

Environmental Challenges of Building Artificial Islands in the Caspian Sea with Emphasis on Marine Ecosystem Health

ARTICLE INFO

Article Type
Research Article

Authors

Ashraf Khodadadi¹
Iraj Rezaee Nezhad^{2*}
Karen Rouhani³

How to cite this article

Ashraf Khodadadi, Iraj Rezaee Nezhad, Karen Rouhani, Environmental Challenges of Building Artificial Islands in the Caspian Sea with Emphasis on Marine Ecosystem Health, *Journal of Islamic Life Style Centeredon Health*, 2022:5(3); 264-274

1. PhD Student, Department of Educational Management, Islamic Azad University, Roodehen Branch, Roodehen, Iran

2. Associate Professor, Department of Educational Management, Islamic Azad University, Roodehen Branch, Roodehen, Iran (Corresponding Author).

3. Assistant Professor, Department of Educational Management, Islamic Azad University, Roodehen Branch, Roodehen, Iran.

* Correspondence:

Address:

Phone:

Email: irajrezaeenezhad@gmail.com

Article History

Received: 2021/08/02

Accepted: 2022/12/13

Published: 2022/03/21

ABSTRACT

The construction of artificial islands causes numerous environmental damage in addition to their positive consequences. The construction of artificial islands by the Caspian littoral states has caused this issue to be pursued more sensitively by Iran, and in such circumstances, the environmental and legal consequences of this issue should not be overlooked. In addition to environmental pollution caused by human activities and improper exploitation of nature, water pollution in the Caspian Sea region is a major part of the marine ecosystem health crisis of this region. Although some neighboring countries are trying to increase their share of land ownership by creating artificial islands for their economic, tourist and commercial activities, the establishment of these structures in the Caspian Sea is disrupting the health of the natural ecosystem of the Caspian Sea. The health text of the Caspian Sea ecosystem and Iran's protest against the construction of an island in the Caspian Sea due to their environmental issues has been analyzed in accordance with international law, Malaysia v. Singapore, the Netherlands v. Russia, and the international responsibility of states. The findings of this study show that in accordance with the international law of the sea, the construction of artificial islands is not prohibited, but their creation according to international jurisprudence is subject to respecting the rights of neighboring countries and assessing their environmental damage and informing neighboring countries. This research is of theoretical type, its research method is descriptive and analytical and its data collection method is library and with reference to international documents, books and articles.

Keywords: Caspian Sea, Artificial Islands, Environment, Marine Ecosystem Health

چالش‌های زیست محیطی ساخت جزایر مصنوعی در

دریای خزر با تاکید بر سلامت اکوسیستم دریایی

اشرف خدادادی^۱

دانشجوی دکتری، گروه حقوق بین‌الملل عمومی، واحد قائمشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، مازندران، ایران.

ایرج رضائی‌نژاد^{۲*}

استادیار، گروه حقوق بین‌الملل، واحد چالوس، دانشگاه آزاد اسلامی، مازندران، ایران (نویسنده مسئول)

کارن روحانی^۳

استادیار، گروه حقوق بین‌الملل، واحد قائمشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، مازندران، ایران.

چکیده

جزایر مصنوعی خسارات زیست محیطی متعددی را افزون بر پیامدهای مثبتی که دارند، ایجاد می‌نمایند. ساخت جزایر مصنوعی از سوی کشورهای حاشیه‌ی دریای خزر، سبب شده تا این موضوع با حساسیت بیشتری از سوی ایران دنبال شده و در چنین شرایطی، تبعات زیست محیطی و حقوقی این مسئله هم نباید مغفول بماند. در کنار آلودگی‌های زیست محیطی ناشی از فعالیت‌های انسانی و بهره‌برداری بی‌رویه از طبیعت، آلودگی آب‌ها هم در منطقه‌ی دریایی خزر، بخش عمده‌ای از بحران سلامت اکوسیستم دریایی این خطه را تشکیل می‌دهد. اگرچه برخی از کشورهای مجاور این دریا، تلاش دارند تا سهم اراضی تحت مالکیت خود را با ایجاد جزایر مصنوعی برای فعالیت‌های اقتصادی، توریستی و تجاری خود افزایش دهند، اما تأسیس این سازه‌ها در دریای خزر، باعث بر هم زدن سلامت اکوسیستم طبیعی دریای خزر می‌شوند. نوشتار سلامت اکوسیستم دریایی دریای خزر و اعتراض ایران به احداث جزایر در دریای خزر بخاطر مسایل زیست محیطی آن‌ها، بر مبنای مقررات حقوق بین‌الملل و با استناد به دعوای مالزی علیه سنگاپور، دعوای هلند علیه روسیه و مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که مطابق با حقوق بین‌الملل دریاها، احداث جزایر مصنوعی ممنوع نیست، اما ایجاد آن‌ها طبق رویه‌ی قضایی بین‌المللی مشروط به رعایت حقوق کشورهای هم‌جوار و ارزیابی خسارات زیست محیطی آن‌ها و به آگاهی رسانیدن کشورهای مجاور می‌باشد. این پژوهش از نوع نظری بوده، روش تحقیق آن به صورت توصیفی و تحلیلی می‌باشد و روش جمع‌آوری اطلاعات آن، کتابخانه‌ای و با مراجعه به اسناد بین‌المللی، کتب و مقاله‌ها انجام شده است.

واژگان کلیدی: دریای خزر، جزایر مصنوعی، محیط زیست، سلامت اکوسیستم دریایی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۵/۱۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۹/۲۲

