

بررسی ابعاد حقوقی چالشهای ژئوپولیتیک-محیط زیستی آلودگیهای دریایی خلیج فارس و دریای عمان

سونا قاسمی^۱

عباس پورهاشمی^{*۲}

ahashemy@yahoo.com

علی زارع^۳

پروین فرشچی^۴

هرمیداس باوند^۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱۰/۲۷

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۹/۲۳

چکیده

منابع آلودگی دریای خلیج فارس و دریای عمان گسترده و متنوع است. آلودگی های نفتی، جوی، تردد کشتی ها، فعالیتهای اکتشافی در بستر دریا، تخلیه پسماندها و دفع زباله های شهری، ایجاد جزایر مصنوعی، ورود پساب شور دستگاه های آب شیرین کن و غیره مهمترین منابع آلودگی شناخته شده این منطقه به شمار می آید. با این همه، رژیم حقوقی حاکم در نظام عرفی و قراردادی موجود توان مقابله با گستردگی آلودگی های موجود را ندارد. چالش های سیاسی، رقابتهای منطقه ای و خلأهای حقوقی اعم از منطقه ای و جهانی منجر به عدم همکاری موثر برای مقابله با آلودگی دریایی شده است. پژوهش حاضر با روش استقرایی و تحلیلی به واکاوی این موضوع پرداخته است. نتایج پژوهش نشان می دهد که خلأهای موجود اعم از حقوقی و اجرایی، در مبارزه با آلودگی خلیج فارس، رفتار بازیگران سیاسی را تحت تأثیر قرار داده است و ضرورت همکاری بین المللی به منظور جبران خلأهای حقوقی و اجرایی اجتناب ناپذیر است.

واژه های کلیدی: آلودگی دریایی، خلیج فارس، دریای عمان، ژئوپولیتیک، حقوق بین الملل محیط زیست.

۱- دکتری حقوق محیط زیست دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران.

۲- عضو هیات علمی و رئیس موسسه تخصصی حقوق بین الملل کانادا، تورنتو، کانادا. * (مسوول مکاتبات)

۳- استادیار، دانشکده حقوق، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۴- استادیار، گروه حقوق محیط زیست، دانشکده منابع طبیعی و محیط زیست، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۵- استاد دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، ایران.

Geopolitical and Environmental Study of the Pollutions in the Persian Gulf and the Gulf of Oman

Sonia Ghasemi¹

Abbas Poorhashemi^{2*}

ahashemy@yahoo.com

Ali Zare³

Parvin Farshchi⁴

Davood Hermidas Bavand⁵

Admission Date: January 17, 2023

Date Received: December 14, 2022

Abstract

The sources of pollutions in the Persian Gulf and the Gulf of Oman are very widespread and various. Oil and atmospheric pollutions, ships traffic, discovering activities through the seabed, waste offloading; municipal waste disposal, constructing artificial islands, discharging saline wastewater of desalination machines, etc. are the most important recognized sources of pollution in the region. However, the dominating legal system of the present common and conventional law cannot confront these various and widespread pollutions. Political challenges, regional competitions, and legal gaps (regional or international) have led to non-cooperation in confronting sea pollution. The present study, using an analytical and inductive method, focused on this issue. The results showed that the gaps in combating the Persian Gulf pollution have impacted on the behavior of political stakeholders and that the international cooperation is a must for filling the legal and administrative gaps.

Keywords: Marine Pollution, Persian Gulf, Gulf of Oman, Geopolitics, International Environmental Law.

1- PhD student in environmental law, Science and Research Unit, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

2- Scientific Member & President of the Canadian Institute for International Law Expertise (CIFILE), Toronto, Canada. * (*Corresponding Author*)

3- Assistant Professor, Faculty of Law, Science and Research Unit, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

4- Assistant Professor, Department of Environmental Law, Faculty of Natural Resources and Environment, Science and Research Unit, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

5- Professor, Faculty of Law and Political Sciences, University of Tehran, Iran.

مقدمه

جامعه بین المللی در پی اقدامات متنوع و گوناگونی که از اوایل قرن بیستم در خصوص تدوین مقررات مربوط به حقوق دریاها پیش گرفته بود، سرانجام در ۱۹۸۲ به مقصد نائل آمد و به یک سند جهانی و الزام آور دست یافت. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به جنبه های متنوعی از حقوق دریاها و از جمله به حفاظت محیط زیست و همچنین آلودگیهای دریایی توجه داشته و می توان گفت علیرغم کلی بودن مفاد آن و عدم توجه به بسیاری از جزئیات، جامع ترین سند در این زمینه است. اما جامعه بین المللی با اطلاع از کاستی های این نظام حقوقی و روند رو به تزاید آلودگی ها در تلاش برای ایجاد قواعد جدید حقوقی اعم از الزام آور و غیر الزام آور در این زمینه است.

آلودگی دریایی و به دنبال آن در خطر قرار گرفتن جانداران و زیستگاه های دریایی یکی از مهم ترین موضوعاتی است که در نتیجه بهره برداری از منابع دریایی باعث ایجاد رقابت و مناقشه در روابط بین کشورها شده است. در اینجا پرسشی که به ذهن متبادر می شود این است که چرا با وجود الزامات حقوقی این روند همچنان ادامه دارد و با چه ضمانت اجرایی می توان از ادامه این روند تخریبی جلوگیری کرد و از پیامدهای ژئوپولیتیک آن کاست.

بهره گیری و بهره مندی کشورها از دریا و مواهب آن با وجود قواعد و الزامات حقوق منطقه ای و بین الملل دریاها، متأثر از موقعیت جغرافیایی و ژئوپولیتیک، سطح بهره مندی از فناوری و مهم تر از همه موقعیت سیاسی و اقتصادی کشورها در سطح بین الملل است. دیگر آنکه، امروزه با جهانی شدن اقتصاد و شکل گیری اقتصاد سیاسی بین الملل بیش از پیش کشورها را به سمت دریایی شدن و دریانگاری سوق داده است. درک این ضرورت از سوی کشورها باعث شده است که خلیج فارس بیش از گذشته آلوده و بر موقعیت ژئوپولیتیک و ژئواکونومیک آن برای کشورها چه ساحلی و غیر ساحلی افزوده شود که رقابت، همکاری، تنش و منازعه از پیامدهای اجتناب ناپذیر آن در سطح ملی، منطقه ای و بین المللی بین بازیگران سیاسی است (۱).

از نظر روش شناسی تحقیق، این مقاله در صدد پاسخ گویی به این پرسش است که تاثیرات ژئوپولیتیک-زیست محیطی آلودگی ها در خلیج فارس کدامند؟ به نظر میرسد آلودگی های دریایی تبعات ژئوپولیتیک و محیط زیستی و به دنبال آن حقوقی به همراه خواهد داشت. اثراتی که نه تنها سازگاری مناسبی با وضعیت زیست محیطی خلیج فارس ندارد بلکه با ژئوپولیتیک کشورهای ساحلی نیز سازگار نبوده و البته تبعات حقوقی خاص خود را نیز به همراه خواهد داشت. روش اصلی در این پژوهش تحلیلی-توصیفی و مبتنی بر مطالعات کتابخانه ای است. به این منظور ابتدا به جمع آوری و یافتن منابع کتابخانه ای مانند کتب حقوقی و سپس به مقاله های خارجی و داخلی در این زمینه پرداختیم. در ادامه منابع را بررسی و از راه فیش-برداری، اطلاعات مورد نیاز را استخراج کردیم. تدوین و جمع بندی اطلاعات گردآوری شده، تجزیه و تحلیل آنها و نتیجه گیری نیز روش تحقیق این پژوهش است.

۱- مبانی نظری پژوهش

۱-۱- مفهوم آلودگی :

آلودگی را می توان به صورت ورود ماده یا انرژی (مثل حرارت، تشعشع یا صدا) به محیط زیست، به نحوی که منجر به آثار نتایج مخرب گردد تعریف نمود. آلوده بودن عبارت است از وجود تعداد زیادی از مواد افزوده کننده در محیط زیست، مواد غذایی و غیره که ممکن است لزوماً مضر نباشد (۲).

