

مجتبی بنی اسدزاده*

چکیده

خلیج فارس با توجه به منابع غنی نفت و گاز و ویژگی‌های زیست محیطی یکی از مهم ترین مناطق راهبردی جهان به شمار می آید، اما هم زمان در معرض آلودگی و تخریب شدید قرار دارد. مقاله حاضر با توجه به دلایل گوناگون تخریب زیست محیطی منطقه، به بررسی آثار جنگها، تردد ناوها و کشتیها، توسعه میدانهای نفتی و احداث جزایر مصنوعی بر امنیت انسانی کشورهای ساحلی می پردازد. توجه به اصول حقوق بین الملل عمومی و آرای دیوان بین المللی دادگستری در زمینه مسئولیت بین المللی دولتها در قبال خسارت به محیط زیست، بخش دیگری از مقاله را تشکیل می دهد. بر این اساس، در پایان، راهکارهایی با عنوان «دیپلماسی محیط زیست میان کشورهای ساحلی و غیرساحلی» جهت حفظ منابع طبیعی خلیج فارس و امنیت انسانی ساکنان منطقه پیشنهاد شده است.

کلید واژه ها: خلیج فارس، مسئولیت بین المللی دولتها، امنیت انسانی، توسعه پایدار،

Erga Omnes

* کارشناس ارشد مطالعات منطقه ای

فصلنامه مطالعات خاورمیانه، سال شانزدهم، شماره ۲، تابستان ۱۳۸۸، صص ۱۴۲-۱۲۳

خلیج فارس با برخورداری از ویژگیهای اقلیمی، بزرگ‌ترین منابع نفت و گاز، ذخایر شیلاتی و آب و هوا دارای موقعیت ویژه و منحصر به فردی از نقطه نظر زیست محیطی است. اکوسیستم ویژه منطقه به علت شوری آب، کمی عمق و ارتباط محدود با آبهای آزاد، مجموعه گوناگونی از آبزیان مانند پلانکتون‌ها و جلبکها را در حیات خود جای داده است، به گونه‌ای که این آبزیان ارزش اقتصادی، غذایی و دارویی دارند. محیط زیست خلیج فارس همانند منابع و ذخایر نفتی اهمیت دارد. کشورهای ساحلی و غیرساحلی در عصر حاضر که جهانی شدن، افزایش تجارت و وابستگی متقابل مشخصه اصلی آن است، به دنبال بهره‌برداری هرچه بیشتر از منابع نفت و گاز منطقه به جهت گسترش رفاه، توسعه و پیشرفت ملت‌ها می‌باشند. برآوردها نشان می‌دهد خلیج فارس ۶۰ درصد ذخایر اثبات شده نفت و ۳۰ درصد تجارت جهانی نفت را در اختیار دارد و موتور محرکه اقتصاد جهانی در سه دهه گذشته بوده است. نیاز ایالات متحده آمریکا و کشورهای اتحادیه اروپا به منابع انرژی منطقه، طی دو دهه آینده افزایش خواهد یافت. پیش‌بینی می‌شود در ۲۰ سال آینده، ۱۴ درصد کل نفت مصرفی آمریکای شمالی از خلیج فارس وارد شود، در حالی که این رقم در سال ۱۹۹۵ فقط ۸ درصد بوده است. واردات نفت اروپا نیز در دوره مشابه از ۲۵ درصد به ۳۵ درصد خواهد رسید.^۱ پیش‌بینی آژانس بین‌المللی انرژی در سند چشم‌انداز انرژی جهانی تا سال ۲۰۲۰، حاکی از آن است که تولید روزانه نفت خلیج فارس از ۶۲/۷ میلیون بشکه در سال ۱۹۹۶ به ۷۸/۹ میلیون بشکه در سال ۲۰۱۰ افزایش خواهد یافت. این سطح از تولید با اندکی کاهش به رقم ۷۲/۲ میلیون بشکه در سال ۲۰۲۰ خواهد رسید. در فاصله بین سالهای ۱۹۹۶ تا ۲۰۲۰ تولید جهانی نفت، خارج از حوزه خلیج فارس، از ۴۵/۵ میلیون بشکه به ۲۷ میلیون بشکه در روز کاهش خواهد یافت. در مقابل طی همین مدت، تولید روزانه نفت خلیج فارس از ۱۷/۲ میلیون بشکه به ۴۵/۲ میلیون بشکه بالغ خواهد شد؛ یعنی تولید نفت خلیج فارس با رشد ۱۶۲/۷ درصدی مواجه خواهد بود.^۲

در این فرآیند، تخریب محیط زیست و فراهم شدن زمینه‌های بالقوه آلودگی، چالش

اصلی رشد و توسعه اقتصادی در منطقه است. خلیج فارس که روزگاری از آن به عنوان «سبز دریایی که به هنگام روز، فیروزه گون است و شب هنگام از آن آتش برجهد» نام برده می شد، اکنون به عنوان یکی از آلوده ترین مناطق دریایی جهان شهرت پیدا کرده است. به نظر می رسد استمرار آلودگیهای طی سالهای آینده به موازات استمرار بهره برداری از منابع، یک واقعیت و بیش از استانداردهای بین المللی باشد.^۲

مهم ترین دلایل غیرانسانی آلودگی، عمق کم آب (۳۵ متر)، تبخیر زیاد آب (به میزان ۴۰۰-۵۰ سانتیمتر در سال)، بالا بودن میزان نمک و مدت زمان طولانی چرخش آب (حدود ۳ تا ۵ سال) و دلایل انسانی وقوع سه دهه جنگی، تردد ناوها اعم از نظامی و غیرنظامی، توسعه میادین و حوزه های نفتی و احداث جزایر مصنوعی است. بنابراین، منطقه آسیب پذیریهایی بیشتری را در سالهای آینده نیز تحمل می کند و این موضوع بر حیات و امنیت جوامع بومی منطقه (جمعیت ۱۲۸ میلیون نفری) به طور مستقیم اثر می گذارد.^۴ براساس تعریف لیبرالها از امنیت و تسری آن از دولت - محوری به امنیت انسانی، این آسیبها در زمره معضلات منطقه ای و بین المللی محسوب می شود. امنیت انسانی شامل حمایت از شهروندان در مقابل تروریسم فراملی، آلودگیهای زیست محیطی، خشونت های قومی، فقر، بیماریهای مهلک و واگیردار و وضعیت بد اقتصادی است، در حالی که امنیت دولت - محور به معنای حمایت از تهدیدهای مرزهای سرزمینی و ارتش است. در حال حاضر، دیگر دولتها تنها بازیگران حمایت از امنیت نیستند و سازمانهای منطقه ای و بین المللی و سازمانهای غیردولتی بازیگرانی هستند که نقش عمده ای در تامین امنیت برعهده دارند. طبیعی است که امنیت انسانی و امنیت دولتی، یکدیگر را تقویت کرده و به هم وابستگی کامل دارند. امروزه بدون امنیت انسانی، امنیت دولتی نمی تواند به دست آید. در این راستا به قول کتلین برادن، گویا امنیت زیست محیطی و سیاست بین الملل از تاثیرات گازهای گلخانه ای گرفته تا انقراض گونه ها در آبهای منطقه ای و بین المللی به یکدیگر مرتبط می باشد.^۵ پس همان طور که کشورهای ساحلی و غیرساحلی در استفاده از منابع نفتی شریک هستند، باید به دنبال راه حل های مشارکت آمیز در جهت حفظ امنیت زیست محیطی خلیج فارس باشند. در غیر این

صورت، آسیبهای پیش گفته شده به یک تهدید و چالش جدی تبدیل می گردند و روند رشد و توسعه را تحت الشعاع قرار خواهند داد.