* نویسنده مسئول: irajrezaeenezhad@gmail.com

مقدمه

دریای خزر دارای حدود ۳۷۵ هزار کیلومتر مربع وسعت که عمق متوسط آن در قسمت شمالی پنج متر و ژرفای آن در قسمت جنوب با بیشترین عمق تا حدود یک هزار متر در آب‌های ایرانی می‌رسد. بیش از ۹۰ درصد آب شیرین خزر از رودخانه‌های ولگا، کورا، ترک اورال و سولک تامین می‌شود. محیط زیست منحصر به فرد خزر نیز به نوبه خود موقعیت‌های مناسبی را برای گردشگری فراهم آورده است. سواحل ماسه‌ای، جنگل‌های انبوه، آثار تاریخی مهم و مناظر زیبا و خیره کننده‌ی طبیعی از جاذبه‌های قوی توریستی این منطقه است. دریای خزر به عنوان بزرگ‌ترین دریاچه‌ی جهان به لحاظ ارزش‌های زیست محیطی، از دیدگاه ملی، منطقه‌ای و حتی جهانی حائز اهمیت است و به دلیل تاثیرپذیری از آلودگی‌های مختلف که بخش‌هایی از آن منشأ خشکی دارد و در اثر فعالیت‌های رو به گسترش نفتی (اکتشاف، استخراج، حمل و نقل و پالایش) در محیط دریایی و سواحل آن می‌باشد. در طول دو دهه‌ی اخیر، روند زیست محیطی نگران کننده‌ای داشته است. به دلیل نبود چارچوب حقوقی جامع و به موازات آن عدم تعهد لازم کشورهای ذی‌نفع برای رعایت مسائل زیست محیطی و بهره‌برداری مطلوب از منابع زیستی این دریا، اعمال تدابیر زیست محیطی به خوبی امکان پذیر نمی‌باشد. افزون بر این، حرکت رو به رشد احداث جزایر مصنوعی توسط دولت‌های ساحلی، تاکنون مسبب نگرانی‌های عديده‌ای برای دولت‌های مجاور و حامیان محیط زیست شده که در نهایت منجر به اعتراض و طرح دعوای توسط برخی از دولت‌ها به سازمان ملل متحد و دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها شده است. از جمله این اعتراض‌ها، می‌توان به اعتراض ایران به ایجاد جزایر مصنوعی در دریای خزر توسط ترکمنستان، آذربایجان و قزاقستان اشاره نمود. امروزه، ایجاد سازه‌های مصنوعی در دریای خزر باعث خسارات زیست محیطی و آسیب به سلامت اکوسیستم طبیعی دریای خزر از جمله: اختلال در الگوی جریان آب، از بین رفتن رسوبات، نسل‌زدایی ماهی‌های خاویاری و فک‌های خزری، تغییر در مسیر حرکت، مهاجرت و تغذیه‌ی گونه‌های جانوری و آلودگی محیط زیست دریایی با تعبیه‌ی آب شیرین کن‌ها و عدم ایجاد سیستم تصفیه‌ی فاضلاب شده است. در این دریا، عوامل متعددی موجب شده تا ساخت جزایر مصنوعی در بیست سال گذشته در دستور کار برخی کشورهای ساحلی قرار گیرد. در حالی که ساخت جزایر مصنوعی برای ایران که با برخورداری از عمیق‌ترین نقاط در دریای خزر (یک هزار و ۲۵ متر در بیش‌ترین عمق و متوسط ۳۲۵ متر) از نظر اقتصادی هزینه‌های سنگینی را می‌طلبد، ترکمنستان، قزاقستان و جمهوری آذربایجان به دلیل عمق کم سواحل، عدم تعیین تکلیف رژیم حقوقی دریای خزر و توسعه‌ی میادین و سکوها‌ی صادرات نفت و گاز و نیز تقویت بخش گردشگری، توجه ویژه‌ای را به ساخت جزایر مصنوعی در دریای خزر نشان دادند. در مجموع، ساخت جزایر مصنوعی در دریای خزر به دلیل آثار حقوقی و زیست محیطی آن از موضوعات بسیار حائز اهمیتی است که با توجه به امضای کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر از اهمیت مضاعفی برخوردار شده است. جهت گردش آب خزر به سمت جنوب شرقی و سواحل

سیاسی خود هستند. اگر چه طراحی‌های جزایر مصنوعی نشان از ظهور ایده‌ها و نگرش‌های متفکرانه و خلاقانه‌ی در خور تحسین است، اما تاکنون ایجاد آنها، باعث خسارات فراوان زیست محیطی از جمله از بین رفتن گونه‌های جانوری و گیاهی کمیاب، بخصوص نابودی گیاهان دارویی دریایی که بقای‌شان برای سلامت و بهداشت انسان‌ها مفید فایده بوده، شده است (۲). در آینده خسارات زیست محیطی ناشی از ساخت جزایر مصنوعی، باید به عقلانیت و علم بیشتری بازگشته و توجه مضاعفی به ادغام اکولوژی طبیعی و محیط زیست گردد (۳).

به طور کلی، خسارات زیست محیطی به اثرات منفی فعالیت‌های انسانی بر طبیعت و اصل جبران خسارات زیست محیطی به حداقل رسانیدن خسارات وارده به تنوع زیستی ناشی از فعالیت‌های انسانی گفته می‌شود و جبران خسارات راهی برای افزایش پایداری فعالیت‌های تجاری و ایجاد فرصت‌های جدید برای کسب و کار و حفاظت از طبیعت است (۴). امروزه باید همکاری‌های بین‌المللی و همگرایی‌هایی راجع به تحقیق، توسعه، نظارت و سیاست‌گذاری‌های کنترل خسارات زیست محیطی بیش از پیش افزایش یابد و سیاست‌گذاران با طراحی ابزار قدرتمند، حفاظت از محیط زیست و بهداشت را پیشنهاد داده و بر تقویت ساختارهای محلی برای ارتقای تجربه و عمل و تعمیم آنها به سطح بین‌المللی از طریق توسعه‌ی سیاست‌های مؤثر برای مدیریت پایدار اکوسیستم‌ها تمرکز نمایند. همچنین دولت‌ها برای مهار آلودگی‌های زیست محیطی احداث جزایر مصنوعی باید قواعد و مقرراتی هماهنگ و مطابق با پیشرفت‌های تکنولوژی و به روز وضع نمایند (۵). هرچند در سال‌های اخیر اعتراضاتی نسبت به ساخت جزایر مصنوعی در دریای خزر به عنوان یک دریای بسته از سوی برخی از کشورها صورت گرفته، اما آنچه بیشتر حائز اهمیت می‌باشد، این است که کشورهای سازنده‌ی جزایر مصنوعی از جمله: جمهوری آذربایجان، ترکمنستان و قزاقستان عزم خود را در این زمینه جزم کرده‌اند تا در تاسیس سازه‌های مصنوعی خود را نسبت به هیچ قواعد و مقررات بین‌المللی پایبند و ملزم نمایند. با این حال، در سال‌های گذشته با اعتراضات و فشارهای ایران مجمع عمومی سازمان ملل متحد (United Nations General Assembly (UNGA مصوبه‌ای را تصویب کرد که خشک کردن دریا و احداث جزایر مصنوعی به‌ویژه در دریا‌های بسته ممنوع می‌باشد، البته این مصوبه دستوری نبوده و فقط جنبه توصیه‌ای دارد (۶).

مواد و روش‌ها

این پژوهش از نوع نظری بوده، روش تحقیق آن به صورت توصیفی و تحلیلی می‌باشد و روش جمع‌آوری اطلاعات آن، کتابخانه‌ای و با مراجعه به اسناد بین‌المللی، کتب، مقالات و سایت‌های معتبر گردآوری شده است.

ایران خصوصاً در استان گلستان است و هر آلودگی ایجاد شده در مناطق میانی خزر در نتیجه ساخت جزایر مصنوعی، احداث خطوط انتقال انرژی از بستر دریا و یا سکوه‌های نفتی، نهایتاً به جنوب شرق دریای خزر منتقل خواهد شد و وضعیت شکننده زیست محیطی حاکم بر سواحل ایران مشکلات سلامت اکوسیستم دریایی عدیده‌ای را ایجاد کرده است. لذا با توجه به برخی ابهامات حقوقی و نگرانی‌های زیست محیطی که به واسطه شیب جغرافیایی بستر دریای خزر به سمت سواحل ایران (به عنوان عمیق‌ترین و شورترین بخش دریای خزر) در رابطه با ساخت جزایر مصنوعی وجود دارد، ضرورت دارد در روند ساخت و توسعه جزایر مصنوعی از سوی کشورهای مجاور به ویژه ترکمنستان و جمهوری آذربایجان به عنوان کشورهای مقابل و همجوار ایران در کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر و نیز انعقاد توافقنامه‌ها و پروتکل‌های مکمل کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر به این مسائل و ملاحظات توجه بیشتری صورت گیرد. چرا که با توجه به رژیم حاکم بر معاهدات بین‌المللی کشورها، نیابستی مقررات این معاهدات و کنوانسیون‌ها را نقض نمایند و برآیند چنین وضعیتی می‌تواند منجر به مسئولیت بین‌المللی کشورها گردد، همانطور که در رویه‌ی قضایی بین‌المللی و در دعوی مختلف کشورها علیه یکدیگر بواسطه نقض ملاحظات زیست محیطی در مناطق مختلف دریایی مورد تاکید قرار گرفته است. لذا در این نوشتار افزون بر ذکر آثار زیست محیطی ساخت جزایر مصنوعی توسط کشورهای ساحلی خزر که بر سلامت اکوسیستم طبیعی خزر تاثیرگذار می‌باشد، به این مسئله نیز اشاره شده است که مسئولیت بین‌المللی این کشورها بواسطه نقض تعهدات زیست محیطی به چه نحوی و چگونه قابل تعقیب است؟

