به پیشگیری، کاهش و مبارزه با آلودگی‌های دریایی و به اجرا در آمدن تعهدات بین‌المللی مربوط به حفاظت از محیط‌زیست دریایی بایستی از طریق این کمیسیون پیگیری و به اجرا در آید. با توجه به عدم فعالیت چهار عضو از شش عضو کمیسیون قضایی راپی می در احداث جزایر مصنوعی؛ ایران، عراق، کویت و عربستان سعودی می‌توانند مقدمات پیگیری چنین مسئولیتی را درباره فعالیت‌های عجولانه و مدیریت نشده احداث جزایر مصنوعی و آلودگی‌های محیط‌زیستی را دنبال نمایند. این کار گروه به استناد ماده ۲ و ۳ و ۵ پروتکل‌های کنوانسیون منطقه‌ای کویت در قالب طرح اقدام کویت می‌تواند کشورهای دیگر را به منظور جلوگیری از فعالیت‌های مذکور با خود همراه سازند. پروتکل شماره ۲ با بیان این مطلب که هرگونه آلودگی

یادداشت‌ها

- عربی دنبال نمایند. چنین اقداماتی از این کشورها برای احداث جزایر مصنوعی و تخریب محیط‌زیست طبیعی و تهدید توسعه پایدار خلیج فارس در آینده، زندگی را برای جانداران ساکن خلیج فارس و افراد بشر در حاشیه آن به خطر خواهد انداخت.
1. Sustainable
 2. Sustenere
 3. Sustainable Development
 4. Regional Organization for the Protection of the Marine Environment (ROPME)
 5. ROPME Sea Area (RSA)
 6. UMEP

فهرست منابع

- آسایش، ح. و استعلاجی، ع. ۱۳۸۲. اصول و روش‌های برنامه‌ریزی ناحیه‌ای. چاپ اول. دانشگاه آزاد اسلامی ری. اذانی، م. ۱۳۸۱. توسعه پایدار شهری. مطالعه موردی شهر اصفهان. پایان‌نامه دوره دکتری. دانشگاه اصفهان. اسدی، ب. ۱۳۸۱. خلیج فارس و مسایل آن. تهران. سمت.
- اسماعیل‌زاده، ح. ۱۳۸۲. برنامه‌ریزی توسعه فضایی شهرستان بناب. پایان‌نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری. تهران. دانشگاه تربیت مدرس.
- امیدی، ع. ۱۳۸۶. حقوق بین‌الملل و ساخت جزایر مصنوعی. ماهنامه اطلاعات سیاسی-اقتصادی. شماره ۲۳۸-۲۳۷.
- پیشگاهی‌فرد، ز؛ کامران، ح؛ افضل‌ی، ر و التیامی‌نیا، ر. ۱۳۹۱. پیامدهای محیط‌زیستی و حقوقی ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس. فصل‌نامه پژوهش‌های جغرافیای انسانی. شماره ۷۹. بهار، صص ۱۴۰-۱۱۷.
- پورنوری، م. ۱۳۸۳. حقوق بین‌الملل دریاها. جلد اول. چاپ اول. تهران: انتشارات مهدحقوق.
- تقی‌زاده انصاری، م. ۱۳۸۷. حقوق محیط‌زیست در ایران. تهران. سمت.
- حافظ‌نیا، م.ر. و ربیعی، ح. ۱۳۹۲. مطالعات منطقه‌ای خلیج فارس. چاپ اول. تابستان. تهران. سمت.
- درویش، م. و رهبر، ا. ۱۳۸۴. آموزش پژوهش‌های بیابان و بیابان‌زایی. جنگل و مرتع شماره ۴۲.
- دفتر حقوقی سازمان حفاظت محیط‌زیست. بی‌تا. مجموعه قوانین و مقررات محیط‌زیست (کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی). جلد دوم. صص ۱۱۴۷-۱۱۲۹.
- رحیمی، ح. ۱۳۸۰. نقش فرهنگ در توسعه پایدار. اطلاعات سیاسی-اقتصادی. سال پانزدهم. شماره ۱۲-۱۱.
- زاهدی‌اصل، م. ۱۳۸۱. مبانی رفاه اجتماعی. تهران. نشر دانشگاه علامه طباطبایی.
- زرگر، ا. و توروژی‌کلرمی، ز. ۱۳۹۵. مسئولیت و نقش دولت‌های حوزه خلیج فارس در حفاظت از محیط‌زیست. فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل. سال نهم. شماره ۳۳. بهار، صص ۲۸۲-۲۵۱.
- زین‌العابدین، ی. ۱۳۸۴. صلح و ژئوپلیتیک محیط‌زیستی. فصلنامه ژئوپلیتیک. انجمن ژئوپلیتیک. چکیده مقالات دومین کنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران.
- سلطانی عرب‌شاهی، م. ۱۳۸۳. مدیریت توسعه. (رشته مدیریت). تهران. انتشارات استادی.
- صفوی، س. ی. و قنبری، ع. ا. ۱۳۹۰. پیامدهای احداث جزایر مصنوعی امارات متحده عربی بر ایران در خلیج فارس. فصلنامه ژئوپلیتیک. سال هفتم. شماره سوم. پاییز. صص ۲۴-۱.