در این مقاله سعی بر این است با روش توصیفی - تحلیلی به این پرسشها پاسخ داده شود: اثر جنگها، تردد ناوها و کشتیها، توسعه میادین نفتی و احداث جزایر مصنوعی بر امنیت ملی و انسانی کشورهای ساحلی چه بوده است؟ طبق آرای دادگاههای بین المللی و اصول حقوق بین الملل، دولتهای ساحلی و غیرساحلی در قبال خسارتهای وارده بر محیط زیست چه مسئولیتی دارند؟ دولتها باید چه اقدامات موثری را به منظور حفاظت و پاسداشت محیط زیست منطقه انجام دهند؟

مفروض پژوهش این است که عوامل فوق، تهدید امنیت ملی و انسانی کشورهای ساحلی و غیرساحلی است. این آسیبها بر زیست اجتماعی ۸ میلیون نفر ساکنان شهرهای ساحلی و استمرار رونق اقتصادی کشورهای غیرساحلی تاثیر مستقیم و قطعی داشته است. رویه ها و اصول حقوق بین الملل بر مسئولیت مستقیم کشورها در زمینه ایجاد آلودگیهای گسترده در خلیج فارس تاکید دارد. بنابراین با توجه به اثرپذیری امنیت ملی و انسانی کشورهای منطقه از این مقوله، دولتها باید با مشارکت یکدیگر و همراهی مجامع و نهادهای ذی صلاح بین المللی به دنبال مقابله با آسیبهای زیست محیطی باشند. این راهکار باعث کاهش هزینه و افزایش فایده است. همکاریها و تعاملات کشورهای ساحلی و غیرساحلی در ابعاد دوجانبه و چندجانبه ضرورت دارد. پیش از ورود به بحث اصلی، مفاهیم امنیت و توسعه پایدار توضیح داده می شود.

امنیت

پژوهشگران حوزه سیاست و روابط بین الملل با تکیه بر جنبه های مختلف مفهوم امنیت (نظامی، سیاسی، اقتصادی و اجتماعی) معانی گوناگونی از آن ارایه کرده اند. امنیت در معنای محدود و کلاسیک، رهایی نسبی از جنگ و در معنای گسترده، رهایی نسبی از هرگونه تهدید زیان بخش و تخریب کننده است.^۶ به اعتقاد لیبرالها، امنیت ملی توانایی مقابله با

تهدیدها، حفظ تمامیت ارضی و رژیمهای حاکم است و هر موضوعی که بر این توانایی به طور مستقیم یا غیرمستقیم تاثیر گذار باشد، تهدید محسوب می شود. این نظریه پردازان با توجه به نارسایی مفاهیم ارایه شده از سوی آرمان گرایان (امنیت دولت - محور) و تحولات جنگ سرد، مفهوم امنیت را توسعه داده و آن را به تهدیدهای معطوف به امنیت انسانی (امنیت انسان - محور) هم تسری دادند. بنابراین برخلاف نظریه پردازان آرمان گرا، امنیت فقط دولت - محور نیست، ممکن است امنیت بشری هم از درون کشورها و یا در عرصه منطقه ای و بین المللی مورد آسیب و تهدید واقع شود.^۷ جنبشهای تروریستی، تهدیدهای اقتصادی، زیست محیطی و حتی بیماریها و بلایای طبیعی از نمونه قابل توجه این آسیبها و تهدیدهاست.

به زعم نظریه پردازان لیبرال، هرگاه این قبیل آسیبها و تهدیدها مرزهای کشورها را درنورد و یا بیش از یک دولت را به خود مشغول کند، آن گاه به یک معضل منطقه ای و بین المللی تبدیل شده است؛ این جا فقط یک دولت نیست که تهدید می کند یا تهدید می شود، بلکه سایر عوامل و بازیگران از قبیل گروههای قومی و شرکتهای چندملیتی نیز حضور دارند. در حقیقت، همان طور که پیشتر گفته شد، مسایل امنیت انسانی و تهدیدهای آن پیوسته و به هم مرتبط اند. بنابراین مسایلی مانند مهاجرت، بیماریهای مهلک و آسیبهای محیط زیستی به خودی خود تهدید مستقیمی بر ضد تمامیت سرزمینی یا حفظ رژیم کشورها نیست، اما زمانی که بر توانمندیهای اقتصادی، منابع طبیعی و نیروی انسانی تاثیر می گذارند، تهدید علیه امنیت ملی کشورها محسوب می شود؛ به طور مثال، آسیبی که نیروگاه چرنوبیل به سلامت شهروندان و تحت الشعاع قرار دادن توانمندی اقتصادی کشورهای همسایه اوکراین وارد ساخت، باعث شد تا تهدیدی علیه امنیت ملی این کشورها تلقی شود.

می توان چنین نتیجه گرفت که امنیت زیست محیطی ناظر بر حفظ و نگهداری محیط محلی، منطقه ای و جهانی از هر گونه آسیب است. این امنیت در دنیای کنونی به عنوان نظام پشتیبانی کننده یکپارچه و همبسته عمل می کند و حیات بشری به گونه ای انکارناپذیر بدان متکی است. بر این اساس آسیبهایی از قبیل گرم شدن کره زمین، انتشار گازهای گلخانه ای، بارانهای اسیدی و آلودگیهای اقیانوسها و دریاها هرچند متاثر از اقدامات تک تک

کشورهاست، پیامدها و آثار زیانبار آن غیر قابل تفکیک و گریبان گیر مجموعه کشورها خواهد بود. امروزه اگر اتفاقی در گوشه ای از جهان رخ دهد، آثار و تبعات آن را سایر جوامع در دیگر نقاط تحمل می کنند، این در حالی است که احتمالاً هیچ نقشی در شکل گیری آن واقعه نداشته اند و از منافع اقتصادی آن فعالیتها هم هیچ بهره ای نبرده اند. واضح است بدون امنیت زیست محیطی، امکان ادامه حیات برای کل بشریت وجود ندارد و امنیت ملی کشورها تهدید می شود و شاید به همین دلیل باشد که به تازگی مجمع عمومی سازمان ملل با صدور بیانیه ای مساله گرم شدن کره زمین را یک موضوع تهدید کننده امنیت ملی - بین المللی قلمداد کرده است.^۸