ادبیات نظری تحقیق

بر اساس نظر برنامه‌ی محیط زیست سازمان ملل متحد یونپ (United Nation Environment Program) مفهوم خسارت زیست محیطی اینگونه تبیین شده است: خسارت زیست محیطی یعنی چنان تغییری که تاثیر مضر قابل ارزیابی بر کیفیت محیط زیست و عناصر آن بگذارد. این عناصر می‌توانند ارزش تجاری داشته باشند یا اینکه نداشته باشند. افزون بر این، خسارات زیست محیطی شامل تغییراتی است که بر قابلیت‌های محیط زیست به منظور حمایت و تداوم کیفیت قابل قبول از حیات و توازن زیست محیطی پایدار آثار سوء داشته باشد. باید یادآور شد که هنوز هم بسیاری از معاهدات زیست محیطی و قوانین ملی، خسارات زیست محیطی را در قالب هزینه‌های مالی برای پاکسازی آلودگی زیست محیطی و اعاده به وضعیت سابق دولت قربانی مورد توجه قرار داده و هیچ تمایزی میان این خسارت و شکل‌های سنتی خسارت (خسارت وارده به اموال و اشخاص) قائل نیستند. رویه‌ای که به یقین تأمین‌کننده‌ی هدف نهایی قواعد جبران خسارت زیست محیطی (حمایت و حفاظت از محیط زیست) نخواهد بود (۱). در دو دهه‌ی اخیر، ساختارهای قدرت با بهره گرفتن از تکنولوژی‌های نوین به تاسیس جزایر مصنوعی فراساحلی بیشماری همت گمارده‌اند. آنها با ایجاد سازه‌های مصنوعی در دریاها، بدنبال توسعه‌ی گردشگری، استخراج نفت و به طور کلی حفاظت از منافع اقتصادی، امنیتی و

یافته ها

تبعات زیست محیطی جزایر مصنوعی بر سلامت اکوسیستم دریای دریای خزر

آثار زیست محیطی احداث جزایر مصنوعی بر سلامت اکوسیستم دریاها یکی از بزرگترین موانع بر سر راه بسیاری از دولت‌ها برای احداث این جزایر به شمار می‌رود. در کشورهایی که حفاظت از محیط زیست به‌طور جدی توسط افکار عمومی حمایت می‌شود، نقض تعهدات زیست محیطی از سوی آن دولت‌ها، تعقیب می‌گردد، اما برای کشورهای حوزه‌ی دریای خزر، محیط زیست در اولویت افکار عمومی قرار ندارد. در حالی که در کشورهای صنعتی، بویژه در اروپا، احراز ضرورت ساخت یک جزیره و توجه منطقی ساخت آن اولین قدم در راه ساخت آن محسوب می‌شود. با این وجود، در کشورهای ساحلی دریای خزر، توسعه، جذب سرمایه‌گذاری و اطمینان از بازگشت سرمایه، اولویت اول به‌شمار می‌رود (۷). دریای خزر بدلیل محصور بودن جزو مناطق حساس زیست محیطی دنیا به‌شمار می‌رود که آلودگی‌های ناشی از احداث جزایر مصنوعی در این خطه و آلودگی‌های ناشی از وجود پالایشگاه‌ها و ریزش نفت در این پهنه‌ی آبی و درهم‌آمیختگی این شرایط، باعث شکنندگی بیشتر آن شده است که می‌توان گفت نقش انسانی در تشدید آلودگی‌های زیست محیطی دریای خزر از عوامل غیرانسانی آن قوی‌تر می‌باشد. تاکنون ایجاد جزایر مصنوعی در دریای خزر باعث بوجود آمدن آثار و تبعات زیست محیطی شده است که در ذیل به آنها اشاره می‌نماییم (۸).

۱. اختلال در الگوی جریان آب دریای خزر و از بین رفتن رسوبات

رضا اکبرزاده کارشناس محیط زیست با اشاره به مشکلات زیست محیطی ساخت جزایر مصنوعی در دریای خزر اذعان داشتند که اصولاً طرح‌های جزیره‌سازی در حاشیه‌ی دریاها با مشکلاتی از قبیل: اختلال در الگوی جریان آب، تخریب رسوبات سطح دریا و مرگ و میر آبزیان به همراه است. به گفته این کارشناس، عدم تعیین رژیم حقوقی دریای خزر که سال‌هاست بلا تکلیف مانده از جمله موانعی می‌باشد که مشکلات حقوقی این دریای بسته را دوچندان کرده که به‌طور کلی طرح‌های جزیره‌سازی در حاشیه‌ی دریاها مشکلاتی ایجاد می‌کند که مهم‌ترین آن از بین رفتن رسوباتی است که طی هزاران سال در بستر دریا جمع شده‌اند (۹).

۲. از بین رفتن ماهی‌های خاویار و فک‌های خزر و تغییر در مسیر حرکت، مهاجرت و تغذیه گونه‌های جانوری

کارشناسان با هشدار در مورد ساخت جزیره‌ی مصنوعی توسط ترکمنستان در جنوب شرقی دریای خزر این طرح را تهدیدی جدی برای یکی از مهم‌ترین زیستگاه‌های ماهیان خاویاری و فک‌های خزری دانسته و معتقدند، سازه‌های این جزیره ممکن است، کل سیستم محیط زیست دریای خزر را برهم بزند. جریان عمومی دریای خزر برخلاف عقربه‌های ساعت از غرب به شرق است، لذا، برهم خوردن الگوی جریان آب می‌تواند مسیر حرکت، مهاجرت و تغذیه‌ی همه‌ی گونه‌های جانوری خزر را دستخوش تغییر اساسی قرار دهد (۱۰).