به عبارت دیگر آلودگی را می توان به عنوان یک تغییر نامطلوب در خواص فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی هوا آب یا زمین تعریف کرد که باعث به خطر انداختن سلامت، بقا و فعالیتهای انسان و سایر موجودات زنده می شود. طبق این تعریف آلودگی لزوماً شامل خسارت فیزیکی نمی باشد بلکه ایجاد وقفه در فعالیتهای انسان خود آلودگی است. مثلاً یک دریاچه را که نمی توان برای قایق سواری و شنا مورد استفاده قرار داد، را می توان آلوده خواند (۳).

آلوده کننده ها معمولاً در اثر فعالیتهای انسان پدید می آیند و از همراهان دائمی جوامع پیشرفته بشری که تکنولوژی مدرن را در خدمت دارند، می باشد (۴).

در ایران سازمان حفاظت محیط زیست مهمترین سازمان موظف برای مقابله با عوامل آلودگی محسوب می شود.

1-2 مفهوم آلودگی دریا

کنوانسیون حقوق دریاها نیز آلودگی دریایی را چنین تعریف می کند :

آلودگی دریا عبارت است از مداخله انسان در محیط زیست دریایی به طور مستقیم یا غیر مستقیم توسط مواد زاینبار یا انرژی به نحوی که حیات دریایی را در معرض آسیب و خطر قرار دهد. فعالیتهای بی رویه دریایی از جمله صید ماهی ها، بهره برداری و تغییر کیفیت و ماهیت آب دریا از جمله آلودگی دریا شناخته می شود (۵).

۲- آلودگی در خلیج فارس و دریای عمان

بنا به پیشنهاد خبره آلودگی دریا GESAMP (کارشناسان خبره علمی آلودگی دریا) متشکل از سازمان های UNESCO , WHO , UN , IMO , FAO , آلودگی دریا عبارت است از: وارد کردن مستقیم یا غیر مستقیم مواد یا انرژی به محیط زیست دریا توسط انسان که تأثیرات زیان باری به منابع زیست دریا داشته و یا اختلال در فعالیت های دریایی نظیر جنبه های شیلاتی، کاهش کیفیت آب، و یا از بین بردن جذابیت و زیبایی دریا و همچنین هر گونه خطراتی مرتبط با سلامتی و بهداشت انسان در برداشته باشد (6)

- منابع آلودگی در خلیج فارس و دریای عمان :

منابع آلود کننده خلیج فارس را می توان به طور کلی به دو دسته منابع غیر نفتی و منابع نفتی تقسیم کرد :

۱- منابع آلاینده غیر نفتی

افزایش جمعیت و رشد شهر نشینی باعث تخریب اکوسیستم آبی منطقه شده است. رشد جمعیت و توسعه همه جانبه، نیاز به استفاده از دریاها و اقیانوس ها را برای تخلیه زباله، پساب صنایع، لجن، فاضلاب شهرها و ضایعات ناشی از لایروبی بنا در رودخانه ها، افزایش می دهد. (7)

۲- منابع آلاینده نفتی

در کل ۷۹/۵ درصد از کل آلودگی خلیج فارس مربوط به آلودگی های ناشی از نفت می باشد. که از این مقدار ۵۷/۱ درصد ناشی از تردد نفت کش ها و ۲۲/۴ درصد مربوط به عملیات بهره برداری و استخراج نفت می باشد. این درحالی است که آمار آلودگی دریاهاى جهان نشان می دهد ۱۵/۴ درصد کل آلودگی ها مربوط به ترابری نفتکش ها و ۴/۴ درصد ناشی از بهره برداری از دریاها است .

در خلیج فارس آلودگی ها ناشی آلاینده های نفتی از ۳ طریق ایجاد می شود :

۱-۲- آلودگی ناشی از اکتشاف و بهره برداری

برآورد شده حدود ۴٪ از نفتی که وارد آبهای خلیج فارس می شود ناشی از عملیات اکتشاف است.

۲-۲- آلودگی ناشی از تردد دریایی

روزانه به طور متوسط حدود ۱۰۰ کشتی نفتکش و تجاری در خلیج فارس رفت و آمد می کنند. این کشتی ها سالیانه بین ۴ تا ۵ میلیون تن نفت خام به علت تخلیه آب توازن خود وارد خلیج فارس می کنند. برخی از کشتی های تجاری از مخازن سوخت برای پر کردن آب توازن استفاده می کنند و آبهای آلوده به نفت را قبل از بارگیری مجدد به خلیج فارس می ریزند. نفتکش ها نیز پس از تخلیه نفت خود، جهت توازن، آب وارد مخازن خود می کنند که به آن آب توازن می گویند. هنگام بارگیری نفت در پایانه های نفتی خلیج فارس، نفت باقی مانده مخلوط شده با آب را در خلیج فارس تخلیه می کنند. میزان نفتی که پس از تخلیه نفت، در مخزن نفتکش ها باقی می ماند به طور متوسط ۰/۳ درصد از کل نفت بارگیری شده است. (8)

۲-۳- آلودگی نفتی ناشی از عملیات خصمانه

براساس گزارش (Oil Spill Intelligence Report) OSIR که در تاریخ ۲ دسامبر ۱۹۸۳ منتشر گردید، با حمله به چاههای نفت نوزاد در خلیج فارس (بهمن ماه ۱۳۶۱) که ۱۴ چاه به انضمام ۸ سکوی اکتشافی و تولیدی مورد اصابت هواپیماها و موشک های عراقی قرار گرفت، مقادیر زیادی نفت به آبهای خلیج فارس وارد شد.

این امر نباید ما را از دست یافتن به پارامترهایی حتی عام و کلی در تشخیص آلودگی باز دارد. بدیهی است در قرن بیست و یکم بدون وجود نظم و مقررات بین المللی، استفاده از دریاها (صید، کشتیرانی، مانور نظامی، فعالیت های علمی و غیره) امکان پذیر نخواهد بود. در این بین به دلیل استفاده نادرست و غیراصولی از منابع دریایی و عدم توجه به استانداردهای محیط زیستی در دریاها و تخریب منابع دریایی و آلودگی آب دریاها، ضرورت تصویب و تدوین مقررات حفاظت از محیط زیست دریایی و جلوگیری از آلودگی دریاها بیش از پیش احساس می شود. اگرچه در دهه های اخیر اقدامات مهمی در این زمینه صورت گرفته شده که تصویب معاهدات بین المللی، منطقه ای بیانگر این امر بوده، اما در جلوگیری از آلودگی دریایی با خلأهای حقوقی مواجه بوده است. (11)

۴- تحول نظام منطقه ای حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی

دولتهای ایران، بحرین، کویت، عراق، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات عربی اقدام به انعقاد کنوانسیون با عنوان « کنوانسیون منطقه ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی » نمودند، این کنوانسیون در سال ۱۹۷۸ در کشور کویت به امضای نمایندگان دولتهای عضو رسید و به « کنوانسیون کویت » معروف می باشد.

کنوانسیون، دولتهای متعاقد را دعوت می نماید تا منفرداً یا مشترکاً کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری یا کاهش آلودگی محیط زیست منطقه دریایی تحت پوشش را اتخاذ نماید (ماده ۳). منابع مهم آلودگی دریایی در منطقه دریایی کنوانسیون کویت در موارد ۴ تا ۸ شامل آلودگی کشتیها (ماده ۴)، تخلیه مواد زائد (ماده ۵) آلودگی ناشی از منابع واقع در خشکی (ماده ۶)، آلودگی ناشی از اکتشافات و بهره برداری در بستر دریای سرزمینی و زیر بستر آن و فلات قاره (ماده ۷)، و آلودگی ناشی از سایر فعالیت های انسان (ماده ۸)، بحث گردیده اند. در این مواد کنوانسیون از دولتهای متعاقد خواسته است کلیه اقدامات لازم را جهت جلوگیری و کاهش آلودگی ناشی از منابع مورد

۳- تحول حقوق بین الملل عام و حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی

حفاظت از محیط زیست دریایی در سطح بین المللی در قالب عرف بین المللی و اسناد جهانی و منطقه ای ذی ربط تبلور یافته است، که عمده ترین آن ها کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد در مورد حقوق دریاها حاوی مقرراتی در زمینه حفاظت از محیط زیست دریایی است.