توسعه پایدار

با وجود تلاشهای زیاد برای توضیح و تبیین مفهوم توسعه پایدار، هنوز توافق جهانی در خصوص حوزه و دایره این اصل حقوق بین المللی محیط زیست در اسناد و کنوانسیون های بین المللی میان کشورها حاصل نشده است. به طور کلی می توان گفت، توسعه پایدار متشکل از دو جزء مربوط به هم محیط زیست و اقتصاد است. این دو جزء بخشهای تشکیل دهنده توسعه پایدار به حساب می آیند و نسبت به یکدیگر سنجیده می شوند. در واقع، این دو عامل باید تاثیر مثبت بر یکدیگر داشته باشند و نباید هیچ تاثیر نامطلوبی بر یکدیگر بگذارند.^۹ کشورها باید در کنار رشد و توسعه اقتصادی جوامع خود، پایداری و ماندگاری منابع زیست محیطی و طبیعی را با استفاده از فناوریهای جدید مورد لحاظ قرار دهند. به عبارت دیگر می توان از توسعه پایدار به عنوان بازگشت به طبیعت سخن گفت، که پس از دهها سال سلطه اندیشه صنعتی شدن و شهرنشینی رخ می دهد و در آن همگان اعم از نسل کنونی و نسلهای آینده ضمن برخورداری از محیط زیست مناسب و سالم، از راهکارهای بازدارنده آسیب و آلودگی محیط زیست و اتلاف منابع انرژی تجدیدناپذیر استفاده می کنند.

در همین راستا کشورهای عضو سازمان ملل در نشست سران در آفریقای جنوبی در سال ۲۰۰۲ میلادی، موضوع توسعه پایدار را اولویت نخست قرار دادند و بر اهداف هشت گانه

توسعه از جمله تضمین پایداری محیط زیست در هزاره سوم به عنوان آرمانهای مهلت دار برای تمامی کشورها، خواه توسعه یافته و خواه در حال توسعه، تاکید کردند. منظور از این هدف، قراردادن اصول توسعه پایدار در سیاستها و برنامه های کشورها به منظور جلوگیری از تخریب بی رویه منابع زیست محیطی است.^{۱۰}

مهم ترین آسیبهای محیط زیست خلیج فارس

۱. وقوع جنگ و تردد ناوهای جنگی

یکی از مهم ترین آسیبهای محیط زیست خلیج فارس، وقوع جنگ و فعالیتهای نظامی است. در زمان وقوع جنگ امکان سوءاستفاده و تخریب محیط زیست علیه بشریت بیش از سایر زمانهاست. در شرایط جنگی پابندی دولتها به کنوانسیون ها و اعمال نظارت آمیز سازمانها کاهش می یابد و عملاً جنبه اجرایی پیدا نمی کند. به طور نمونه در جریان تهاجم عراق به کویت در ۲ اوت ۱۹۹۰، نیروهای متحدین به رهبری ایالات متحده آمریکا مساعی جدی به کار نبردند تا پیشاپیش به نیروهای نظامی عراق هشدار دهند که آتش زدن چاهها، جنایت تلقی می شود و در صورت اجرا مسئولیت شخصی متوجه آنان خواهد بود. در هیچ یک از میلیونها اوراق تبلیغاتی که در عراق فرو ریخته شد، به مساله ضرورت حفاظت از محیط زیست اشاره نگردید. دو دلیل برای توضیح این موضوع ارایه شده است: ۱. حفظ محیط زیست خلیج فارس در اصل به عنوان دلیل پیش گیری از جنگ مطرح شده بود، اما کسانی که نگرانیهای زیست محیطی را دنبال می کردند، نتوانستند پیشنهادهای عملی و ملموس عرضه کنند تا در صورت وقوع جنگ، دامنه آن را حداقل محدود نگه دارند؛ ۲. نیروهای متحدین به ویژه ایالات متحده آمریکا بیش از نگرانی در مورد سلامت ساکنان و محیط زیست منطقه، نگران تهدیدهایی بودند که زندگی و تندرستی سربازانشان را به خطر می انداخت. این نگرانیها بیشتر از ناحیه سلاحهای شیمیایی و گازهای سمی بود. به هر تقدیر، ملاحظات زیست محیطی در زمان جنگ در اولویت برنامه های دولتهای درگیر قرار نداشت.^{۱۱}

دولت عراق با وجود صراحت مفاد موافقت نامه های انماد و پروتکل ۱۹۷۷ ژنو مبنی بر

ممنوعیت استفاده از روشها و وسایلی که به عمد یا احتمالی سبب صدمات شدید، وسیع و درازمدت به محیط زیست طبیعی می شود، طبق یک برنامه از پیش طراحی شده مقادیر زیادی نفت را از طریق لوله به خلیج فارس سرازیر کرد و لکه هایی ۱۰ تا ۱۰۰ برابر بزرگ تر از فاجعه والدز، پدید آورد.^{۱۲} سپری شدن سه دهه جنگ در منطقه و استقرار انواع مختلف ادوات و تجهیزات سنگین نظامی از جمله مینهای دریایی، ناوها و زیردریاییهای اتمی نه تنها آسیب جدی به اکوسیستم خلیج فارس وارد کرده، بلکه بهداشت عمومی و پاکیزگی هوای منطقه را به عنوان یکی از نیازهای طبیعی انسانها به خطر انداخته است. در زمان جنگ هشت ساله ایران و عراق در فاصله سالهای ۱۳۶۷-۱۳۵۹ و کشیده شدن دامنه نبرد به آبهای خلیج فارس، نیروهای عراقی در کمتر از سه سال ۳۴۱ فروند کشتی نظامی و غیرنظامی را مورد هدف قرار دادند که طبق برخی برآوردها معادل ۲ تا ۴ میلیون بشکه نفت به دریا ریخته شد و تعداد زیادی از این کشتیها در دریا غرق گردید.^{۱۳} تخمین زده شده است که میزان گاز کربنیک نشر یافته در این مدت حدود ۳۰۰ میلیون تن بوده باشد که برابر با ۱/۵ درصد کل تخلیه سالانه این گاز در جهان به علت استفاده از سوختهای فسیلی است.