تاسیس جزایر مصنوعی مطابق با رویه‌ی قضایی بین‌المللی همچنين، در دعوای مالزی علیه سنگاپور در سال ۲۰۰۳ نیز راجع به خسارات زیست محیطی تاسیس جزایر مصنوعی در تنگه‌ی جوهر چنین مسائلی در آنجا مطرح بوده است. در این دعوا، مالزی مدعی شد که سنگاپور در تاسیس جزایر مصنوعی با اثرگذاری منفی باعث ایجاد خسارات زیست محیطی دریایی، فرسایش فزاینده‌ی ساحل، رسوب‌گذاری فزاینده، آلودگی و شور شدن فزاینده‌ی آب دریا می‌گردد. دادگاه بین‌المللی حقوق دریایها در بررسی این دعوا و ادعاهای مالزی اعلام نمود که دولت‌ها در زمینه‌ی ساخت جزایر مصنوعی باید آثار و خسارات زیست محیطی آن را ارزیابی و به آگاهی کشورهای همسایه برسانند و با دیگر کشورها برای حفاظت از محیط زیست دریایی همکاری نموده و اصل اتخاذ تدابیر احتیاطی پیش از عمل را نیز مطمح نظر قرار دهند (۱۱). از دیگر پرونده‌های بین‌المللی که راجع به حفاظت از محیط زیست می‌باشد، دعوای هلند (کشتی صلح سبز یا حامیان محیط زیست) علیه روسیه است. در سال ۲۰۱۳ کشتی صلح سبز با نام تجاری آرکتیک سانرایز تحت تابعیت دولت هلند، بدون دریافت مجوز از روسیه، نزدیک منطقه‌ی امن سازه‌های مصنوعی و تاسیسات روسیه در نزدیکی سکوی نفتی پریراز لومنا پهلو گرفت. هدف طرفداران محیط زیست کشتی صلح سبز، مشاهده و اعتراض مسالمت‌آمیز به اکتشافات فراساحلی در شمال روسیه بود. گشت ساحلی روسیه به حامیان زیست محیطی کشتی صلح سبز اخطار دادند که ورود به منطقه‌ی امن با شعاع ۵۰۰ متر سازه‌های مصنوعی ممنوع است، اما دو تن از فعالان زیست محیطی با استفاده از طناب به سکوی نفتی صعود نمودند و فعالیت تاسیسات دکل استخراج نفت را متوقف کردند تا با این اقدام، توجه جامعه‌ی بین‌المللی را به خطرات زیست محیطی فعالیت‌های روسیه در این منطقه، جلب نمایند. پس از این واکنش، گشت ساحلی روسیه بلافاصله فعالان زیست محیطی را دستگیر و کشتی صلح سبز را توقیف کرد. با این اقدام روسیه، دولت هلند علیه روسیه در دادگاه بین‌المللی حقوق دریایها طرح دعوا نمود. دادگاه مذکور پس از بررسی‌های پرونده، نقض تعهدات دولت روسیه نسبت به دولت هلند را اعلام داشت. با استناد به رای دادگاه بین‌المللی حقوق دریایها در دعوای مالزی علیه سنگاپور راجع به ساخت جزایر توسط سنگاپور در اطراف تنگه‌ی جوهر و مطابق با رای دادگاه مذکور در دعوای هلند علیه روسیه به دلیل ورود کشتی صلح سبز (حامیان زیست محیطی) به منطقه‌ی ایمن روسیه، تاسیس جزایر مصنوعی مشروع شناخته شده، اما دولت‌های ساحلی باید تبعات زیست محیطی تاسیس جزایر مصنوعی را ارزیابی و به اطلاع همسایگان خود برسانند (۱۲).

۱. دعوای مالزی علیه سنگاپور راجع به خسارات زیست محیطی ساخت جزایر مصنوعی در ۵ سپتامبر ۲۰۰۳، درخواست تجویز اقدامات موقت تا زمان تشکیل دادگاه داوری، مطابق ضمیمه‌ی هفتم کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریایها ۱۹۸۲ و طبق بند ۵ ماده ۲۹۰ کنوانسیون مزبور، در دفتر دادگاه توسط مالزی ثبت شد. اختلاف در مورد احیای زمین (ساخت جزایر مصنوعی) توسط سنگاپور در تنگه‌ی جوهر و اطراف آن بود. دادگاه استدلال‌های شفاهی طرفین را در پنج جلسه

زیستی» بیان داشته و این سازمان از شیوه‌های برخورد مستقیم، لابی‌کردن و پژوهش برای دستیابی به اهدافش استفاده می‌نماید. صلح سبز وابسته به هیچ نهاد دولتی نبوده و کمک مالی از هیچ دولت، شرکت یا حزب سیاسی‌ای نمی‌پذیرد. هزینه‌های این سازمان بین‌المللی توسط ۲۰۸ میلیون حامی مستقل آن تامین می‌شود. این سازمان کارکنان کمی دارد و تا حد زیادی متکی به نیروهای داوطلب و کمک‌های مالی مردمی است. در سال ۱۳۸۰ هونت دولتی، فعال محیط زیست با همراهی چند تن دیگر به عنوان هیئت مؤسس، سازمان «صلح سبز ایران» را پایه‌گذاری نمودند. لازم به ذکر است که یکی از اشکال مشارکت سازمان‌های غیردولتی از جمله صلح سبز در دادرسی‌های بین‌المللی، حضور در قالب تاسیس حقوقی «دوست دادگاه» است. آن‌ها از طریق این نهاد حقوقی می‌توانند، اظهارات خود در خصوص وقایع و قواعد حاکم بر دعوی را به صورت مکتوب یا شفاهی به دادگاه تقدیم نمایند، اما واکنش مراجع قضایی و شبه‌قضایی بین‌المللی نسبت بدین شیوه مشارکت تاکنون یکسان نبوده و در این میان رویکرد دادگاه بین‌المللی حقوق دریاهای بر خلاف دیوان بین‌المللی دادگستری که از پذیرش لایحه‌ی دوستان دادگاه از سوی سازمان‌های غیردولتی اجتناب کرده، اندکی منعطف‌تر بوده است (۲۰). با این توضیحات اجمالی حال باید اذعان داشت که در سال ۲۰۱۳ کشتی صلح سبز با نام تجاری آرکتیک سانرایز (Arctic Sunris) تحت تابعیت دولت هلند، بدون دریافت مجوز از روسیه، نزدیک منطقه‌ی امن سازه‌های مصنوعی و تاسیسات روسیه در نزدیکی سکوی نفتی پیرازلومنا شد و پهلو گرفت. هدف طرفداران محیط زیست کشتی صلح سبز، مشاهده و اعتراض مسالمت‌آمیز به اکتشافات فراساحلی روسیه در شمال این کشور بود (۲۱).

گشت ساحلی روسیه (Guard Russian Coast) به حامیان زیست محیطی کشتی صلح سبز اخطار دادند که دریانوردی در منطقه‌ی با شعاع ۳ مایل دریایی خطرناک می‌باشد و ورود به منطقه‌ی امن با شعاع ۵۰۰ متر سازه‌های مصنوعی مستقر در این منطقه، ممنوع است. کاپیتان کشتی در پاسخ به اخطار مجدد اعلام کرد که به خدمه اجازه‌ی نقض مقررات قابل اعمال در این مناطق داده نمی‌شود. با این حال، عصر همان روز گشت ساحلی متوجه شد که کشتی آرکتیک سانرایز با حفظ فاصله سه مایل دریایی اطراف سکوی نفتی در حال دور زدن است. صبح ۱۸ سپتامبر پنج قایق بادی از کشتی آرکتیک سانرایز به آب انداخته شدند و دو قایق بلافاصله مسیر سه مایل دریایی را به سمت تاسیسات دریایی سکوی نفتی طی کرده و وارد منطقه‌ی ایمن شدند. گشت ساحلی با کسب مجوز ورود به منطقه‌ی امن به تعقیب قایق‌ها پرداخت. دو تن از فعالان زیست محیطی با استفاده از طناب به سکوی نفتی صعود کردند. دو فعال زیست محیطی تلاش نمودند تا با مداخله‌ی فیزیکی، فعالیت تاسیسات دکل استخراج نفت را متوقف نموده تا با این اقدام، توجه جامعه‌ی بین‌المللی را به خطرات زیست محیطی فعالیت‌های روسیه در این منطقه، جلب نمایند. دولت روسیه این اقدام صلح‌جویانه از منظر مرتکبین را برتافت. لذا، گشت ساحلی بلافاصله با اخذ مجوز از دادگاه بندر مورمانسک (Murmansk) به دستگیری کلیه‌ی