اگرچه کنوانسیون حقوق دریاها جامع ترین سند مورد توافق جامعه بین المللی در حوزه حقوق بین الملل دریاهاست، لیکن تحولات جهان و افزایش آلودگیهای زیست محیطی، به ویژه آلودگی دریاها توسط منابع و فعالیتهای مستقر در خشکی نشان دهنده ضعف آن، یا بهتر بگوییم عدم کارایی مناسب کنوانسیون در راستای مقابله با آلودگیهای مستقر در خشکی است (9)

3-1 حقوق بین الملل معاهده ای

حقوق بین الملل دریاها یکی از قدیمی ترین شاخه های حقوق بین الملل می باشد که برابر یک تعریف ساده دارای مجموعه قواعد و مقرراتی است که به تنظیم روابط کشورها در مناطق دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی و پژوهش های علمی و انتقال فناوری بین کشورها می پردازد. از این رو، این گرایش از حقوق بین الملل ارتباط تنگاتنگی با حقوق بین الملل محیط زیست دارد (10).

در حال حاضر مهم ترین و جامع ترین کنوانسیون که به تنظیم مقررات دریاها پرداخته است کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) می باشد. اگرچه در این کنوانسیون سعی بر آن بوده که به همه موضوعات حقوقی مرتبط با دریاها و عرفه های حقوقی مسلم موجود اشاره شود اما با این حال به دلیل کلی بودن موضوع کنوانسیون تنها به کلیات موضوعات اشاره شده است.

از مهم ترین خلأهای حقوقی که درباره حقوق دریاها وجود دارد، بحث آلودگی دریاهاست. مبارزه با آلودگی و کنترل آن پیش از هر چیز مستلزم آن است که یک هماهنگی بین توصیف آلودگی و منابع ایجاد کننده آن وجود داشته باشد. هرچند بر اثر مرور زمان و پیشرفت علم و فناوری مواردی کشف می شود که تا پیش از آن آلاینده محیط زیست به شمار نمی رفته، ولی

- برقراری نظام نظارتی واحد در منطقه
- تسهیل در ایجاد تأسیسات دریافت منطقه ای
(12).

۴- ناکارآمدی مقررات حقوق بین الملل دریاها در زمینه
جلوگیری از آلودگی دریاها
تعیین اینکه در چه مواقعی مقررات با نقض همراه است یا اینکه
قوانین ساکت هستند و یا اصلاً مقرراتی وجود ندارد، کاری
دشوار است و در خیلی از موارد همپوشانی هایی وجود دارد،
بدین معنا که ممکن است معاهده ای هم در رابطه با موضوعات
محیط زیستی و حفاظت از جانداران دریایی ناقص باشد و هم
در مورد جلوگیری از آلودگی دریایی ساکت.

در مورد نقص و ناکارآمد بودن قواعد و مقررات بین المللی در
حفاظت از محیط زیست دریایی و جلوگیری از آلودگی آب ها
می توان به ساخت جزایر مصنوعی در مناطق مختلف دریایی
اشاره کرد. کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) در مواد (۵۶) ، ۶۰ ،
۸۰ ، ۸۷) به جزایر مصنوعی و نحوه ساخت آنها در مناطق
انحصاری اقتصادی فلات قاره و دریای آزاد اشاره کرده و از آنجا
که کشور ساحلی در دریای سرزمینی از حقوق حاکمیتی
برخوردار است و منعی هم در کنوانسیون حقوق دریاها در مورد
ساخت جزایر مصنوعی در این منطقه پیش بینی نشده است ،
بنابراین کشور ساحلی می تواند در دریای سرزمینی خود اقدام
به ساخت جزایر مصنوعی کند. با این حال کنوانسیون حقوق
دریاها در خصوص جلوگیری از اثرات مخرب زیست محیطی
این جزایر ناکام بوده است.

درباره عدم مقررات و رژیم های حقوقی (خواه در آب های
داخلی و خواه بین المللی و بعضاً رودهای بین المللی) بایستی
گفت که « یک دلیل و گواه روشن برای افزایش منازعات و
اختلافات در مورد رودخانه های بین المللی و حتی دریاها در
دهه های اخیر افزایش تقاضا برای منابع آبی و بدتر شدن
وضعیت آلودگی محیط زیستی آب ها و مسائل پیرامون آن ها
است » (13). در مورد نبود یک رژیم حقوقی مشخص و دقیق
می توان به برخی از مناطق آبی اشاره کرد که رژیم حقوقی
معینی وجود ندارد و کشورهای ساحلی در حال مذاکره برای به
نتیجه رسیدن به یک ساختار حقوقی مناسب هستند.

اشاره اتخاذ نمایند. ماده ۴ مقرر می نماید که همه اعضا باید
اقداماتی مطابق با مقررات قابل اجرای بین المللی برای
جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها و یا کاهش آن اتخاذ
نمایند. الزامات مربوط به همکاری برای مقابله با موارد اضطراری
آلودگی دریایی و حصول اطمینان از وجود تجهیزات و وسایل
کافی و و کارکنان واجد شرایط و آموزش دیده، در ماده ۹
کنوانسیون ذکر گردیده اند، ماده ۱۰ کنوانسیون دولتهای
متعاقد را دعوت می نماید با همکاری سازمانهای صلاحیت دار
منطقه ای یا بین المللی در زمینه تحقیقات علمی ، کنترل و
ارزیابی مربوط به آلودگی در منطقه دریایی همکاری نمایند و
اطلاعات حاصل را جهت اجرای کنوانسیون مبادله نمایند. بحث
در خصوص ارزیابی محیط زیست، کمک های فنی ، و مسئولیت
جبران خسارت در مواد ۱۱ ، ۱۲ ، ۱۳ کنوانسیون انجام پذیرفته
است. از جمله مهمترین اقدامات کنوانسیون تشکیل سازمان
منطقه ای برای حمایت از محیط زیست دریایی می باشد. (ماده
(۱

طبق این ماده از دولتهای عضو خواسته می شود تا اقدام به
تأسیس سازمانی برای حمایت از محیط زیست دریایی منطقه
که مقرر است آن در کویت باشد بنمایند.

پروتکل‌های مربوط به آلودگی در کنوانسیون منطقه ای کویت :

الف) پروتکل همکاری منطقه ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از
نفت و سایر مواد مضر در موارد اضطراری، ۱۹۷۸

ب) پروتکل کنترل انتقالات برون مرزی مواد زائد خطرناک و
دیگر ضایعات در دریا ، ۱۹۹۸

هر دولت متعاقد باید مرجع ذیصلاح خود را که مسئول انجام
تعهدات و وظایف مقرر در پروتکل است تعیین نماید (ماده ۴)
براساس مفاد ماده ۱۳ انجام موارد زیر در ارتباط با پروتکل بر
عهده سازمان منطقه ایی حفاظت از محیط زیست دریایی
خواهد بود:

- برقراری تماس با مراجع ذیصلاح متعاهدین

- آموزش متخصصان ملی

- کمک و راهنمای حقوقی و فنی به متعاهدین

- ارتقاء شبکه تبادل داده ها و اطلاعات

بر میباید و در نهایت پر هزینه بودن حفاظت محیط زیست و البته کمبود منابع مالی بخصوص برای کشورهای در حال توسعه اجرا و تدوین بسیاری از مقررات زیست محیطی را با مشکل روبرو کرده است (15)

-مولفه های موجد ناکارآمدی در کنوانسیون منطقه ای کویت در شکل گیری این ناکارآمدیها، عوامل متعددی نقش دارند. مهم ترین این عوامل رنگ و بوی سیاسی، حقوقی و یا بعضاً علمی فنی دارند که در زیر به مهم ترین موارد آنها اشاره می شود.