اگر آلودگیهای منطقه در زمان حمله عراق به کویت و تهاجم نیروهای آمریکایی به عراق (فروردین ۱۳۸۲) افزوده شود، به عمق آسیبها بیشتر پی برده خواهد شد. این حجم از آلودگیها (۹ میلیون بشکه نفت) در محدوده ای به وسعت کمتر از نیم میلیون کیلومتر مربع رخ داده است، در حالی که تخریب محیط زیست در جنگ جهانی دوم در محدوده ای به وسعت تقریبی ۲۰ میلیون کیلومتر مربع و در حدود ۶ سال به طول انجامید. بر این اساس فقط در زمان حمله عراق به کویت در ۲ اوت ۱۹۹۰، حجم و ابعاد تخریب ۴۰ برابر و سرعت آن بیش از ۵۰ برابر جنگ جهانی دوم بوده است. عراقی ها حدود ۶۰۰ چاه را آتش زدند و ۱۷۵ چاه دیگر را در حال روان کردن نفت و یا صدمه خورده باقی گذاشتند. در نتیجه این احتراق، توده های سیاه ابر و دود و آلاینده های شیمیایی آسمان بسیاری از کشورهای منطقه را پوشاند. آثار این حادثه در ایران نه تنها در سواحل، بلکه تا دهها کیلومتر در داخل سرزمین موجب تغییراتی زیانبار در محیط زیست گشت و به محصولات کشاورزی، خاک و منابع آبی خسارات فراوانی

وارد کرد. بر اساس گزارش نشریه کرز،^(۱) وابسته به فائو، ناحیه ای که بیشترین آسیب زیست محیطی را در جریان تهاجم صدام به کویت متحمل شد، در امتداد سواحل کویت تا قطر بود که به علت وجود چهار عامل اکولوژیک (مردابهای شور، صخره های مرجانی، بسترهای پوشیده از گیاهان دریایی و نرم تنان) یکی از حساس ترین مناطق دریایی جهان محسوب می شود.^{۱۴} برآوردهای سازمان ملل نشان می دهد ۷۵ درصد از نفتی که در جهان به دریاها نشت می کند، در آبهای خلیج فارس روی می دهد.^{۱۵} عمده ترین دلایل نشت نفت بر اثر وقوع جنگ، حضور ناوهای نظامی، تردد کشتیها و بهره برداری از میادین نفتی اتفاق می افتد. سازمان ملل با همکاری کشورهای منطقه بیش از ۴ میلیون دلار فقط به منظور بررسی آثار این فاجعه زیست محیطی بر زندگی آبنیان هزینه کرد. آمریکا در این جنگ با غرق ۸۰ کشتی نفت خام، یکی از بزرگ ترین تخریبهای محیط زیستی جهان را در دریاها ایجاد کرد، به گونه ای که به هنگام جنگ کویت، با وزش بارانهای سیاه و سمی سلامت عمومی ۸ میلیون از ساکنان شهرهای مجاور خلیج فارس در معرض تهدید جدی قرار گرفت و امنیت شهروندان در حوزه سلامت به طور مستقیم دچار آسیب گردید. هنوز بعد از گذشت دهها سال آثار لکه های قیر که نتیجه جنگ نفت کشها در منطقه بود، در مناطق جنوبی قابل مشاهده است.

آسیبهای محیط زیستی منطقه تنها منحصر به وقوع جنگ نبوده، بلکه تردد روازانه ناوها و کشتیهای جنگی با سوختهای اتمی ناشی از استقرار نیروهای نظامی را نیز باید در نظر داشت. به دنبال درخواست کویت و تصویب کنگره آمریکا برای اسکورت نفت کشها در تیر ماه ۱۳۶۶ بلافاصله تعداد ۲۰ فروند ناو جنگی همراه با اسکورت در منطقه حضور یافتند که به طور منظم به چهار پایگاه در کشورهای کویت، قطر، بحرین و امارات رفت و آمد می کردند یا نیروهای فرانسوی در جریان عملیات موسوم به توفان صحرا با بیش از ۱۰۰ کشتی، ۱۳۰۰ تن مهمات، ۱۰۰۰۰ مترمکعب سوخت، ۳۰۰۰ تن قطعات یدکی و ۵۵۰۰۰۰ جیره جنگی را از تولون به منطقه حمل کردند.^{۱۶} بی تردید چنین تردهایی امکان وقوع تصادفات و سوانح دریایی و در نتیجه تهدیدات بالقوه امنیت ملی کشورها را افزایش می دهد. اگرچه آمار مستند

1. Ceres

از مجموع تصادفات و سوانح ناشی از حضور نیروهای نظامی خارجی در سه دهه گذشته در دسترس نیست، برخی گزارشها حکایت از آن دارد که در سال ۱۳۸۷، ۱۲ حادثه نفتی در خلیج فارس به وقوع پیوسته است. در تیر ماه ۱۳۷۲ یکی از کانتینرهای حاوی مواد شیمیایی کشتی ساخاروف به مقصد عربستان منفجر گردید. در شهریور ۱۳۸۴ یک زیردریایی اتمی آمریکا به نام فیلادلفیا با کشتی باری ترکیه برخورد کرد. در دی ۱۳۸۵ زیردریایی اتمی نیوپورت در حالی که در منطقه گشت می زد، با یک نفتکش بزرگ ژاپنی برخورد کرد.^{۱۷} این حادثه در نزدیکی تنگه راهبردی هرمز روی داد و می توانست به فاجعه زیست محیطی منجر شود. بر اثر محاسبه غلط، اشتباه و سهل انگاری عامل انسانی این تصادفات ناگوار می تواند اتفاق بیفتد و آشکار است که هرچه بر شمار کادر نظامی و ناوهای جنگی در منطقه افزوده شود، احتمال وقوع این حوادث بیشتر خواهد بود.^{۱۸} حضور ناوها و زیردریاییهای ایالات متحده نه تنها با توجه به تعارض سیاستهای ایران و آمریکا تهدیدی بالقوه علیه امنیت ملی ایران است، بلکه نظر به عدم وجود رژیم زیست محیطی مشخص در خلیج فارس تهدیدکننده امنیت انسانی همه کشورهای ساحلی با پرداخت کمترین هزینه و عدم قبول مسئولیت از سوی کشورهای غیرساحلی می باشد.

۲. توسعه میادین نفتی

در حال حاضر از ۱۶۰ سکوی نفتی خلیج فارس، حدود ۷۰ سکو فعال است و روزانه بالغ بر ۱۷ میلیون بشکه نفت از تنگه هرمز جابه جا می شود. به گفته کارشناسان وقتی نفت استخراج می شود، مقدار میعانات و آبهای همراه، چهار برابر حجم نفت است. این میعانات حاوی مواد شیمیایی و آلودگیهای فراوان است. اگر آبهای اطراف حوزه ها براساس استانداردهای بین المللی از سوی شرکت های بهره بردار تصفیه نشود، مشکل آفرین خواهد بود. از طرف دیگر ۹۰ درصد صادرات نفت و فرآورده های نفتی به وسیله نفتکشها از تنگه هرمز صورت می گیرد. طبق آمار رسمی سازمان بنادر و کشتیرانی، سالانه حدود ۴۰ هزار شناور از تنگه عبور می کنند و همین امر باعث نشت بیش از ۱/۵ میلیون تن نفت در سال می شود. از

۲۱ مورد نشت نفت در جهان، ۷ مورد با بیش از ۱۰ میلیون بشکه در این منطقه رخ داده است. به اعتقاد کارشناسان محیط زیست، تخلیه آب توازنهای کشتی به لحاظ ناکافی بودن تجهیزات دریافت کننده آب توازن در خلیج فارس آلودگی بیشتری در مقایسه با نشت نفت به همراه داشته است. مواد شیمیایی خطرناک مانند آمونیاک، سرب، نیکل، مس و جیوه، هم از طریق شناورها و هم از طریق فرسایش تاسیسات دریایی قدیمی وارد دریا می شود و باعث از بین رفتن تخم ماهیها و پلانکتون ها می گردد.