علنی استماع نمود. اظهارات نهایی توسط هر یک از طرفین در پایان جلسه ارائه گشت و در ۱۸ اکتبر ۲۰۰۳، دادگاه دستور خود را در این مورد صادر کرد (۱۳). هدف از صدور دستور اقدامات موقت، حفظ حقوق قانونی طرفین یا جلوگیری از تشدید اختلاف و ایراد خسارات بیشتر به محیط زیست دریاهای و منابع زنده‌ی آن است. تا به حال بند ۵ از ماده ۲۹۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، منبع مهمی برای دعاوی مطروحه نزد دادگاه بین‌المللی حقوق دریاهای بوده است (۱۴). تاکنون، دادگاه بین‌المللی حقوق دریاهای مطابق همین بند در پرونده‌های ماهی تن بلوفین جنوب (۱۴) تاسیسات ماکس (۱۵) و راجع به احیای اراضی توسط سنگاپور در تنگه‌های جوهور و اطراف آن (۱۶) دستور اقدامات موقت صادر کرده است. مالزی مدعی شد که سنگاپور در تاسیس جزایر مصنوعی با اثرگذاری منفی باعث ایجاد خسارات زیست محیطی دریایی و مسبب فرسایش فزاینده‌ی ساحل، رسوب‌گذاری فزاینده، آلودگی و شور شدن فزاینده‌ی آب دریا خواهد شد. دادگاه در بررسی این دعوا و ادعاهای مالزی اعلام نمود که دولت‌ها در زمینه‌ی ساخت جزایر مصنوعی باید آثار و خسارات زیست محیطی آن را ارزیابی و به آگاهی کشورهای همسایه برسانند و با دیگر کشورها برای حفاظت از محیط زیست دریایی همکاری نمایند. همچنین دادگاه تأکید کرد که وظیفه‌ی اساسی دولت سازنده‌ی جزایر مصنوعی این است که نگرانی‌های زیست محیطی دیگر دولت‌ها را از راه همکاری مورد توجه قرار داده و دوراندیشی ایجاد می‌نماید که راه‌های ارزیابی خطر پیش از عملیاتی شدن پروژه به کار گرفته شود و رای دادگاه، اصل اتخاذ تدابیر احتیاطی پیش از عمل را مدنظر قرار داد (۱۷). بعد از طرح دعوی مالزی علیه سنگاپور در سال ۲۰۰۳ و صدور دستور موقت از دادگاه بین‌المللی حقوق دریاهای، در سال ۲۰۰۵، مالزی و سنگاپور توافق کردند که موضوع مربوط به مرزهای دریایی خود را از طریق مذاکرات دوستانه بر اساس حقوق بین‌الملل، حل‌وفصل نمایند (۱۸). با این وجود و با استناد به رای دادگاه بین‌المللی حقوق دریاهای در مورد پرونده‌ی مالزی علیه سنگاپور، باید اذعان داشت که احداث جزایر مصنوعی نه تنها ممنوع نیست، بلکه از رای صادره، چنین استنباط می‌گردد که ساخت جزایر مصنوعی با رعایت حقوق همسایگان و با رعایت مسائل زیست محیطی مشروع نیز می‌باشد (۱۹).

۲. دعوی هلند علیه روسیه و ورود کشتی صلح سبز به منطقه‌ی امن سازه‌های مصنوعی

صلح سبز (Green peace) در سال ۱۹۷۱ در کانادا و در اعتراض به آزمایش‌های اتمی آمریکا در آلاسکا شکل گرفت. این سازمان نامنسجم خیلی زود مورد توجه و حمایت حامیان محیط زیست قرار گرفت و توانست کمپین‌هایی را در زمینه‌ی حفظ نسل رو به انقراض نهنگ‌ها، مبارزه با شکار فک‌ها، توقف دفن زباله‌های اتمی و مواد شیمیایی سمی در دریا و پایان دادن به آزمایش‌های اتمی به‌راه اندازه‌ی صلح سبز نام یک سازمان غیردولتی مدافع محیط زیست است که در بیش از ۴۰ کشور دفتر دارد و بخش هماهنگی‌های بین‌المللی آن در آمستردام هلند واقع شده است. صلح سبز هدف از تاسیس خود را «اطمینان یافتن از توانایی زمین در پروراندن تمامی تنوعات

فوری و کافی یا طریق جبرانی دیگر فراهم است. همچنین در بند ۳ از ماده ۲۳۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای مقرر گشته که دولت‌ها متعهد هستند در جهت توسعه و اجرای حقوق بین‌الملل برای تضمین غرامت فوری و کافی در قبال خسارات ناشی از آلودگی محیط‌زیست دریایی همکاری نمایند (۲۶).

۱. مسئولیت دولت‌های سازنده‌ی جزایر طبق کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط‌زیست دریایی دریای خزر ۲۰۰۳
 کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط‌زیست دریایی دریای خزر در سال ۲۰۰۳، (۲۷) بین پنج کشور ساحلی دریای خزر از جمله: ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و جمهوری آذربایجان به امضا رسید. کنوانسیون مذکور با تصویب هر پنج کشور در ۱۲ اوت سال ۲۰۰۶ لازم‌الاجرا گشت (۲۸). این کنوانسیون اولین سند حقوقی الزام‌آور منطقه‌ای پس از فروپاشی شوروی ۱۹۹۱ در زمینه‌ی حفاظت از محیط‌زیست دریایی دریای خزر می‌باشد. در ماده ۴ از این کنوانسیون برای تعهدات کلی دولت‌های کرانه‌ای دریای خزر چنین اذعان گشته: «طرف‌های متعاقد کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط‌زیست دریایی دریای خزر موارد زیر را انجام خواهند داد: الف- اتخاذ کلیه اقدامات مناسب برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریای خزر به صورت فردی یا مشترک، ب- اتخاذ کلیه اقدامات مناسب برای حفاظت، نگهداری و احیای محیط‌زیست دریای خزر به صورت فردی یا مشترک، ج- استفاده از منابع دریای خزر به شکلی که موجب آسیب به محیط‌زیست دریایی دریای خزر نشود، د- همکاری با یکدیگر و با سازمان‌های ذی‌صلاح بین‌المللی به منظور نیل به اهداف این کنوانسیون» (۲۹). یکی از مفاد قابل توجه این کنوانسیون ماده ۵ است که قید کرده: «طرف‌های متعاقد در اقدامات خود به منظور نیل به اهداف این کنوانسیون و اجرای مفاد آن، از جمله از طریق اصول زیر راهنمایی خواهند شد: الف- اصل احتیاطی که به موجب آن در صورتی که تهدید جدی یا خسارت جبران‌ناپذیر به محیط‌زیست دریای خزر وجود داشته باشد، فقدان اطمینان علمی جامع نمی‌تواند به‌عنوان دلیلی برای به تعویق انداختن اقدامات مقرون به‌صرفه برای جلوگیری از خسارت مزبور، مورد استفاده قرار گیرد. ب- اصل پرداخت توسط آلوده‌کننده که به موجب آن آلوده‌کننده، هزینه‌های آلودگی از جمله جلوگیری، کنترل و کاهش را به عهده می‌گیرد. ج- اصل دسترسی به اطلاعات مربوط به آلودگی محیط‌زیست دریایی دریای خزر که طبق آن طرف‌های متعاقد حداکثر اطلاعات ممکن مربوط را در اختیار یکدیگر قرار می‌دهند» (۳۰). در ماده ۱۱ کنوانسیون مذکور راجع به آلودگی ناشی از سایر فعالیت‌های انسانی چنین درج گشته: «۱- طرف‌های متعاقد کلیه اقدامات مناسب را برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریای خزر ناشی از سایر فعالیت‌های انسانی که در ماده ۷ آمده، از جمله: احیای اراضی و لایروبی سواحل و سدسازی، به‌عمل خواهند آورد. ۲- طرف‌های متعاقد کلیه اقدامات مناسب را برای کاهش تاثیرات منفی احتمالی اقداماتی که منشا انسانی دارند به منظور کم کردن عواقب نوسان سطح دریا بر اکوسیستم دریای خزر انجام خواهند داد» (۳۱).

