

## تحلیل ساخت جزایر مصنوعی توسط امارات متحده عربی در خلیج فارس از منظر حقوق بین‌الملل

زهرا خداداد<sup>۱</sup>

### چکیده

حقوق بین‌الملل دریاها با فعالیت‌های انسانی در آب‌ها و اقیانوس‌ها سر و کار داشته است که بیشتر آن‌ها حول محور ماهیگیری و کشتیرانی به عنوان قدیمی‌ترین فعالیت‌های انسان در آب بوده‌اند. امروزه در اثر توسعه فناوری‌ها و پیشرفت فعالیت‌های انسان در دریا، یکی از موضوعات مهم فعالیت‌های حاشیه دریا، احداث جزایر مصنوعی است. از میانه این همه مناطق آبی در این کره خاکی، توجه به برخی مناطق دریایی به جهت اهمیت‌ای که در حوزه بین‌الملل دارند و نیز به سبب شکننده بودن محیط زیست‌شان، بیشتر از سایر مناطق دریایی مهم است. خلیج فارس یکی از این مناطق دریایی است. از اوایل هزاره‌ی ۲۱ میلادی کشور امارات، ساخت جزایر مصنوعی در حاشیه ساحلی سرزمین خود را آغاز کرده است. جزایری که بیش از یک دهه از ساخت آن می‌گذرد. این رخداد منجر به عواقب و نیز واکنش‌هایی شده است. این مقاله سعی کرده است این اقدام کشور امارات و نیز واکنش‌های که نسبت به آن صورت گرفته است، را از منظر حقوق بین‌الملل مورد نقد و تحلیل قرار دهد. نوشتار حاضر با هدف شناخت پیامدهای این مسئله از نظر حقوقی به ویژه حقوق بین‌الملل محیط زیست تهیه شده است. انتظار آن است که حقوقدانان کشورمان با توجه به قوانین و مقررات بین‌المللی و منطقه‌ای مرتبط با موضوع، بیشترین تلاش‌شان را در جهت استفاده از ظرفیت‌ها با توجه به منافع داخلی و نیز دفاع از آن‌ها به کار گیرند. این پژوهش به شیوه‌ی اسنادی و با هدف توجه بیشتر حقوقدانان و مقامات و به ویژه مسوولان مرتبط با موضوع در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی تهیه شده است.

**واژگان کلیدی:** جزایر مصنوعی، حقوق بین‌الملل دریاها، حقوق بین‌الملل محیط زیست، خلیج فارس، امارات متحده عربی

---

۱- دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل عمومی دانشگاه علامه طباطبائی Niki.khodadad@gmail.com

## مقدمه

براساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، ساخت جزایر مصنوعی مجاز شناخته شده است و کشورها اجازه دارند برای اهداف پژوهشی، تحقیقاتی و بهره‌برداری از منابع دریایی به ساخت این گونه جزایر در حوزه حاکمیتی خود مبادرت کنند، ولی این جزایر فاقد مرزهای دریایی (دریای سرزمینی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره) هستند و کشورهای سازنده نمی‌توانند در این زمینه ادعایی داشته باشند. اما امروزه حرکت رو به رشد ساخت این جزایر به ویژه در منطقه خلیج فارس و پیچیدگی‌های زیست‌محیطی پدید آمده، موجب طرح برخی نگرانی‌ها از این روند شده است. در حال حاضر پروژه‌های متعدد ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس وجود دارد. مهم‌ترین این پروژه‌ها توسط کشور امارات متحده عربی در حال احداث است.