طبق آخرین آمار منتشر شده، میزان صادرات نفت کشورهای حوزه خلیج فارس ۱۵/۶ میلیون بشکه در روز بوده است.^{۱۹} میزان نفتی که پس از تخلیه در مخزن نفت کشتها باقی می ماند، حدوداً بین ۳۵ تا ۵۰ درصد ظرفیت مخزن هر نفتکش برآورد شده است. با توجه به آمار فوق، به طور میانگین ۴۳ درصد از کل نفت بارگیری شده توسط نفت کشتها در مخازن آنها باقی خواهد ماند. نفتکشتها پس از تخلیه بار جهت توازن آب را در مخازن خود وارد نموده که هنگام بارگیری بعدی آب توازن را تخلیه نموده و محموله جدیدی را وارد مخازن خود می نمایند. بدین ترتیب میزان ۴۳ درصد از نفت باقی مانده در مخازن که برابر با ۶۷۰۸۰ بشکه در روز می باشد، هنگام تخلیه آب توازن وارد آبهای خلیج فارس می شود.

این قبیل آسیبها باعث شد تا سازمان بین المللی دریانوردی در سال ۱۳۸۶ خلیج فارس را در کنار مناطق مدیترانه، بالتیک، کاراییب، دریای سرخ، دریای سیاه، خلیج عدن، مناطق قطب جنوب و دریای شمال به عنوان منطقه ویژه دریایی اعلام کند. بنا به تعریف، منطقه ویژه عبارت است از «منطقه دریایی بنا به دلایل و مشخصه فنی مربوط به شرایط اقیانوس شناسی و زیست شناسی و با توجه به حمل و نقلهای زیادی که در آن صورت می گیرد، نیاز به تعیین روشهای خاص اجباری برای پیش گیری از آلودگی نفتی آب دارد.»^{۲۰} بنابراین توسعه میادین نفتی و تردد کشتیها از سوی دولتهای ساحلی و غیرساحلی باید تحت استانداردها و ضوابط ویژه ای انجام پذیرد. تا زمانی که کشورهای ساحلی در خصوص رژیم مقررات محیط زیستی مشخص در خلیج فارس تعامل و همکاری سازنده نداشته باشند و کشورهای غیرساحلی حاضر به پرداخت هزینه های آن نباشند، آلودگیهای نفتی ناشی از

عوامل غیرانسانی ادامه خواهد داشت. با توجه به تردد ۱۴ هزار تانکر اقیانوس پیما و افزایش این رقم به ۴۰ هزار تا سه سال آینده، نه تنها تدوین مقررات ویژه و اجرای هماهنگ و صحیح آن از سوی کشورهای منطقه امری اجتناب ناپذیر است، بلکه باید نظارت صحیحی نیز بر آن اعمال شود.

۳. ساخت جزایر مصنوعی

طبق تعریف، جزیره مصنوعی جزیره‌ای است که ساخت دست بشر باشد و عوامل طبیعی نقشی در ایجاد آن نداشته باشد. این سازه‌های مصنوعی از سوی کشورهای ساخته می‌شود که با کمبود خاک و سرزمین مواجه هستند. ژاپن در سال ۱۹۹۴ میلادی، اولین فرودگاه بین‌المللی جهان را بر روی یک جزیره کاملاً مصنوعی بنا کرد. در منطقه، امارات اولین کشوری بود که تصمیم خود را برای استفاده از این نوآوری بشری اعلام کرد. این کشور در نظر دارد طی ۱۰ سال، ۳۲۵ جزیره مصنوعی با هزینه‌ای بالغ بر ۱۰ میلیارد دلار در کنار سواحل دبی برپا کند.^{۲۱} کارفرمای این طرح سازمان دولتی نخیل است که دست‌اندرکار ساخت سه جزیره به شکل نخل، به شکل نقشه پنج‌قاره جهان و جزیره مصنوعی دیگری به نام کنار آب (که هریک ۶ کیلومتر پهنا دارد) است.

مدیران این طرح ساخت این جزایر را با توجه به کمبود سرزمین در کناره خلیج فارس، پروژه‌ای راهبردی ارزیابی نموده‌اند و معتقدند هنگامی که این پروژه‌ها به پایان برسد، امارات به جای ۶۰۰ کیلومتر، ۱۲۰۰ کیلومتر ساحل در اختیار خواهد داشت. به گفته کارشناسان، در ساخت پروژه نخل ۱/۶۵ میلیارد متر مکعب ماسه و ۸۷ میلیون تن سنگ جابه‌جا شده است. مهم‌ترین آسیب‌های زیست محیطی جزایر مصنوعی عبارت است از:

- آسیب سواحل مرجانی دبی؛
- از بین رفتن آشیانه‌های ساحلی لاک پشت‌های دریایی خلیج فارس؛
- تغییر مسیر طبیعی جریان آب؛
- جابه‌جایی بستر دریا، آب‌های صاف و نیلگون پیرامون جزایر را به گونه لجن‌زاری رو به

گسترش درآورده و حیات زیستی گونه های جانوری را در معرض خطر قرار داده است؛

- از بین رفتن مرجانهای دریایی دبی.^{۲۲}

دکتر العودی، دبیر کل سازمان منطقه ای راپمی،^(۱) که وظیفه حفاظت از محیط زیست خلیج فارس و دریای عمان را برعهده دارد،^{۲۳} در زمینه اثرات زیانبار احداث جزایر مصنوعی معتقد است تخریب جزایر مرجانی و زیست گاههای طبیعی با هدف ایجاد تفریحگاه یک نوع دیوانگی است. اگرچه اکثر کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان کشورهای صحرایی هستند، باید آب را به درون صحرها برد نه اینکه با ایجاد خشکی محیط زیست خلیج فارس را تخریب کرد.^{۲۴} آنچه اهمیت دارد این است که با توجه به تمایل وسعت کم اکثر کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و منافع اقتصادی - گردشگری مترتب بر جزایر مصنوعی و همچنین در اختیار داشتن درآمدهای کلان نفتی، پیش بینی می شود توسعه این گونه پروژه ها در میان سایر کشورها نیز با استقبال مواجه گردد. افزایش بی رویه جزایر مصنوعی، برهم خوردن توازن و تعادل زیست محیطی و در نهایت کاهش وسعت خلیج فارس را به همراه دارد. تغییر اکوسیستم و حیات جانداران دریایی به گونه ای که برگشت به اکوسیستم طبیعی فقط در درازمدت امکان پذیر خواهد بود، از دیگر معضلات احداث سازه های مصنوعی است. بنابراین، احداث این قبیل پروژه ها باید محدودیت داشته و متناسب با ظرفیتهای محیط زیستی منطقه و بررسی همه جانبه آثار و پیامدهای آن باشد.