1- محیط زیست خلیج فارس به مثابه یک کالا

کشورهای حاشیه نشین خلیج فارس به محیط زیست و منابع طبیعی به عنوان یک کالای می نگرند که زمینه پیشرفت مادی کشورهای شان را فراهم می آورد. این دید مادی گرایانه به محیط و منابع طبیعی خود موجبات ممانعت کشورها از پذیرفتن مقررات الزام آور و مؤثر جهت پیشگیری از آلودگی محیط زیست را فراهم می آورد. علاقه شدید برای به دست آوردن منابع طبیعی، یکی از مهم ترین انگیزه ها برای یافتن مناطق و قلمروهای جدید است (16).

برابر اصل حاکمیت کشورها بر منابع طبیعی خودشان، هر کشوری نسبت به منابع طبیعی تحت قلمرو خود حق مالکیت و بهره برداری دارد اما باید توجه داشت که این حق کلی و مطلق نیست بلکه توسط اصل مشهور حقوق بین الملل محیط زیستی، یعنی اصل استفاده غیر زیان بار از منابع طبیعی محدود گشته است. برابر اصل یاد شده هر دولت متعهد است به نحوی عمل کند که فعالیت های انجام شده در سرزمین خود، موجب زیان به دولت دیگری یا جایی که تحت حاکمیت هیچ دولتی نیست (همانند منابع طبیعی موجود در دریای آزاد)، نشود. این اصل با دیگر اصول حقوق بین الملل ارتباط نزدیکی دارد که موجب تحکیم و تقویت رابطه دوستانه مابین تابعان اصلی حقوق بین الملل می شود. در نهایت این اصل به عنوان یکی از اصول حقوق بین الملل محیط زیست نقش تعیین کننده ای در حفاظت از محیط زیست بازی می کند (17).

گاهی این ناکارآمدی به شکل سکوت قواعد و مقررات متبلور میشود، عدم اشاره صریح و یا حتی ضمنی در جلوگیری از آلودگی دریایی و بیان تعهدات و مسئولیت های آلوده کننده است. یکی از مواردی که در کنوانسیون حقوق دریاهای بدن اشاره ای نشده و کنوانسیون در برابر آن ساکت است، مسئله آلودگی شناورها و زیردریایی های جنگی بیگانه در مناطق دریایی است. این کشتی ها به دلیل وجود تجهیزات ناوبری و دریایی و همچنین تسلیحات نظامی نوع دیگری از آلودگی را به محیط زیست دریایی وارد می کنند. از جمله این تجهیزات می توان به سیستم « اکتیوسونار» اشاره کرد که برای دریایی و شناسایی زیردریایی ها به کار می رود و با ساطع کردن امواج با فرکانس های بسیار پایین آلودگی صوتی خطرناکی را به وجود می آورند که پستانداران دریایی را به شدت تهدید می کنند. امروزه یکی از دلایل خودکشی دسته جمعی نهنگ ها در سواحل کشورهای مختلف می تواند همین آلودگی صوتی ناشی از ناوهای جنگی باشد (14). برابر مقررات حقوق دریاهای شناورهای نظامی از مصونیت قضایی در آب های آزاد و منطقه انحصاری و اقتصادی و دریایی سرزمینی برخوردار هستند و تنها تابع مقررات کشوری هستند که پرچم آنها را برافراشته اند.

افزون بر آن، ماده (۲۳۶) کنوانسیون حقوق دریاهای کشتی های جنگی را برابر قاعده «مصونیت حاکمیتی» از مقررات زیست محیطی مندرج در کنوانسیون، معاف می دارد. بنابراین، وضعیت کشتی های نظامی و به طور کلی فعالیت های نظامی در دریاهای به طور صریح در کنوانسیون حقوق دریاهای بیان نشده و به واقع کنوانسیون مزبور نتوانسته است به نحو شایسته ای مسائل محیط زیستی مرتبط با فعالیت های نظامی کشورها را تنظیم نماید.

یکی از موانع و محدودیتهای اجرای حقوق بین الملل محیط زیست در زمینه کاهش آلودگیها حاکمیت دولتها و عدم تمایل دولتها به تفویض حاکمیت و یا محدود کردن آن به نفع سازمان های زیست محیطی در سطح بین المللی می باشد. دوم اینکه ابعاد موضوعات زیست محیطی بسیار گسترده اند و تدوین مقررات برای هر یک از بخش های زیست محیطی بسیار زمان

در کنار این اصول بایستی از اصل تعهد به مراقبت نیز یاد کرد که ارتباط نزدیکی با اصل استفاده غیر زیان بار و اصل حسن همجواری دارد. اصل تعهد به مراقبت به طور کلی یک مفهوم پذیرفته شده در حقوق بین الملل محیط زیست است (18) که بیان می کند کشور مسئول باید چه اقدامات و تدابیری را جهت جلوگیری از ورود خسارت به دیگر کشورها یا مناطق خارج از صلاحیت شان (مثل منابع دریایی مشترک و آزاد) اعمال کنند. این اصل معمولاً در مورد خسارات فرامرزی قابلیت اعمال دارد. بنابر این اصل، کشور منشأ ضرر بایستی اقدامات احتیاط آمیز خود را که شامل قانون گذاری، سیاست گذاری و اقدامات مناسب و ضروری اداری - قضایی و ایجاد سیستم های پایش و اطلاع رسانی به موقع است را به منصفانه ظهور برساند (19). با توجه به مطالب یاد شده، کشورهای حوزه خلیج فارس در استفاده از منابع طبیعی خود یا منابع مشترک نمی توانند آزادانه عمل کنند بلکه تابع محدودیت هایی هستند، اما در عمل این کشورها زیاد پایبند این تعهدات نیستند و برای مثال در حوزه استفاده از منابع طبیعی دریایی همانند میادین مشترک نفتی و منابع مستقر در اعماق بستر دریاها کشورها سعی در استفاده حداکثری از این منابع را دارند.

۲- عدم توجه به توسعه پایدار

اگرچه مفهوم توسعه پایدار دارای تعاریف گوناگونی است، اما شاید بهترین تعریف توسط خانم بروتلند در گزارش «آینده مشترک ما» باشد: «توسعه پایدار یعنی قابلیت بشر برای برآوردن نیازهای نسل حاضر بی آنکه به حق و توان نسل های آینده برای برآوردن نیازهای شان آسیب رسد» (۱۸). لازم به یادآوری است در اعلامیه ریو (۱۹۹۲) درباره محیط زیست و توسعه در اصول (۳ و ۴) خود به حق توسعه اشاره و بیان داشته که برای دستیابی به توسعه پایدار، فرایند توسعه باید متضمن حفاظت از محیط زیست باشد و نمی تواند مجزا باشد. سند پایانی اجلاس ریو به علاوه ۲۰ نیز در سال ۲۰۱۲ نیز در فصل چهارم گزارش «آینده ای که ما می خواهیم»، از کشورهای شرکت کننده خواست تا به ابعاد سه گانه توسعه پایدار یعنی حفاظت از محیط زیست، توسعه اجتماعی و توسعه اقتصادی توجه داشته باشند و از طریق اقدامات سیاسی، نهادهای غیر

دولتی و اقدامات منطقه و محلی در تحقق این ابعاد سه گانه تلاش ورزند. برابر این سند توسعه پایدار صرفاً به معنای رشد اقتصادی نیست بلکه در کنار توسعه اقتصادی بایستی به توسعه محیط زیست و توسعه اجتماعی توجه شود و این سه مورد اجزای لاینفک توسعه پایدار است. یکی از عواملی که در ایجاد تعهدات کشورها در جهت پیشگیری از آلودگی دریاها مانع جدی به حساب می آید همین پایدار نبودن توسعه در برخی از کشورهاست چرا که کشورها بری رشد اقتصادی خود به منابع طبیعی چشم دوخته اند و پذیرفتن قواعد و الزامات توسعه پایدار را زنجیری بر این رشد اقتصادی می بینند و به همین دلیل تمایلی به پذیرفتن قواعد پیشگیری از آلودگی دریایی ندارند، چرا که از دید آنها پذیرش قواعد مؤثر به معنای نبود یا کاهش عدم رشد اقتصادی است و از این رو پذیرفتن مقرراتی که دارای خلأهای حقوقی و اجرایی فراوان باشد بهترین گزینه برای رسیدن به حداکثر رشد اقتصادی است. به بیان دیگر توسعه پایدار از دید این کشورها تنها معنای رشد اقتصادی است و به دو بعد دیگر توسعه پایدار یعنی توسعه اجتماعی و توسعه محیط زیست توجه چندانی ندارند. ضمن آنکه همین توسعه پایدار حداقلی به دلیل انسان محور بودن توسعه از دید کشورها، نتوانسته حفاظت مناسبی از محیط زیست به عمل آورد.