امارات آخرین کشوری بود که در ۱۹۷۱ با شش ایالت به پایتختی ابوظبی مستقل شد. رأس‌الخیمه هم به عنوان هفتمین استان به امارات پیوست. داشتن منابع غنی انرژی و اتخاذ سیاست ایجاد منطقه آزاد اقتصادی، باعث شد امارات خیلی زود به کشوری ثروتمند تبدیل شود. دبی موفق‌ترین ایالت برای جذب سرمایه‌های خارجی کشور امارات بوده است. ساخت شهر دبی و مدرنیزه کردن آن که به سبک شهر لاس وگاس آمریکا ساخته شد هزینه‌ای در حدود ۹۰ میلیون دلار تا سال ۲۰۱۰ داشته و همه‌ی این‌ها برای جذب سرمایه صورت گرفته است. در کنار آن امارات پروژه‌های احداث جزایر مصنوعی را شروع کرد. این نوع جزایر تأثیرات زیادی می‌تواند داشته باشد. آنچه که در امارات تا به حال به آن اشاره داشته، بدست آوردن منافع اقتصادی بیشتر و جذب بیشتر گردشگر بوده است. پروژه جزایر پالم (نخل) اولین جزیره مصنوعی‌ای بوده که در دبی ساخته شد. بعد از آن شرکت اقتصادی نخیل<sup>۱</sup> یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های احداث جزایر مصنوعی، پروژه العالم<sup>۲</sup> را شروع کرد. ساخت این جزایر هزینه‌هایی بالغ بر بیلیون‌ها دلار داشته و انتظار آن بوده که تا پایان سال ۲۰۱۵ پروژه تکمیل گردد، هرچند که در عمل این انتظار محقق نشده است (Dadandish & Rahanavaed, 2013: 116-117). جزیره پالم و العالم که با مشارکت کنسرسیوم چندجانبه آمریکایی انگلیسی اماراتی ساخته شده است. این جزایر به شکل یک نخل و ۳۰۰ جزیره به صورت نقشه‌ی جهان است. شرکت مذکور قصد داشته سواحل امارات را تا ۱۰۰۰ کیلومتر توسعه دهد، در حالیکه قبلاً ۶۵۰ کیلومتر بوده و آن زمان ایران بیشترین خط ساحلی را تا حدود ۱۲۵۰ کیلومتر داشته است. القصر جزیره‌ای است که توسط امیرنشین رأس الخیمه امارات ساخته شده است. النجوم ده جزیره را در بردارد که پیش از چهار هزار ویلا و واحد تجاری را شامل

1-Nakheel

2-World

می‌شود و توسط امیرنشین شارجه ایجاد شده است. بنابراین با توجه به اهمیت موضوع در این پژوهش ضمن بررسی و تحلیل عملکرد کشورهای حاشیه خلیج در این خصوص به ابعاد حقوقی و زیست‌محیطی ساخت جزایر مصنوعی در دریای خلیج فارس پرداخته خواهد شد.

### ضرورت و اهمیت موضوع

با توجه به این که موضوع محیط‌زیست امری مهم و حق داشتن محیط‌زیست سالم در زمره‌ی یکی از حق‌های بشری است توجه به این موضوع از نظر حقوق محیط‌زیست به ویژه محیط‌زیست دریایی شکننده‌ی خلیج فارس بسیار حائز اهمیت است. مضاف بر این، در این رخداد پای منافع ملی کشورمان ایران در میان است و به همین جهت انتظار می‌رود حقوقدانان داخلی با توجه به قواعد بین‌المللی و منطقه‌ای مرتبط با موضوع بیشترین تلاششان را در جهت استفاده از ظرفیت‌ها با توجه به منافع داخلی و نیز دفاع از آن‌ها به کار گیرند.

با توجه به اهمیت موضوع این پژوهش به دنبال تحلیل سه سوال ذیل می‌باشد:

عملکرد کشور امارات در ساخت جزایر مصنوعی در حاشیه‌ی خلیج فارس از نظر حقوقی چگونه تحلیل می‌شود؟ بهترین واکنش کشورهای همسایه دیگر (به طور خاص ایران) از نظر حقوقی چه واکنشی باید باشد؟ رژیم حقوقی جزایر مصنوعی چیست؟ به عبارت دیگر آیا ادعاهای احتمالی امارات می‌تواند دارای جایگاهی از نظر منطق حقوق بین‌الملل داشته باشد؟

با توجه به مساله پژوهش به نظر می‌رسد ساخت جزایر مصنوعی توسط کشور امارات متحده عربی به دلیل در نظرنگرفتن ملاحظات محیط‌زیستی و عدم اطلاع‌رسانی و نیز همکاری با سایر کشورهای همسایه، نقض مقررات مربوط به محیط‌زیست دریاها مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و نیز کنوانسیون منطقه‌ای کویت است و نیز نمی‌تواند موجب ادعای این کشور مبنی بر گسترش مرز دریایی در خلیج فارس قلمداد گردد.

### جایگاه خلیج فارس و اهمیت آن در منطقه و جهان

خلیج فارس، دریایی نیمه بسته با گستره‌ای برابر با ۴۰ هزار کیلومتر مربع است.<sup>۱</sup> این دریا از طریق تنگه‌ی هرمز به اقیانوس هند راه دارد و در منطقه‌ی گرمسیری و خشک جای گرفته است. این وضع محیطی سبب شده است که دامنه‌ی تحمل آبریزان در این پیکره‌ی آبی، زیر فشارهای سنگین ناشی از دگرگونی‌های محیطی کم باشد و در برابر آلاینده‌ها سخت آسیب‌پذیر باشند. محیط‌زیست خلیج

۱ - طبق ماده ۱۲۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، خلیج فارس را می‌توان یک دریای نیمه بسته قلمداد نمود.