مسئولیت بین المللی دولتها

طبق موازین حقوق بین الملل مسئولیت بین المللی دولتها، ناظر به رابطه متقابل میان دو عنصر مهم است: یکی اصل وفای به عهد و دیگری اصل بی ضرر. در این خصوص در صورتی که دولتی مرتکب نقض یک قاعده حقوقی بین المللی شود و اسباب ضرر و زیان را به دولتهای دیگر و یا اتباع آنها فراهم نماید، در برابر سوژه های حقوق بین الملل عمومی یعنی دولتها و افراد یا گروههای افراد و حتی در شرایط خاص امروزی جامعه بین المللی مسئول خواهد

1. RAPME

بود.^{۲۵} دیوان بین‌المللی دادگستری لاهه در رسیدگی به اختلاف میان دولتهای بلژیک و اسپانیا (قضیه بارسلونا تراکشن) برای نخستین بار در رابطه با مسئولیت بین‌المللی، نظرات جدیدی را مطرح کرد. با توجه به آنچه دیوان بیان نمود، در رابطه با اختلافهایی که آثار و پیامدهای آنها در رابطه میان دو دولت خاطی و صدمه دیده مطرح می‌شود و به طور سنتی از طریق روابط دیپلماتیک قابل حل و فصل هستند، می‌توان تنها به رفع خسارت و پرداخت غرامت بسنده نمود ولی قواعد و تعهدات بین‌المللی از قبیل نقض فاحش حقوق بشر، حق تعیین سرنوشت، منع نسل‌کشی و تجاوز مسلحانه که عدم رعایت آنها دارای آثار جهانشمول است و به عبارت دیگر در محدوده قاعده آمره و تعهد^(۱) می‌باشد، برخوردی متفاوت را اقتضا می‌نماید.^{۲۶}

براساس بندهای ۳۳ و ۳۴ رای دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه بارسلونا تراکشن (فوریه ۱۹۷۰) وقتی که یک دولت، سرمایه‌گذاریهای خارجی یا اتباع بیگانه اعم از اشخاص حقیقی یا حقوقی را در قلمرو خود می‌پذیرد، ملزم است که موجبات برخورداری آنان را از حمایت قانون فراهم کرده و تعهداتی در مورد رفتار با آنان به عهده بگیرد. این تعهدات نه مطلق و نه بدون قید و شرط است. به ویژه باید یک تفکیک اساسی بین تعهدات دولت در قبال جامعه بین‌المللی در کل و تعهدات دولتها نسبت به یکدیگر در چارچوب حمایت سیاسی قائل شد. تعهدات دسته اول به لحاظ اهمیتشان به همه دولتها مربوط می‌شوند. نظر به اهمیت این حقوق، کلیه دولتها می‌توانند برای حفظ آنها دارای منفعت حقوقی باشند؛ برای مثال این تعهدات در حقوق بین‌الملل معاصر از اصل ممنوعیت تجاوز، ممنوعیت کشتار جمعی و همچنین از اصول و قواعد مربوط به حمایت از حقوق اساسی بشر از جمله حمایت در برابر بردگی و تبعیض نژادی ناشی شده است. برخی از حقوق حمایتی مربوطه وارد مجموعه حقوق بین‌الملل عام شده و بخش دیگر توسط اسناد بین‌المللی دارای خصیصه جهانی یا شبه جهانی شده‌اند.^{۲۷}

تعهدات بین‌المللی Erga Omnes از نظر برخی از جمله کرافورد تعهداتی است که

1. Erga Omnes

حوزه جهانی داشته و نمی توان آنها را به سطح روابط دوجانبه میان دولتها کاهش داد. این تعهدات به کل جامعه بین المللی تعلق دارند.^{۲۸} یکی از ویژگیهای این دسته از تعهدات، تقسیم ناپذیری، ساختار غیردوجانبه ای و عدم متقابل بودن آنهاست. نقض این قبیل تعهدات برای تمامی دولتها در مواردی که تعهدات مربوط به حقوق بین الملل عام باشد و همچنین بر تمامی دولتهای عضو معاهده ای که شامل آن تعهدات می شود، اثر می گذارد. اگر تعهدات بین المللی Erga Omnes نقض شوند، منجر به یک حق عام برای اقامه دعوی می شوند. این حق عام مربوط به تمامی دولتهای تابع آن تعهدات است. با الهام از این نظریه، کمیسیون حقوق بین الملل سازمان ملل متحد در خصوص تدوین اصول کنوانسیون مسئولیت بین المللی دولتها برای نخستین بار قائل به دو نوع رژیم حقوقی شد: الف) مسئولیتهای ناشی از نقض قواعد حقوق بین الملل که آثار آن تنها به رابطه میان دولت خاطی و صدمه دیده محدود می شود. در این صورت دولت محکوم به مسئولیت بین المللی متعهد به پرداخت و رفع خسارت وارده خواهد بود؛ ب) مسئولیتهای ناشی از نقض قواعد حقوق بین الملل که آثار آن جهانشمول می باشد؛ مانند کشتار دسته جمعی، نقض فاحش حقوق بشر، سیاستهای نژادپرستی و ایجاد آلودگیهای وسیع در دریا و فضا.^{۲۹}

از این منظر اگر رفتار کشورهای ساحلی و غیرساحلی به گونه ای باشد که آسیبهای جبران ناپذیری برای محیط زیست و اکوسیستم خلیج فارس همراه داشته باشد (مانند ایجاد آلودگیهای وسیع)، حقوق بین الملل، منافع جامعه بین المللی را نسبت به سایر سوژه های حقوق بین الملل برتری می دهد و دولت مسئول باید پاسخگو باشد. آلودگی ناشی از غرق ۸۰ کشتی نفت خام از سوی آمریکا، آتش زدن چاههای نفت کویت از سوی رژیم صدام و صدمات زیست محیطی احداث جزایر مصنوعی چنانچه در سطح گسترده و عدم هماهنگی با کشورهای ساحلی خلیج فارس باشد، قابل طرح در دادگاههای بین المللی است. این حق برای سایر کشورها وجود دارد که علیه کشور خاطی در مجامع بین المللی به اقامه دعوی بپردازند و حقوق ملی خود را استیفا نمایند. در این زمینه رای دیوان داوری حقوق دریاها درباره دعوای مالزی - سنگاپور مثال مناسبی است. مالزی مدعی بود که اقدام سنگاپور در