-حاکمیت محور بودن حقوق منطقه ای

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها که از لحاظ جهانشمولی در راس قرار دارد و سندی است که از آن به قانون اساسی دریاها یاد می شود، در خصوص معضل آلودگی به پیش بینی مقرراتی عام و کلی بسنده نموده است.

الزامات حقوقی در عرصه دریاها حاکمیتی و با نگاه ملی تدوین شده است. از این رو، مبارزه با آلودگی دریایی نیز از این امر مستثنا نبوده است. حاکمیت محور بودن الزامات حقوقی آلودگی دریایی، از مهم ترین دلایل وجود خلأ در این زمینه است.

برابر ماده (۱) کنوانسیون ۱۹۳۳ مونته ویدئو مفهوم حاکمیت دولت مؤلفه ای است که توسط آن هر دولت از دولت دیگر بازشناخته می شود. این حاکمیت کشورهاست که در عرصه داخلی از آن به عنوان اقتدار و در عرصه خارجی با عنوان

دریای تابع صلاحیت ملی کشورهاست که این امر نشان از تن دادن کنوانسیون حقوق دریاها به قدرت حاکمیت دولت ها بوده و کشورها استناد حاکمیت داخلی خود در قلمرو خاکی و منطقه دریای سرزمینی حاضر به پذیرفتن تعهد مؤثر نشدند و به نوعی زمینه ایجاد خلأ حقوقی از نوع کلی گویی و نقص را فراهم آورده اند. به همین دلیل با آنکه آلودگی از منابع خشکی تقریباً بزرگترین منشأ آلودگی دریایی است اما هیچ موافقت نامه جهانی که مشخصاً به جلوگیری و کنترل آن بپردازد، هنوز وجود ندارد (22) که بزرگترین مانع پذیرش مقررات مؤثر در این زمینه، حاکمیت دولت هاست.

-عدم توجه مسائل جغرافیایی و ژئوپولیتیک

وسعت جغرافیایی آب ها نسبت به مناطق خشکی و گوناگونی جغرافیایی مناطق مختلف دریایی جهان چه طبیعی و چه انسانی از جمله مواردی است که می تواند از دلایل کمبود دانش و شکل نگرفتن قواعد حقوقی جامع باشد. این مسائل جغرافیایی و ژئوپولیتیک که لازمه ایجاد الزامات حقوقی جامع در همه عرصه های حقوق بین الملل دریاست، در جغرافیای سیاسی دریاها عینیت یافته است که ناظر بر آن بخش از حقوق دریاهاست که دارای ترکیبات سرزمینی یا فضایی هستند.

به عبارت دیگر، تأثیرات متقابل جغرافیا و اصول و قواعد حاکم بر روابط بین دولت ها در محیط دریاها و اقیانوس ها کار جغرافی دان است و بسیاری از موضوعات روابط بین الملل که توجه جغرافیای سیاسی را در خشکی به خود جلب می کند زمانی که به محیط زیست دریایی مربوط می شوند در قلمرو جغرافیای سیاسی دریاها قرار می گیرند (23). بدین ترتیب ژئوپولیتیسین ها مکمل خوبی برای حقوق دانان در تدوین مقررات و قواعد حقوقی به ویژه آلودگی دریایی هستند، زیرا جغرافی دانان سیاسی افزون بر شناساندن ویژگی های طبیعی و انسانی مناطق دریایی و ساحلی، می توانند در چگونگی حاکمیت دولت ها بر قلمروهای دریایی و تأثیر اقتصادی، ارتباطی، نظامی و روابط بین الملل دریا بر رفتار سیاسی دولت-ها و مهم تر آنکه از پیامدهای ژئوپولیتیک توجه نکردن بازیگران سیاسی به محیط زیست دریایی، حقوق دانان را یاری رسانند تا

استقلال یاد می شود و به عبارت دیگر، این حاکمیت است که دولت را در عرصه بین المللی نمایندگی می کند. سه چهارم آلودگی دریایی ناشی از منابع مستقر در خشکی است که در نتیجه فعالیت دولت ها در داخل سرزمین خود می باشد (20) این نوع آلودگی ناشی از ناکارآمد بودن مواد حقوقی و یا خلأ در این عرصه است که دست کشورها را به استفاده ابزاری از مفهوم حاکمیت ملی در این عرصه باز گذاشته، تا آنجا که می توانند زمینه آلوده شدن دریا را فراهم کنند. از آنجا که مقررات و قواعد جهان شمول تنظیم نشده و مستلزم نوعی برخورد در سطح منطقه ای است، در نتیجه با مسئله آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی به صورت ضعیف تری برخورد شده است، زیرا نخست حتی در سطح منطقه ای دولت ها هر کدام به فکر خودشان هستند و منافع خود را پیگیری می کنند و دوم آلودگی مستقر در خشکی ملی ترین یا داخلی ترین نوع آلودگی دریایی است و ریشه در جایی دارد که قلمرو اعمال حاکمیت مطلق دولت هاست و نه تنها دولت های دیگر هیچ حقی در آنجا ندارند (برخلاف دیگر آلودگی های دریایی) بلکه سازمان های بین المللی و منطقه ای به هر دلیل نمی توانند مانع از اعمال بهره کشانه آنها از طبیعت تحت حاکمیتشان شوند.

به همین دلیل، یکی از موانع جدی بر سر راه مؤثر بودن کنوانسیون منطقه ای کویت، همین حاکمیت دولت هاست. در واقع دولت ها پذیرفتن مقررات پیشگیری از آلودگی دریایی را باعث محدود شدن حاکمیت خود می دانند و تا جای ممکن در مقابل آن مقاومت می کنند و آلودگی های ناشی از منابع مستقر در خشکی و خلأهای حقوقی در این عرصه ناشی از حاکمیت آنها در قلمرو تحت صلاحیت خودشان است.

از این رو، تضاد بین حاکمیت جهانی و ارزش ها و منافع ملی جامعه، مانند رشد اقتصادی، حفاظت محیط زیست، توسعه پایدار و حقوق بشر بایستی در بستر صلاحیت حل گردد. (21) برای مثال اگرچه ماده (۱۹۴) کنوانسیون حقوق دریاها تعهد کلی بر دولت ها درباره پیشگیری و کاهش آلودگی دریاها باز نموده است، اما مواد (۲۰۷ و ۲۰۸) این کنوانسیون در خصوص آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی و فعالیت های بستر

قواعد و مقرراتی جامع، شفاف و کارا تنظیم و از طریق مجامع بین‌المللی به تصویب برسانند. بنابراین، عدم توجه و عدم به کارگیری دانش جغرافیایی در تدوین مقررات مبارزه با آلودگی دریایی می‌تواند یکی دیگر از عوامل ایجاد خلأ حقوقی به شمار رود.

- پیامدهای ژئوپلیتیکی خلاهای حقوقی کنوانسیون کویت در کاهش آلودگی در خلیج فارس و دریای عمان افزایش آلودگی و عدم وجود مقررات کافی برای مبارزه با آن از این منظر که باعث تنش و منازعه بین کشورها و واحدهای سیاسی می‌شود، مورد توجه ژئوپلیتیک است. یکی از مهم‌ترین اثرات ژئوپلیتیک خلأهای حقوقی ناشی از آلودگی زمینه ایجاد تنش و منازعه بین کشورها بوده است و یکی از مهم‌ترین دلایلی که قواعد الزام آور حقوقی در این عرصه در قالب کنوانسیون و موافقت‌های دو جانبه، چند جانبه و یا منطقه‌ای و بین‌المللی صورت گرفت، شکل‌گیری تنش‌ها بود که با ملاحظه کردن پیشینه حقوق بین‌الملل دریا در مبارزه با آلودگی‌ها گواه روشنی بر این مدعاست. ترس از ژئوپلیتیک شدن آلودگی دریاها و جلوگیری از تهدید شدن این امر برای امنیت واحدها و بازیگران سیاسی، آنها را بر آن داشت تا هر چه بیشتر نسبت به این امر حساسیت نشان دهند.