عابدی‌درچه، م. و براتی، ع. ۱۳۹۳. پیامدهای احداث جزایر مصنوعی و احیای جزایر طبیعی بر توسعه پایدار خلیج فارس. اولین کنفرانس ملی جغرافیا. گردشگری. منابع طبیعی و توسعه پایدار. دانشگاه تهران.

عباسی‌اشلقی، م. ۱۳۹۰. ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس از منظر حقوق بین‌الملل محیط زیست. فصلنامه راهبرد، سال بیستم. شماره ۵۸. بهار. ۶۴-۴۷.

فرشچی، پ؛ دبیری، ف. و شجاعی، س. ۱۳۸۶. بررسی ابعاد حقوقی آلودگی‌های نفتی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان (از دیدگاه حقوق بین‌الملل). علوم و تکنولوژی محیط‌زیست. دوره نهم. شماره چهارم. زمستان. صص ۷۵-۸۵.

قاسمی، ن. ۱۳۸۴. حقوق کیفی محیط‌زیست. چاپ دوم. تهران. انتشارات جمال‌الحق.

لایحه قانونی شماره ۳۹۱ مورخ ۱۳۵۸/۱۰/۲ مصوب ۱۳۵۸/۹/۲۱ و ابلاغ ۱۳۵۹/۰۳/۱۸ با شماره انتشار ۱۰۲۷۶، صص ۵۱-۳۹.

مجنونیان، ه. ۱۳۶۳. کلیاتی پیرامون پارک‌های ملی و ذخایر طبیعی. محیط‌شناسی. شماره ۱۲.

مستوفی‌الممالکی، ر. و رستم‌گورانی، ا. ۱۳۸۸. (توسعه جزایر خلیج فارس با تاکید بر صنعت گردشگری: مورد جزیره هرمز). مجموعه مقالات همایش ملی جایگاه خلیج فارس در تحولات استراتژیک جهان. چاپ اول. تابستان ۱۳۸۷. گرمسار. تهران. مؤسسه جغرافیایی و کارتوگرافی گیتاشناسی.

ملکی، س. ۱۳۸۲. شهر پایدار و توسعه پایدار شهری. فصل‌نامه مسکن و انقلاب. شماره ۱۰۲.

وفایی، م. و الوندی، ف. ۱۳۹۴. پیامدهای منفی تاسیس جزایر مصنوعی امارات در خلیج فارس از منظر حقوق بین‌الملل دریاها. فصلنامه مجلس و راهبرد. سال بیست و دوم. شماره ۸۳. پاییز. صص ۲۴۳-۲۲۶.

Fowler, J. & Stephan, T. 2009. Amwaj Island Constructed With Geotubes, Bahrain.

Houghton, G. C. 1994. Managing Sustainable Urban Development, Averbury Studies in Green Research.

Moran, D. & Russell, J. A. 2008. Militarization of Energy Security, Strategic Insights, Vol. 7, P. 1-18.

Rabionet, I. 2008. Indicators for Evaluating the Impact of Artificial Islands on the Barcelona Coast, Coastal Management, Vol. 36, No. 3, PP. 254- 273.

Salahuddin, B. 2006. The Environmental Impacts of the Artificial Island Construction in Dubai of the UAE, Duke University.

U.S. Environmental Protection Agency's (EPA). 2006. National Guidance: Best Management Practices for Preparing Vessels Intended to Create Artificial Reef. U.S.A.

رسمی سازمان حفاظت محیط‌زیست سایت www.doe.ir/portal/home/?113848/ropme

کنوانسیون منطقه‌ای کویت (راپمی) www.ropme.org/home.clx