تاسیس جزایر مصنوعی با اثرگذاری منفی بر محیط زیست دریایی، سبب فرسایش فزاینده ساحل، رسوب گذاری فزاینده، آلودگی وسیع و شور شدن فزاینده آب دریا خواهد شد. دیوان در رای خود تاکید کرد که دولتها در زمینه ساخت جزایر مصنوعی باید آثار زیست محیطی کار را ارزیابی و به آگاهی کشورهای ذی نفع برسانند و با دیگر کشورها برای نگه داشتن محیط زیست دریا همکاری و تعامل کنند. دیوان همچنین تاکید کرد وظیفه اساسی دولت سازنده جزیره این است که نگرانیهای زیست محیطی دیگر کشورها را از راه همکاری مورد توجه قرار دهد. دیوان با توجه به آثار احتمالی اقدام سنگاپور بر محیط زیست دریا می افزاید: دوراندیشی ایجاب می کند که سازوکارهای ارزیابی خطر، پیش از عملیاتی شدن پروژه به کار گرفته شود. این عبارت در رای دیوان به گونه غیرمستقیم نشان از اصل اتخاذ تدابیر احتیاطی پیش از عمل دارد که در حقوق بین الملل نهادینه شده است.^{۳۰} بر پایه این اصل، کاربران فناوریهای تازه باید از پیش تدابیری اطمینان بخش برای اینکه آن فناوریها بر محیط زیست اثر منفی نگذارند، بیندیشند و در صورت زیانبار بودن آنها، مسئول خواهند بود. بنابراین، مسئولیت دولتها در استفاده از زیردریاییهای اتمی، کشتیهای فاقد استاندارهای لازم برای تصفیه آب توازنها، ایجاد بارانهای اسیدی، نیروگاههای اتمی، احداث جزایر و سازه های مصنوعی در منطقه با توجه به آثار زیانبار و مخرب آنها بر محیط زیست، مسلم و غیرقابل رد از لحاظ عرف و اصول حقوق بین الملل است.

نتیجه گیری

شکی نیست چالشهای زیست محیطی پیش گفته شده اگر منابع طبیعی، توانمندیهای اقتصادی و نیروی انسانی کشورهای خلیج فارس را تحت تاثیر شدید خود قرار دهد، به عنوان تهدید امنیت ملی محسوب می شوند. چنین تهدیداتی (وقوع جنگها، تردد کشتیها، توسعه میادین نفتی و ساخت جزایر مصنوعی) به خاطر اهمیت راهبردی منطقه چه از لحاظ سیاسی و چه از لحاظ اقتصادی (رشد و توسعه پایدار) و ماهیت آن، به گونه ای است که یک کشور نمی تواند به تنهایی با آن مقابله کند. چنین به نظر می رسد همان گونه که منشا و خاستگاه این

تهدیدها فراتر از مرزهای ملی و منطقه ای است، مقابله با آن را نیز نمی توان تصور کرد محدود به مرزهای ملی باشد و همکاری کشورهای ساحلی و فراساحلی در ابعاد دوجانبه و چندجانبه برای حفاظت از محیط زیست خلیج فارس یک ضرورت است. حجم و تنوع گسترده آلودگیهای زیست محیطی منطقه و طولانی بودن زمان پالایش طبیعی آن، باعث می شود تا اثرات مخرب بر محیط زیست خلیج فارس از شدت بیشتری نسبت به سایر مناطق برخوردار باشد. سیستمهای اکولوژیک دریا نتیجه هزاران سال توالی اکولوژیک و تکامل است و در صورت آسیب جدی و تخریب، زمان زیادی لازم است تا سیستمهای جایگزین استقرار یابند. واقعیت این است که خلیج فارس نیازمند تلاشهای دسته جمعی و سرمایه گذاریهای گسترده برای حفاظت محیط زیست در هزاره سوم است و این موضوع می تواند تقویت کننده هم گراییهای منطقه ای باشد.

جمهوری اسلامی ایران به عنوان یک کشور مهم منطقه ای با توجه به در اختیار داشتن طولانی ترین ساحل (۱۲۷۵ کیلومتر) نسبت به کشورهای پیرامونی شورای همکاری خلیج فارس، بیشترین اثرپذیری و اثرگذاری را بر این تهدیدها دارد. بنابراین باید با اتخاذ یک راهبرد صحیح و هوشمندانه، در پی کاهش این تهدیدها و تبدیل آن به فرصت باشد. ایران می تواند با توجه به ظرفیتهای بالقوه و بالفعل خود و الگوبرداری از قاعده مند نمودن تعارضات با ایالات متحده در افغانستان و عراق، از دیپلماسی زیست محیطی بهره جسته و نه تنها تهدیدها و هزینه های خود را در این زمینه کاهش دهد، بلکه هم گرایی منطقه ای را از این دریچه پیگیری کند. در صورت تحقق این رویکرد، همکاریهای زیست محیطی می تواند مقدمه ای برای ایجاد اتحادیه منطقه ای کشورهای خلیج فارس باشد. دیپلماسی محیط زیست میان کشورهای ساحلی و غیرساحلی در ابعاد دوجانبه و چندجانبه از طریق راهکارهای زیر پیشنهاد می شود:

– اشاعه فرهنگ حفاظت از محیط زیست دریایی در سه سطح مردم، حکومتها و سازمانهای فرادولتی؛

– انعقاد یادداشت تفاهم همکاریهای زیست محیطی میان کشورهای ساحلی و غیرساحلی با هدف دستیابی و اشاعه یک گفتمان واحد و هماهنگ در قبال تهدیدهای مختلف

زیست محیطی؛

- تقویت سازمانها و رژیمهای فعلی حفاظت از محیط زیست خلیج فارس مانند رایمی؛
- همکاری هماهنگ و متمرکز دولتهای منطقه با نهادهای بین المللی محیط زیستی
مانند سازمان بهداشت جهانی، سازمان بین المللی دریانوردی،^(۱) برنامه محیط زیست
سازمان ملل^(۲) و کمیسیون توسعه و محیط زیست سازمان ملل متحد با هدف کاهش هزینه ها؛
- ایجاد ساز و کارهای قوی و کارآمد به منظور جلوگیری از بهره برداریهای نادرست از
محیط زیست در طول جنگ و منازعات در منطقه خلیج فارس؛
- تاسیس کمیسیون جامع و مشترک حفاظت از محیط زیست خلیج فارس میان
کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، ایران و عراق و ایالات متحده آمریکا.