در خلیج فارس که یک دریای نیمه بسته به شمار می‌رود و با انواع و اقسام آلودگی شدید محیط زیستی روبه‌رو است، ساخت جزایر مصنوعی از سوی برخی کشورهای عربی حاشیه آن موجب شده تا آلودگی‌های متنوعی به وجود آید و اکوسیستم منطقه را تحت تأثیر منفی قرار دهد.

نقص و نارسایی مقررات بین‌المللی و به دنبال آن کاستی‌های مقررات منطقه‌ای کویت درباره جلوگیری از آلودگی دریایی برای جزایر مصنوعی خود باعث ایجاد اختلاف و تنش سیاسی بین کشورهای منطقه شده است. در اینجا اهمیتی ندارد که واکنش کشورها تا چه حد جدی است، بلکه آنچه اهمیت دارد تنش‌زا بودن نقص مقررات محیط زیستی و ژئوپلیتیک شدن آن است. در این زمینه یادآوری رأی دیوان داور حقوق دریایا در مورد دعوی مالزی علیه سنگاپور قابل توجه است. در این مناقشه حقوقی، مالزی معتقد بود که احداث جزایر مصنوعی از

سوی سنگاپور باعث تأثیرهای منفی بر محیط زیست دریایی و آلودگی و نیز شوری آب دریاها شده است. دیوان در رأی خود اعلام کرده که « دولت‌ها در زمینه ساخت جزایر مصنوعی باید آثار زیست محیطی آن را ارزیابی و به دیگر کشورها ذی‌نفع برسانند و با دیگر کشورها برای نگهداشت محیط زیست دریا همکاری کنند. دیوان همچنین تأکید کرد که وظیفه اساسی دولت‌سازنده جزیره این است که نگرانی‌های زیست محیطی 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 دور اندیشی ایجاد می‌کند که مکانیسم‌های ارزیابی خطر پیش از عملیاتی شدن پروژه به کار گرفته شود » (24). با توجه به این تنش‌ها نه تنها باید کشورها با توافق دو جانبه در جهت مهار آلودگی و تنش‌ها گام بردارند بلکه باید اجبار جهانی این اجازه را به آنها ندهد که هر رفتاری در جهت استفاده نابجا از دریا بردارند که لازمه این امر هم الزامات حقوقی بین‌المللی در این عرصه است (25).

این امر از دو جنبه مورد نظر است یکی نبود چنین رژیم، حاشیه‌ای شده برای دخالت قدرت منطقه‌ای و بین‌المللی و تلاش برای شکل گرفتن آن که زمینه‌ای برای نظامی شدن آن به وجود آمده و کشورهای ساحلی به سمت امنیتی شدن پیش می‌روند. بی‌توجهی به محیط زیست دریایی و آلودگی روز افزون خلیج فارس باعث انهدام اکوسیستم دریایی کشورهای ساحلی شده و می‌تواند به جهت تأکید بر اهمیت حفاظت از محیط زیست خلیج فارس زمینه تنش آینده آنها باشد.

در خصوص شناورهای نظامی نیز از نظر حقوقی، مقررات اندکی در کنترل و مدیریت آلودگی ناشی از آنها تدوین شده است که این امر می‌تواند باعث تنش بین کشورها باشد. چون این امر در راستای سیاست‌های تجاوز کارانه کشورهای قدرتمند است، دور از ذهن به نظر نمی‌رسد با توجه به سیاست‌های استعماری کشورهای بزرگ در تضاد با قوانین زیست محیطی و حقوق کشورهای ساحلی گام بردارند و در برابر تدوین الزامات حقوقی مانع و از خود مقاومت نشان دهند. در واقع می‌توان گفت مفاد ماده (۲۳۶) حقوق دریایا (۱۹۸۲) بیشتر متوجه منافع قدرت‌های بزرگ دریایی است و به آنان امکان می‌دهد که بدون

صورت حل نکردن آن می تواند به عنوان موضوعی ژئوپولیتیک بر امنیت اقتصادی و زیستی دو کشور تأثیر بگذارد.

به نظر می رسد هرچند راه حل مبارزه با آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی، تضمین ملی است، اما باید این مسائل در سطح منطقه ای، در قالب الزامات حقوقی با ضمانت اجرایی بالا شکل گیرد تا در تحرک بخشی و ایجاد هماهنگی بین کشورها و تن دادن آنها به این الزامات، در جهت جلوگیری از آلودگی اقدام کنند، تا بتوان از پیامدهای ژئوپولیتیک آن جلوگیری کرد. کنوانسیون منطقه ای کویت مقررات اجرایی و موثری را در مورد کاهش آلودگی ها در خود ندارد.

لازمه این مهم تبدیل شدن این خلأ در حقوق بین الملل دریاهای به یک خواست و مطالبه جدی جهانی است که زندگی بشر آینده را تهدید می کند. اثرات خلأهای حقوقی در این عرصه از حقوق بین الملل دریایی که منجر به تخریب فزاینده منابع حیاتی دریایی شده است و از آنجا که حفظ این سرچشمه های حیات می تواند با امنیت و سیاست ملی و بین المللی کشورها گره بخورد و از سوی دیگر الگوهای تعامل و همکاری، یا کشمکش بین گروه ها و بازیگران سیاسی را به دنبال داشته باشد، زمینه پیوند ژئوپولیتیک ها را با حقوق بین الملل دریاهای فراهم سازد. بدین ترتیب، آلودگی دریاهای می تواند موضوعی در ژئوپولیتیک زیست محیطی مورد توجه قرار گیرد و از این رهگذر ژئوپولیتیک ها خطر ژئوپولیتیک شدن آلودگی دریاهای را گوشزد کنند و حقوق دانان را در این عرصه نسبت به عواقب خطرناک آن آگاه کنند. در واقع، ژئوپولیتیک ها با توجه به رسالت خویش می توانند با طرح ژئوپولیتیک زیست محیطی در آگاه ساختن جامعه جهانی از خطرات زیست محیطی آلودگی و پیامدهای ناگوار آن که تنش و منازعه بین واحدهای سیاسی است، زمینه اجماع جهانی را فراهم آورند تا الزامات و قواعد حقوقی در سطح بین المللی در این عرصه از حقوق بین الملل دریاهای تدوین شود و اجازه هر گونه رفتار ناشایست در این عرصه به کشورها را ندهند(29).

دغدغه و توجه به الزامات حفاظت از محیط زیست دریایی نسبت به بهره برداری از ناوگان جنگی سطحی و زیر سطحی خود که با سوخت اتمی کار می کنند، ادامه دهند (26).

طبیعی است کشورهای ساحلی خلیج فارس همواره در پی- افزایش حقوق حاکمیتی خود می باشند و در مقابل قدرت های دریایی، خواهان محدودتر شدن حقوق کشورهای ساحلی و گسترش آزادی دریانوردی در مناطق دریایی هستند. سکوت کنوانسیون حقوق دریاهای در مورد آلودگی شناورهای نظامی بیگانه در مناطق دریایی خود باعث ایجاد تنش در روابط بین این کشورها شده است. کشور ساحلی می تواند در اعمال حاکمیت بر دریای سرزمینی خود قوانین و مقررات لازم برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی توسط کشتی های جنگی وضع کند(27) این امر حتی به شکل گسترده تری در رویه برخی کشورها نیز نمود داشته است که نمونه بارز آن کشور چین است که حضور و عبور کشتی های جنگی را در منطقه انحصاری اقتصادی را به دلیل نگرانی های محیط زیستی منع کرده است (28). مهم تر آنکه، حقوق بین الملل دریا تاکنون نتوانسته به نحو شایسته ای فعالیت نظامی کشور را در دریا مشخص کند تا از آلودگی ناشی از آنها جلوگیری کند و به همین دلیل بیشتر تابع نگاه ملی کشورهاست و حاشیه امنی برای کشورهای قدرتمند دریایی شده است که بیش از پیش با رفتارهای میلیتاریستی، دریاهای آلوده تر کنند و به دنبال آن امنیت ملی و زیست محیطی کشورهای دیگر را تحت تأثیر قرار دهند.