فعالان زیست محیطی و توقیف کشتی صلح سبز پرداخت. از آنجایی که روش‌های مسالمت‌آمیز حل و فصل اختلافات بین‌المللی جزئی از حقوق بین‌الملل معاهدات است و از سوی دیگر چون دولت‌های روسیه و هلند عضو کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاهای ۱۹۸۲ و متعهد به مفاد آن بودند، بنابراین هر دو کشور برای حل اختلاف فی‌مابین به مقررات کنوانسیون مذکور ملتزم شدند. در سال ۲۰۱۳، پادشاهی هلند بر اساس ضمیمه‌ی هفتم کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاهای، علیه فدراسیون روسیه در دادگاه حقوق بین‌الملل دریاهای، اقدام به طرح دعوا کرد (۲۲).

دولت هلند با اتکا به مقررات بند ۵ ماده ۲۹۰ کنوانسیون ذکر شده، از دادگاه بین‌المللی حقوق دریاهای، صدور دستور موقت راجع به: ۱- رفع توقیف کشتی و اجازه تردد آن از مناطق دریایی تحت صلاحیت دولت روسیه و اعطای آزادی دریانوردی به کشتی، ۲- آزادی فوری خدمه و مسافران کشتی و اجازه‌ی ترک از مناطق دریایی تحت صلاحیت دولت روسیه را تقاضا نمود. دولت روسیه در واکنش، خطاب به دادگاه اعلام می‌نماید که دولت روسیه الزام‌آور بودن آرای صادره در مورد اختلافات مربوط به اجرای قانون در مورد اعمال حقوق حاکمیت را نمی‌پذیرد (۲۳). بر همین اساس دولت روسیه قصد شرکت در دادرسی‌های دادگاه بین‌المللی حقوق دریاهای را نداشت و از آنجایی که آیین مربوط به تبادل اوراق و لواج کتبی برای تضمین رعایت اصل برابری دو طرف دعوا و اصل تضارب است، لیکن عدم حضور هر یک از طرفین یا ارسال لایحه از سوی هر یک از آن‌ها، دیوان را از صدور دستور موقت منع نمود (۲۴). اظهارات دولت هلند علی‌رغم عدم حضور دولت روسیه در جلسه دادگاه استماع شد و دادگاه بین‌المللی حقوق دریاهای بر اساس آموزه‌های حقوق بین‌الملل به این نتیجه رسید که عدم حضور یک طرف دعوا یا ارسال لایحه مانع رسیدگی برای دادگاه نیست. لذا، دادگاه نقض تعهدات دولت روسیه نسبت به دولت هلند را اعلام داشت که ورود به کشتی، دستگیری و بازداشت خدمه کشتی آرکتیک سانرایز (کشتی صلح سبز) توسط مقامات دولت ساحلی روسیه غیر قانونی بوده است (۲۵).

مسئولیت بین‌المللی دولت‌های سازنده‌ی جزایر مصنوعی در کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ بر لزوم توجه به محیط‌زیست دریا در ساخت جزایر مصنوعی توجه ویژه‌ای شده است، به گونه‌ای که شرط لازم برای ساخت این جزایر عدم آسیب به محیط‌زیست، منابع زنده و غیر زنده موجود در بستر و زیربستر دریاهای ذکر شده است، زیرا دولت‌های کرانه‌ای خلیج فارس و دریای خزر بر اساس ماده ۲۳۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ در مورد حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریا مسئول هستند و این مسئولیت مطابق با حقوق بین‌الملل می‌باشد. مطابق بند ۱ ماده ۲۳۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، دولتی که در ایفای تعهدات خود برای حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی قصور و کوتاهی می‌ورزد، بر اساس حقوق بین‌الملل آن‌ها مسئول است. طبق بند ۲ ماده ۲۳۵ کنوانسیون حقوق دریاهای، در صورتی که نقض قواعد یا استانداردهای ضد آلودگی توسط دولت موجب صدمه به منافع خصوصی شود، دولت باید تضمین کند که راه‌های دادخواهی در نظام حقوقی او برای غرامت

در قبال هرگونه آسیب به سامانه‌ی بوم‌زیستی دریای خزر به موجب موازین حقوق بین‌الملل مسئول خواهند بود (۴۱).
با تجزیه و تحلیل کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر ۲۰۱۸ به این رهیافت دست یافتیم که دولت‌های کرانه‌ای دریای خزر هنگام ساخت جزایر مصنوعی باید به مسائل زیست‌محیطی دریای خزر توجه خاص مبذول داشته باشند، چرا که عدم رعایت مسایل زیست‌محیطی و نقض تعهدات‌شان برای آن‌ها مسئولیت بین‌المللی بوجود خواهد آورد (۴۲).

نتیجه‌گیری

در خصوص اعتراض ایران به سازمان ملل متحد راجع به خسارات زیست محیطی و بحران سلامت اکوسیستم دریایی دریای خزر بدلیل احداث جزایر مصنوعی توسط دولت‌های کرانه‌ای از جمله: ترکمنستان، آذربایجان و قزاقستان، باید ادعا داشت که به دلیل عدم ارسال شکوایه‌های مکرر ایران به سازمان ملل، تاکنون ایران نتوانسته مانع ساخت جزایر مصنوعی در دریای خزر گردد و فقط باعث صدور مصوبه‌ای توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد که صرفاً جنبه‌ی توصیه‌ای دارد، شده است. همچنین با توجه به مباحث این نوشتار، یافته‌های حقوقی نشان می‌دهد که مطابق با رای صادره از محاکم حقوق بین‌المللی دریاها در مورد پرونده‌ی مالزی علیه سنگاپور که راجع به احیای زمین (احداث جزایر مصنوعی) توسط سنگاپور در تنگه‌ی جوهور است، مشخص نمود که دادگاه مزبور، در عین حال که احداث جزایر مصنوعی را طبق کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها ۱۹۸۲ مشروع می‌داند، اما تأکید می‌نماید که وظیفه‌ی اساسی دولت سازنده‌ی جزایر مصنوعی این است که نگرانی‌های زیست محیطی دیگر دولت‌های مجاور خود را از راه همکاری مورد توجه قرار دهد و دوراندیشی ایجاد می‌نماید که راه‌های ارزیابی خطر، پیش از عملیاتی شدن پروژه و اصل اتخاذ تدابیر احتیاطی پیش از عمل را مدنظر قرار دهند. از دیگر دستاوردهای این پژوهش، می‌توان به بند ۵ ماده ۶۰ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ استناد نمود که حامیان و فعالان در حوزه‌ی محیط زیست (کشتی صلح سبز) برای ورود به منطقه‌ی امن با شعاع ۵۰۰ متر سازه‌های مصنوعی و تاسیسات مستقر در ۶۰ کیلومتری منطقه‌ی انحصاری اقتصادی روسیه باید مجوز ورود از روسیه را اخذ می‌نمودند تا به حبس فعالان کشتی صلح سبز و نهایتاً به دعوای هلند علیه روسیه منجر نمی‌گشت. در نهایت اینکه دولت‌های سازنده‌ی جزایر از جمله دولت‌های ساحلی دریای خزر هنگام ساخت جزایر مصنوعی باید به مسائل زیست محیطی توجه خاص داشته باشند، چرا که عدم رعایت مسایل زیست‌محیطی، سلامت اکوسیستم دریایی و نقض تعهدات بین‌المللی می‌تواند موجب مسئولیت بین‌المللی آنها گردد.