1. IMO
2. UNEP

پاورقیها:

۱. سید مسعود موسوی شفتائی، «نفت خلیج فارس و امنیت ملی ایالات متحده»، فصلنامه سیاست، دوره ۳۸، شماره ۳، پاییز ۱۳۷۸، ص ۳۱۵.
2. AIE World Energy Prospects to 2020, March 31, 1998.
۳. برخی گزارشهای غیررسمی میزان آلودگی را در خلیج فارس ۴۷ برابر میزان استانداردهای بین المللی ذکر کرده اند.
۴. خلیج [فارس] فی عام ۲۰۰۸-۲۰۰۷، مرکز الخلیج [الفارس] للأبحاث، دولة الامارات العربیه المتحده، ۲۰۰۸، ص ۲۵۹.
۵. کتلین برادن، ژئوپلیتیک فراگیر، ترجمه علیرضا فرشچی و حمیدرضا رهنما، تهران: انتشارات عقیلی، ۱۳۸۳، ص ۲۶۸.
۶. باری بوزان، دولت، ملتها و هراس، تهران: پژوهشکده مطالعات راهبردی، ص ۳۴.
۷. لی نور جی. مارتین، چهره جدید امنیت در خاورمیانه، ترجمه قدیر نصری، تهران: انتشارات پژوهشکده مطالعات راهبردی، ۱۳۸۳، ص ۳۶.
۸. تلکس واحد مرکزی خبر، مورخ ۱۳۸۸/۳/۱۴.
۹. فرهاد طلایی، «توسعه پایدار در خلیج فارس»، در مجموعه مقالات دوازدهمین همایش بین المللی خلیج فارس، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، ۱۳۸۰، ص ۷۸۴.
۱۰. روند تخریب محیط زیست در کشورهای رو به توسعه بسیار شتاب گرفته است، به گونه ای که در سراسر جهان بیش از دو میلیارد نفر از بهداشت کافی و بیش از یک میلیارد نفر از منابع آب سالم بی بهره اند. برای اطلاعات بیشتر رجوع شود به اثر: مریم بیژنی، «اهداف توسعه هزاره سوم و چالشهای پیش رو در ایران»، ماهنامه اطلاعات سیاسی - اقتصادی، سال بیست و یکم، شماره یازدهم و دوازدهم، مرداد و شهریور ۱۳۸۶، ص ۱۶۴.
۱۱. الکس دنچف و دن کوهن، دیدگاههای بین المللی درباره خلیج فارس، ترجمه محمدحسین آریا، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، ۱۳۷۵، ص ۴۲۵.
۱۲. Valdez شهر کوچکی در جنوب آلاسکا می باشد که آلودگیهای عظیم نفتی در سال ۱۹۸۹ به محیط زیست این شهر آسیب جدی وارد کرد.
۱۳. علی اکبر رستمی، نقش غرب در رقابت تسلیحاتی منطقه خلیج فارس، مرکز مطالعات و تحقیقات دفاعی ندسا، پاییز ۱۳۸۲، ص ۱۴۷.
۱۴. بهروز دهباز، «حفاظت از محیط زیست خلیج فارس؛ عاملی برای همبستگی کشورهای پیرامون آن»، در مجموعه مقالات پنجمین سمینار خلیج فارس، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی وزارت امور خارجه، ۱۳۷۳، ص ۱۲۶.
۱۵. علی اکبر محمودیان، «خلیج فارس، آلوده ترین محیط زیست تاریخ جهان»، مجله ایرانمهر، مردادماه ۱۳۷۰.
۱۶. همان، ص ۲۷۹.
17. Jim Krane, *US Submarines, Japanese Ship Collide*, Associated Press, 9 January 2007.
۱۸. پیش از حمله ایالات متحده آمریکا به عراق (فروردین ۱۳۸۲) نیروهای آمریکایی در خلیج فارس حدود ۱۰۰۰ نفر در کویت و سایر کشورهای هم پیمان و حدود ۱۴۰۰۰ نفر در ناوها و شناورهای آمریکایی بودند.
۱۹. خلیج فی عام ۲۰۰۸-۲۰۰۷، مرکز الخلیج للأبحاث، الطبعة الاولى ۲۰۰۸، دولة الامارات العربیه المتحده، ص ۴۴۱.
۲۰. فرهاد طلایی، «توسعه پایدار در خلیج فارس»، مجموعه مقالات دوازدهمین همایش بین المللی خلیج فارس،

- انتشارات دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه، اسفند ۱۳۸۰، ص ۷۹۴.
۲۱. «بررسی پروژه احداث جزایر مصنوعی امارات عربی متحده در خلیج فارس»، بولتن موسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر، ص ۱۴.
۲۲. علی‌امیدی، «حقوق بین‌الملل و ساختن جزایر مصنوعی در خلیج فارس»، ماهنامه اطلاعات سیاسی - اقتصادی، سال بیست و یکم، شماره نهم و دهم، خرداد و تیر ۱۳۸۶، ص ۷۳.
۲۳. براساس کنوانسیون منطقه‌ای کویت در ارتباط با حمایت از محیط زیست (۱۹۷۸ میلادی) ۸ کشور جمهوری اسلامی ایران، عراق و اعضای شورای همکاری خلیج فارس متعهد شدند سازمان منطقه‌ای حمایت از محیط زیست دریایی خلیج فارس و دریای عمان یا همان راپمی را تاسیس کنند. راپمی که از سال ۱۹۸۱ فعالیت خود را آغاز کرد، متشکل از سه نهاد شورای نمایندگان دولتهای متعهد، دبیرخانه و کمیسیون قضایی حل اختلافات می‌باشد و وظایف سه‌گانه کنترل آلودگی ناشی از تردد کشتیها، جلوگیری از تخلیه پسماند کشتیها و بررسی منظم و اجرای پروتکل‌های عملیاتی را در منطقه برعهده دارد. به نظر می‌رسد با وجود تلاش این سازمان و عضویت کشورها در برخی نهادهای دیگر نظیر میمک و او.آر.سی، عملکرد راپمی با توجه به حجم و شدت گسترده آلودگی و تهدیدات زیست محیطی منطقه به دلایل مختلف تاثیرگذاری موقعیت راهبردی منطقه بر محیط زیست، اختلافات سیاسی موجود میان کشورهای خلیج فارس و عدم مشارکت قدرتهای فرامنطقه‌ای در رژیم محیط زیستی منطقه ناکافی بوده و این کشورها نتوانسته‌اند هماهنگی لازم را در اعمال و مدیریت رژیم جامع محیط زیستی به دست آورند.
۲۴. «بررسی پروژه احداث جزایر مصنوعی امارات متحده عربی در خلیج فارس»، بولتن موسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر، ص ۳۴.
۲۵. رها لوسین زهادی، «استناد به مسئولیت بین‌المللی دولتها در قرن بیست و یکم»، فصلنامه مطالعات بین‌المللی، سال دوم، شماره ۱، تابستان ۱۳۸۴، ص ۱۷۵.
۲۶. همان، ص ۱۷۷.
۲۷. محسن شریفی، «دیوان بین‌المللی دادگستری و تعهدات Erga Omnes»، فصلنامه سیاست خارجی، سال بیست و دوم، زمستان ۱۳۸۷، ص ۱۰۳۵.
28. James Crawford, *Responsibility to the International Community as a Whole*, 2000, pp. 4-5.
۲۹. رها لوسین زهادی، پیشین، ص ۱۷۷.
۳۰. علی‌امیدی، پیشین، ص ۷۵.