در کنوانسیون منطقه ای کویت دولتها در سرزمین خود مسئول آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی هستند که با ناکارآمدی و ملی محور بودن مواد حقوقی، منازعات زیست محیطی در این عرصه دور از ذهن به نظر نمی رسد. خلأ حقوقی در این عرصه نه تنها آلودگی بیش از پیش خلیج فارس را فراهم می کند بلکه زمینه تنش بین کشورها را بیشتر می کند، به ویژه برای کشورهایی که دارای رودهای بین المللی هستند مهم ترین نمونه این موضوع، لایروبی اروندرود بین ایران و عراق است که از سال ۱۳۵۶ تاکنون انجام نشده است و در

نتیجه گیری

حقوق بین الملل دریاها در عرصه مبارزه با آلودگی ها که تاکنون در مجامع منطقه ای و بین المللی تصویب و تدوین شده، با نارسایی و ناکارآمدی همراه است. از مهم ترین دلایل این خلأها، حاکمیت محور بودن الزامات حقوقی و قواعد بین-المللی است. این فضا باعث شده است که دریاها بیش از پیش آلوده و بر ژئوپلیتیک شدن آنها افزوده شود. بدین ترتیب، اثرات ژئوپلیتیکی خلأها از زمان شکل گیری حقوق بین الملل دریاها و تا آینده در دو محور همکاری و تنش بین واحدهای سیاسی به وسیله بازیگران آن صورت گرفته و رفتار سیاسی آنها را تحت تأثیر قرار داده است. از این منظر این خلأها مورد توجه ژئوپلیتیسین ها قرار می گیرد، زیرا در صورت بی توجهی به این موضوع نه تنها زمینه انهدام اکوسیستم های دریایی فراهم می شود بلکه تنش و منازعه میان کشورها در آینده تهدیدی جدی است. در این بین ژئوپلیتیسین ها با طرح ژئوپلیتیک زیست محیطی، هم رفتارهای سیاسی برآمده از این خلأها را مورد مطالعه و گوشزد قرار داده اند و هم با دانش محیطی خود حقوق دانان را در پر کردن این خلأها یاری می کنند تا هر چه بیشتر اجماع جهانی برای فراهم سازی الزامات حقوقی جامع و با ضمانت اجرایی بالا در سطح بین المللی و منطقه ای منعقد شود و پهنه های آبی جهان از رفتارهای اکوفاشیستی بازیگران سیاسی پهنه خاکی در امان بماند و با امنیت زیستی، جامعه بشری به سوی ژئوپاسیفیک حرکت کند.

-راهکارهای بین المللی (وسعت منطقه ای) کاهش آلودگی های دریایی

۱- برای اینکه بتوان در جهت رفع خلأهای حقوقی گام برداشت، با توجه به حاکمیت محور بودن قواعد حقوقی و فقدان قدرتی فراملی در این عرصه، برای برون رفت از این مسئله باید با اجماع جهانی، ساختارهایی بین المللی تعریف شود که با ضمانت اجرای بالا از یک سو اجازه هرگونه رفتار تخریب کننده محیط زیستی از سوی حاکمیت ها چه در زمینه سازی و اجرا ندهد و از سوی دیگر با قواعد الزام آور خود در جهت حفظ حقوق ملی و سرزمینی حاکمیت ها از به وجود آمدن پیامدهای ژئوپلیتیک زیست محیطی جلوگیری کند.

۲- امروزه بازیگران غیر دولتی نقش مهمی در عرصه ملی و بین المللی ایفا می کنند. تنوع جغرافیایی حوزه فعالیت و کارکردهای متفاوت آنها سبب شده تا بازیگران دولتی نتوانند نسبت به نقش این بازیگران جدید بی تفاوت باشند. سازمان های غیر دولتی در دو قالب « رقیب» یا « همکار» دولت ها نقش-دهی می کنند. حوزه آلودگی دریایی از جمله حوزه هایی است که نقش سازمان های غیر دولتی در آنها کم رنگ است. از این رو، با توجه به اینکه حضور این سازمان های غیر دولتی در عرصه آلودگی دریایی عنوان «همکار» با کشورها را دارد، ولی در وهله اول خود کشورها بایستی زمینه شکل گیری این سازمان ها را فراهم آورند چرا که با توجه به فرامرسی بودن آلودگی دریاها، سازمان های غیر دولتی می توانند نخست در سطح داخلی از طریق تغییر نگرش دولت ها در استفاده از منابع طبیعی خود و نحوه دفع آلودگی از منابع خشکی که بزرگترین منشأ آلودگی دریایی است، مؤثر باشند. در گام بعدی از طریق برگزاری هم اندیشی ها و همایش های ملی، منطقه ای و بین-المللی سعی در آگاه سازی عموم نسبت به خطرات آلودگی دریایی و ضرورت پرداختن به آنها داشته باشند. از این رو محقق شدن این راهکار می تواند در تحقق پیشنهاد اولی مؤثر واقع شود.

۳- روز آمد سازی و ارتقاء نظام حقوقی خلیج فارس از جمله مقولاتی است که مورد غفلت کشورهای عضو کنوانسیون کویت واقع شده است.

اصلاح متن کنوانسیون (در مقیاس منطقه ای)، باید متضمن مفاهیم اساسی مندرج در ساز و کارهای مصوب کنفرانس ریو ۱۹۹۲ (اعلامیه محیط زیست و توسعه و برنامه عمل (دستور کار ۲۱)) صورت گیرد؛ مفاهیمی چون توسعه پایدار، اصل احتیاطی، مدیریت یکپارچه نواحی ساحلی، استفاده از بهترین تکنیک های موجود و بهترین رویه های زیست محیطی، و نیز ارتقاء فناوری های مناسب زیست محیطی، شامل فناوری های تولید پاک، به منظور اجرای اهداف توسعه پایدار، از کشورهای اطراف کنوانسیون خواسته شود

۴- تشکیل نهاد کمیسیون توسعه پایدار خلیج فارس به نظر میرسد که باید مورد توجه قرار گیرد.

دهند. کشتیهایی که فاقد تجهیزات لازم جهت سوزاندن و یا فاقد مخازن نگهداری زائدات نفتی خود باشند به ناچار زائدات خود را در دریا تخلیه می کنند. سازمان بین المللی دریا نوردی از زمان تصویب کنوانسیون مارپول منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان را به عنوان منطقه ویژه دریایی پیشنهاد کرده ولی به دلیل عدم وجود تسهیلات مناسب دریافت زائدات کشتیها و عدم عضویت کشورهای مجاور در منطقه یاد شده پس از ۳۴ سال از اول آگوست ۲۰۰۷ میلادی منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان را به عنوان منطقه ویژه دریایی به رسمیت شناخته شده است.

۸- مقررات ملی کشورها برای آلاینده های مستقر در خشکی باید به عنوان قدم اول برای جلوگیری از آلودگی در قلمرو کشورها بدون استثنا با در نظر گرفتن همه جنبه های مسئله اجرا شود. کشورهای اطراف خلیج فارس باید نظارت لازم بر کنترل کیفیت آب در اجرای برنامه ای صنعتی خود را در قالب قوانین بهداشتی داشته و اتباع خود را به اهمیت حفظ محیط زیست آگاه سازند. به منظور کسب نتیجه مطلوب در قانون گذاری و اجرای کامل قانون کشورهای خلیج فارس باید یک سیستم ملی تدوین و اجرای قوانین محیط زیستی را پایه ریزی و تقویت نمایند. از آنجاییکه معاهده مارپول عناصر قانونی لازم برای کاهش آلودگی ناشی از کشتیرانی را که یکی از منابع آلودگی در خلیج فارس می باشد را در بردارد ، باید کشورهای خلیج فارس به عضویت آن در آیند تا با تلقی شدن خلیج فارس به عنوان منطقه ویژه طبق آن معاهده به آن مقصود کمک نمایند. با وجود گذشت بیش از سی سال از تصویب کنوانسیون مارپول هنوز بسیاری از کشورهای جهان به عضویت کنوانسیون در نیامده و کشورهای عضو نیز به عضویت تمام ضمامم در نیامده اند.