بغیر از تعهدات کلی و موارد ذکر شده، طبق ماده ۲۹ کنوانسیون مذکور، دولت‌های ساحلی دریای خزر در قبال ایجاد آلودگی‌های محیط‌زیست دریایی در دریای خزر، مسئولیت داشته و باید جبران خسارت نمایند. ماده ۲۹ چنین مقرر می‌نماید که: «مسئولیت و جبران خسارت طرف‌های مربوط با در نظر گرفتن اصول و ضعف مربوط به حقوق بین‌الملل، متعهد شدند به توسعه و آئین‌نامه‌ی مناسب در ارتباط با مسئولیت و جبران خسارت وارده به محیط‌زیست دریای خزر از نقض مفاد این کنوانسیون و پروتکل‌های آن است (۳۲). با کنکاش در این کنوانسیون و پروتکل آن با عنوان حفاظت از تنوع زیستی به کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط‌زیست دریایی دریای خزر مشخص شد که در برخی از مفاد آن‌ها برای حفاظت و نگهداری از محیط‌زیست دریایی دریای خزر، هم اصول حقوق بین‌الملل محیط‌زیست و هم مقررات راجع به مسئولیت بین‌المللی دولت‌های ناقص تعهدات بین‌المللی قید گشته و همچنین راجع به ساخت فیزیکی، در شماره ۱ بند (د) از ماده ۱۰ پروتکل حفاظت تنوع بیولوژیکی ۲۰۱۴ (۳۳) به کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط‌زیست دریایی دریای خزر ۲۰۰۳ مدیریت مناطق حفاظت شده چنین آمده: «تنظیم هرگونه فعالیت، شامل ساخت فیزیکی یا اکتشاف در آن منطقه‌ی حفاظت شده، باید مطابق معاهدات بین‌المللی قابل اجرا و قوانین ملی باشد». لذا طبق این کنوانسیون و پروتکل آن، دولت‌های سازنده‌ی جزایر مصنوعی، باید هنگام ساخت جزایر در دریای خزر به حفاظت از محیط‌زیست دریایی دریای خزر توجه خاصی عنایت نمایند (۳۴).

۲. مسئولیت دولت‌ها نسبت به محیط‌زیست از منظر کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر ۲۰۱۸
در کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر ۲۰۱۸ (۳۵) از مسئولیت دولت‌های کرانه‌ای دریای خزر به حفظ دریای خزر برای نسل فعلی و هم برای نسل‌های آینده تأکید شده و همچنین مفادی از رژیم حقوقی دریای خزر ۲۰۱۸ به مسئولیت دولت‌های ساحلی در قبال حفاظت از محیط‌زیست دریایی دریای خزر اشاره شده است (۳۶).
از جمله: «مسئولیت طرف آلوده‌کننده در قبال خسارات وارده به سامانه‌ی بوم‌زیستی دریای خزر» که این مسئولیت دولت‌های ساحلی دریای خزر در ماده ۱۳ بند ۳ درج گشته (۳۷) همچنین، مسئولیت دولت‌های ساحلی دریای خزر در بندهای ۱، ۲، ۳ و ۴ از ماده ۱۵ وضعیت حقوقی دریای خزر ۲۰۱۸ چنین مقرر شده: ۱- طرف‌ها متعهد به حمایت و حفاظت از سامانه‌ی بوم‌زیستی دریای خزر و تمام عناصر آن می‌باشند (۳۸). ۲- طرف‌ها باید مشترکاً یا منفرداً به منظور حفاظت از تنوع زیستی، حمایت، احیاء و مدیریت پایدار و بخردانه‌ی منابع زنده‌ی دریای خزر و جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریای خزر از هر منبع، تمام تدابیر لازم را اتخاذ و با یکدیگر همکاری نمایند (۳۹). ۳- هر فعالیتی که موجب لطمه به تنوع زیستی دریای خزر گردد، ممنوع خواهد بود (۴۰). ۴- طرف‌ها

References

1. Moussavi, Z., Aghaei, A., The Environment, Geopolitics and Artificial Islands of Dubai in the Persian Gulf, Volume 81, 28 June (2013), pp. 311-313. Available at <https://www.pdf.sciencedirectassets.com>. [Persian].
2. Feng, G., heng, Z., Ruijia, J., Songgui, Ch., The Development of Offshore Artificial Island Construction and Application of Key Hydrodynamic Technologies in China Take Haihua Island Project as an Example, IOP Conference Series: Earth and Environmental Scien (2020), doi:10.1088/1755-1315/580/1/012093. Available at <https://www.iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/580/1/012093/pdf>.
3. Faqih Habibi, A., Environmental Damages and How to Compensate for it in International Law, Quarterly Journal of International Relations Research, Volume 10, Number 3, Serial Number 38, Fall (1399), pp. 161-196. Available at https://www.iisajournals.ir/article_119482.html?lang=en. [Persian].
4. 4- Manisalidis, I., Stavropoulou, E., Stavropoulos, A., and Bezirtzoglou, E., Environmental and Health Impacts of Air Pollution: A Review, Public Health, 20 February (2020). Available at <https://www.doi.org/10.3389/fpubh.2020.00014>.
5. Banai, M., Ghasemi, V., Artificial Islands in International Law of the Sea and Its Impact on the Environment (Case Study of the Persian Gulf), Majd Scientific and Cultural Association Publications, First Edition, (2016), pp. 151-153. [Persian].
6. Construction of artificial islands in the Caspian Sea, an opportunity or a threat Date of publication: May (2016), Islamic Republic News Agency, news code 82900869. Available at <https://www.ir.new>. [Persian].
7. Farajpour Takalo, F., International Legal Regime of Artificial Islands, Majd Scientific and Cultural Association Publications, First Edition, (2015), p76. [Persian].
8. Ghaffari, K., Habibzadeh, T., Construction of Artificial Islands in Southern Coast of the Persian Gulf from the Viewpoint of International Environmental Law, Journal of Politics and Law; (2017), Vol. 10, No. 2; P 264. [Persian].
9. Pour Alam, Alireza (1397), Construction of artificial islands in the Caspian Sea Opportunity or threat? Available at <https://www.irna.ir/news/82900868>. [Persian].
10. Koozegarkalji, V., The position of artificial islands in the Convention on the Legal Regime of the Caspian Sea, Institute of Iran-Eurasia Studies, (1399), p.3..Threat of the ecological system of the Caspian Sea with the construction of an artificial island by Turkmenistan (2011), Mehr News Agency, news code: 1412010. Available at <https://www.mehrnews.com>. [Persian].
11. Sreekumar, K., Hassan, G., Study of Artificial Islands, Journal CPPR ISSUE BRIEF, Published by Centre for Public Policy Research(CPPR), Kochi, (2020), pp. 1- 4. Available at: <https://www.iilss.net/case-concerning-land-reclamation-by-singapore-in-and-around-the-straits-of-johor-malaysia-v-singapore-provisional-measures>.
12. Salehi, J., Interim measures and their requirements in the jurisprudence of the International Court of the Law of the Sea; A manifestation of the negation of the realization of the human rights considerations of the accused with the aim of observing the interests of the victim,

Comparative Law Studies, (1399), Volume 11, Number 1, pp. 190-117. [Persian].

13. Louis, B., Christine Gustafson Jurassic John E. Noise, Eric Franks International Law of the Seas, translated by Habibi Majandeh, Mohammad, Jangal Publications, (1398), fifth edition, p 371. [Persian].

14. Southern Bluefin Tuna cases (New Zealand v. Japan; Australia v. Japan) List of cases Nos. 3 and 4(1999). Available at <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-3-4>.

15. MOX plant Case (Ireland v. The United Kingdom), ITLOS Case No. 10(2001). Available at <https://www.refworld.org/cases,ECHR,3ae6b7004.html> [accessed 14 October 2021].

16. Case Concerning Land Reclamation by Singapore in and around the Straits of Johor (Malaysia v. Singapore), ITLOS Case No.12 (2003). Available at <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-12>.

17. Sabzian, M., Construction of artificial islands from the perspective of international maritime law and its environmental and geopolitical considerations in the Persian Gulf, 13th Maritime Industry Conference (2011), (MIC), p 3. [Persian].

18. Case Concerning Land Reclamation by Singapore in and around the Straits of Johor (Malaysia v. Singapore), decision of 1 September (2005). Available at https://www.legal.un.org/riaa/cases/vol_XXVII/133-145.pdf.

19. Dr Imogen, S., Artificial Islands and Territory in International Law, VANDERBILT JOURNAL OF

TRANSNATIONAL LAW, (2019), VOL. 52:643, p 660.

20. Haji Mullah Mohammad, H., Ramezani Ghavamabadi, H., The Intervention of Non-Governmental Organizations as a "Friend of the Court" in the International Court of the Law of the Sea, Public Law Studies, (2017), Volume 47, Number 4, pp. 919-936. [Persian].

21. Greenpeace forced out of Russian waters after coast guard allegedly turns guns on ship A Greenpeace icebreaker that entered Russia's Arctic without permission to protest offshore energy exploration is leaving after being threatened with gunfire, The Canadian Press, August 26, 2013. Available at <https://www.nationalpost.com/news/greenpeace-ship-leaves-russian-waters-after-being-threatened-with-gunfire>.

22. The "Arctic Sunrise" Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation), Request for the Prescription of Provisional Measures, List of cases: No. 22, 22 November 2013.

23. Salehi, J., Exercising jurisdiction in the international law of the seas in opposition to the principle of freedom of navigation and the right to protection of offshore facilities, Journal of Oceanography, Winter (1396), Year 8, No. 32, pp. 26-24. [Persian].

24. Mohebbi, M., Azari, H., Counterclaims in the International Court of the Law of the Sea, an achievement of the decision of November 2, 2012 in the case of the Virginia Ship, International Law Journal, (2016), No. 55, pp. 52-3.1. [Persian]. https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.22/published/C22_Order_2

25. 21113. Pdf.

26. Louis B. Sean, Christine Gustafson Jurassic John E. Noise, Eric Franks, International Law of the Sea, translated by Habibi Majandeh, Mohammad, (1398),

Jangal Publications, fifth edition, pp. 304-303 [Persian].

27. Law of the Caspian Sea Marine Environment Framework Convention 2003.

28. Jani Pour Eskolaki, Z., Marine litter policy network in the Caspian Sea; Enabling and constraining conditions to improve the policy network to deal with marine litter in the Caspian Sea, Wageningen University and Research Centre, (2014), The Netherlands Master Thesis Environmental Policy, p 4.

29. Article 4 General Obligations The Contracting Parties shall fulfill the following: (a) To take all appropriate measures to prevent, reduce and control pollution of the Caspian Sea individually or jointly.

Available at <https://tehranconvention.org/en/tc/text-convention>.

30. Article 5 Principles Contracting Parties in their efforts to achieve the objectives of this Convention and to implement its provisions, including the following principles tips will be:

a. the precautionary principle, whereby if a threat of serious or irreparable damage to the marine environment If there is a Caspian Sea, the lack of comprehensive scientific certainty can not be used as a reason to postpone cost-effective measures to prevent such damage B) The principle of payment by the polluter, according to which the polluter assumes the costs of pollution, including prevention, control and reduction. The principle of access to information related to the pollution of the marine environment of the Caspian Sea, according to which The Contracting Parties shall provide each other with as much relevant information as possible.

Available at <https://tehranconvention.org/en/tc/text-convention>.

31. Article 11 Pollution from other human activities: The Contracting Parties shall take all appropriate measures to prevent, reduce and control pollution of the Caspian Sea resulting from other human activities not provided for in Articles (7) to (10) above, including rehabilitation. Land and coastal dredging and dam construction will be done. The Contracting Parties shall take all appropriate measures to reduce the potential negative effects of measures of human origin in order to reduce the consequences of sea level fluctuations on the Caspian Sea ecosystem.

32. Compensation The Contracting Parties, taking into account the relevant principles and rules of international law, shall be entitled to extend appropriate rules and regulations relating to liability and compensation for damage to the environment of the Caspian Sea resulting from violations of the provisions of this Convention and its protocols.

33. The Protocol for the Conservation of Biological Diversity to the Framework Convention for the Protection of the Marine Environment of the Caspian Sea. Title abbreviation Ashgabat Protocol, May 30, 2014. Available at <https://www.informea.org/en/treaties/protocol.conservation.biological.diversity.framework.convention.protection.marine>.

34. The Convention on the legal status of the Caspian Sea is a treaty signed in Aktau, Kazakhstan, on 12 August 2018 by the presidents of Russia, Kazakhstan, Azerbaijan, Iran and Turkmenistan.

35. presidents of Russia, Kazakhstan, Azerbaijan, Iran and Turkmenistan, on 12 August 2018.

36. Mex, A., Der, Inter, (2021), The Legal Definition of the Caspian Sea, Mexicano Anuario de derecho internacional, volume: 20, ISSN 1870-4654, pp. 235-272. Available at

<https://www.doi.org/10.22201/ij.24487872e>.

37. Article 13(3) of The Convention on the legal status of the Caspian Sea is a treaty signed in Aktau, Kazakhstan, on 12 August 2018: Terms and procedures for issuing permissions shall be determined by each Party in accordance with its national legislation and shall be duly communicated to other Parties. Available at <https://www.en.kremlin.ru>.

38. Article 15(1) of The Convention on the legal status of the Caspian Sea is a treaty signed in Aktau, Kazakhstan, on 12 August 2018: The Parties shall take, jointly or individually, all necessary measures and cooperate in order to preserve the biological diversity, to protect, restore and manage in a sustainable and rational manner the biological resources of the Caspian Sea, and to prevent, reduce and control pollution of the Caspian Sea from any source. Available at <http://www.en.kremlin.ru>.

39. Article 15(2) of The Convention on the legal status of the Caspian Sea is a treaty signed in Aktau, Kazakhstan, on 12 August 2018: The Parties shall take, jointly or individually, all necessary measures and cooperate in order to preserve the biological diversity, to protect, restore and manage in a sustainable and rational manner the biological resources of the Caspian Sea, and to prevent, reduce and control pollution of the Caspian Sea from any source. Available at <http://www.en.kremlin.ru>.

40. Article 15(3) of The Convention on the legal status of the Caspian Sea is a treaty signed in Aktau, Kazakhstan, on 12 August 2018: Any activity damaging the biological diversity of the Caspian Sea shall be prohibited. Available at <http://www.en.kremlin.ru>.

41. Article 15(4) of The Convention on the legal status of the Caspian Sea is a treaty signed in Aktau, Kazakhstan, on 12 August 2018: The Parties shall be liable under the

norms of international law for any damage caused to the ecological system of the Caspian Sea. Available at <http://www.en.kremlin.ru>.

42. Talaei, F., International Law of the Sea, (1398), Jangal Publications, Fifth Edition, pp. 318-317 [Persian].