۹- چالش دیگر پیش رو عدم تمایل کشورهای صاحب پرچم مبنی بر بازرسی و کنترل دقیق کشتی های تحت پرچم خود و ارسال به موقع گزارشهای بازرسی و تخلفات زیست محیطی به سازمان بین المللی دریانوردی می باشد. هر چند در مناطق جهان تفاهم نامه ای شکل گرفته است به دلیل عدم هماهنگی

۵- مفهوم حق عموم جهت دسترسی به اطلاعات در مورد وضعیت محیط زیست خلیج فارس و مشارکت در فرایندهای تصمیم گیری مرتبط با اعمال کنوانسیون و پروتکلها، موضوعی است که. کنوانسیون نسبت به آن سکوت اختیار کرده است.

۶- ضروری است در خصوص سر منشأ آلودگیها یعنی در قلمرو و کشورهای عضو اقدام صورت گیرد. به منظور ریشه کنی آلودگی نشأت گرفته از منابع مستقر در خشکی اعضا منفرداً یا مجتمعاً مبادرت به تدوین و اجرای طرحها و برنامههای عملی بنمایند، که در بردارنده تمهیدات و جداول زمانی برای اجرا باشند، کشورهای طرف معاهده برای از میان بردن ورودی مواد سمی، باید موادی را که سبب انباشت بیولوژیکی میشود اولویت قائل شوند. این نوع مواد باید در پروتکل مشخصاً ذکر شوند.

رویه شکلی دست یابی به این مهم با توجه به کنوانسیونهای منطقه ای مشابه از جمله نظام بارسلونا و هلسینکی ، طرحهای منطقه ای کوتاه مدت و میان مدت در جهت امحاء آلودگی ناشی از منابع و فعالیت های مستقر در خشکی، و به طور خاص برای از بین بردن تدریجی مواد سمی، ماندگار و سبب انباشت بیولوژیکی می باشد. نتیجه این امر، سازگاری است که در عین واقع بینانه بودن مؤثر خواهد بود.

در همین راستا، میتوان فهرستی از مواد آلاینده به منظور تهیه طرحها، برنامهها و تمهیدات اجرایی برای مواد سمی، پایدار و سبب انباشت بیولوژیکی، به ویژه برای آلایندههای ارگانیک پایدار (POPs)، و نیز مدیریت و تصفیه فاضلابها تهیه کرده و به پروتکل الحاق نمود.

۷- در منطقه خلیج فارس و دریای عمان هیچ قرارداد منطقه ای برای بازرسی از کشتی ها وجود نداشته و اقدامات یک جانبه به عنوان تنها عضو منطقه ای تفاهم نامه اقیانوس هند چندان مؤثر نخواهد بود و بسیاری از کشتیهایی که در لیست سیاه ایران قرار گرفته اند آزادانه در کشورهای عربی خلیج فارس فعالیت می کنند. عدم توجه تسهیلات مناسب جهت دریافت و پردازش زائدات کشتیها به اندازه تقاضا کشتی به عنوان مشکل اساسی پیش روی اجرای کنوانسیون مارپول مطرح می باشد این مشکل باعث می شود کشتیها نتوانند زائدات خود را به انبار تحویل

- pollutants, Mehrdad Mohammadi et al. (In Persian)
10. Wettestad Jorgen, 1992. The effectiveness of the Paris convention on marine pollution from land-based sources, *International environmental affairs*. 4.(2):101-121pp.
 11. Talai, Farhad, 2013, *International Law of the Seas*, Tehran, Jungle Publications.
 12. Safarzadeh, Mahmoud et al., 1385, *Sea Transportation*, Israr Danesh Publications, Chapter Two.
 13. Marty, Frank (2001). "Managing International Rivers: Problems", *Politics and Institutions*, Vol. 421 of *European University Studies*, Peter Lang.
 14. Hosseini, Iraj and Mohammad Reza Nasaj Tarshizi, 1383, the role of military vessels in sea pollution, the 6th International Conference on Coasts, Ports and Marine Structures.
 15. Poorhashmi Abbas and Arghand Bahare, *International Environmental Law*, Tehran: Nash Dadgstar, 2012, 255.
 16. Brahms, B., 1368. *Sovereignty in natural resources*, translated by Ali Hirani Nobari, *International Law Journal*, vol. 11.
 17. Ramezani Qavamabadi, Mohammad Hossein, 2016, looking at the principle of non-harmful (sustainable) use of land in international environmental law, *Journal of Environmental Sciences*, Tehran, fourth year.
 18. Flemme, Maria (2004). *Due Diligence in International Law*, Master's Thesis, Faculty of Law University of Lund.
 19. *Draft Articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities with Commentaries* (2004)

بین کشورهای یک منطقه مشکل فوق همچنان پابرجا خواهد بود.

References

1. Karimipour, Yadullah (1388, 18) *Geopolitics of Iran's coasts from the point of view of integrated management of coastal areas*, Tehran, Tarbiat Modares University Publications. (In Persian)
2. Shariat Panahi, Mohammad, 1376, *Basics of Environmental Health*, University of Tehran. (In Persian)
3. Makhdoom, Majid, 1384, *living in the environment*, University of Tehran. (In Persian)
4. Debiri, Mino, 1382, *environmental pollution of air/water/soil/sound*, Etihad Publications. (In Persian)
5. *Band Ro Darya Magazine*, 1369, No. 28. (In Persian)
6. Ismail Sari, Abbas, 1377, the project of identifying the source of oil pollution in the northern shores of the Persian Gulf by the finger printing method, *Environmental Damages Office of the Ministry of Jihad and Agriculture*. (In Persian)
7. *Investigating the polluting sources of the Persian Gulf and evaluating its effects and environmental consequences*, Mohammad Reza Taheri, Jihad Academician, Iranian Students' Scientific-Cultural Tourism Center. (In Persian)
8. Haqshana Kashani, Nilofar, 1376 *fight against the environmental pollution of the Persian Gulf*, the first conference of marine geology of Iran, pp. 170-185. (In Persian)
9. *Evolution of the international legal regime of protection of the marine environment against land-based*

24. Mirhaidar, Dere (1365: 57) Political Geography of the Seas, Geographical Research Quarterly, Year 1, Volume 3.
25. Poorhashemi, A. (2022). International Law and Global Governance. CFILE Journal of International Law, 3(5), 70-74.
26. Omid, Ali 1386: 75 international law and the construction of artificial islands, political-economic information monthly, vol. 238-237
27. Kazemi, Asghar (2019) Prevention and Suppression of Environmental Crimes in the Light of the Actions of Non-Governmental Organizations in Iran's Legal System, Judiciary Legal Journal, No. 75.
28. Sands, Philippe (2003). Principles of International Environmental Law, 2nd Edition, Cambridge University Press.
29. Kraska, James (2010). Resources Rights and Environmental Protection in China Martime Studies Institute. Adopted by the International Law Commission at its fifty-third session.
20. Dabiri F, Poorhashemi SA, Roosta F., (2009: 225) Reviewing the principles and concepts of international environmental law with a view to sustainable development, Environmental Science and Technology Quarterly, 11th Volume, Volume 3.
21. Poorhashemi, A. (2022). Opportunities and Challenges Facing the Future Development of International Environmental Law. In: Gökçekuş, H., Kassem, Y. (eds) Climate Change, Natural Resources and Sustainable Environmental Management. NRSEM 2021. Environmental Earth Sciences. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-04375-8_5
22. Churchill Robin and Alan Wello (2010: 431), International Law of the Seas, translated by Bahman Aghaei, 7th edition, Tehran, Ganjineh Danesh Publications.
23. Louis B., Son et al., (282: 2013) International Law of the Seas, translated by Mohammad Habibi Majandeh, Tehran, Jangal Publications