فارس به علت شرایط آب و هوایی، بسیار شکننده و آسیب‌پذیر است. ورود کمترین آلاینده به آن آثاری زیانبار بر سلامت آبزیان دارد، زیرا گرمای آب دریا در تابستان گاهی به ۳۶ تا ۳۷ درجه در جنوب و ۱۲ درجه در شمال خلیج فارس می‌رسد. بدین‌سان میانگین آن در سطح دریا ۲۴ تا ۲۶ درجه است. همچنین با شدت گرفتن گرما میزان تبخیر بسیار بالا می‌رود و به ۱۴۰۰ میلیون لیتر در سال می‌رسد (Taylor, 2008:40).

در منطقه خلیج فارس، پایگاه‌های متعددی وجود دارد که متعلق به قدرت‌های بزرگ است و این کشورها با استفاده از تجهیزاتی که در این پایگاه‌ها دارند، براحتی می‌توانند به هر نقطه‌ای که بخواهند لشگرکشی کنند. حساسیت این منطقه، همواره ابرقدرت‌ها را بر آن داشته تا کوشش‌های خود را جهت حضور مستقیم در منطقه، شدت بخشند. سابقه‌ی حضور فیزیکی و نظامی کشورهای قدرتمند به گذشته‌های دور مانند حضور نظامی کشورهای چینی، پرتغال، هلند، فرانسه، انگلستان و آمریکا بر می‌گردد. سیاست‌های غلط حاکمان منطقه و دعوت از قدرت‌های بزرگ برای حضور نظامی باعث شده که ناوگان‌های عظیم و پیشرفته کشورهای قدرتمند در این منطقه حضور داشته باشند.

بودجه‌های کلانی که سالیانه صرف خرید تسلیحات عظیم و پیشرفته می‌شود، با اهداف گوناگونی در این منطقه صورت می‌پذیرد. خریدهای هنگفتی که کشورهای عربی منطقه به‌ویژه عربستان داشته‌اند، این منطقه را تبدیل به یک انبار بزرگ تسلیحاتی کرده است. وجود تنگه هرمز در این منطقه به عنوان شاهراهی حیاتی که بیشتر سوخت مصرفی جهان صنعتی از آنجا تأمین می‌شود و همچنین وجود جزیره‌ها و مناطق استراتژیک دیگر بر اهمیت نظامی خلیج فارس افزوده است.

علاوه بر عامل مهم نفت که در سراسر قرن گذشته، خلیج فارس را به صورت مهم‌ترین منطقه استراتژیکی غرب و شرق درآورده است. اهمیت خلیج فارس به دلایل زیر برای ایران مهم است: تمام نفت ایران از خلیج فارس و تنگه هرمز صادر می‌شود. لذا مهم‌ترین دلیل اهمیت خلیج فارس برای صادرات نفت از این منطقه است. به همین علت از دهه ۷۰ به بعد مقامات ایرانی اعلام کردند که این تنگه، شاه‌رگ حیاتی ایران است؛ لذا سعی بر این است که همواره باز باشد. دلیل بعدی اهمیت خلیج فارس برای ایران تجارت ۸۰ درصدی برای کشورمان است که از این نقطه صورت می‌گیرد. دلیل سوم این که در دو دهه اخیر ایران، سرمایه‌گذاری‌های زیادی در جزایر و بنادر خلیج فارس انجام داده است که در مقایسه با قرن ۱۹ که از مناطق محروم به شمار می‌رفت. سرمایه‌گذاری‌ها باعث توجه بیشتر بین‌المللی و داخلی شده که اهمیت بیشتری پیدا کرده است. چهارمین دلیل اهمیت خلیج فارس برای ایران وجود حوزه‌های نفتی و گازی ایران در این منطقه

است. عمده ذخایر نفتی ایران در خوزستان است. بزرگترین حوزه های گازی ایران نیز عبارتند از: پارس جنوبی که در وسط آب های خلیج فارس بین قطر و بوشهر، کنگان در بوشهر، جبرزین در قشم و سرخون در بندرعباس قرار دارند. اهمیت پنجم خلیج فارس برای ایران وجود کارخانجات و صنایع بزرگ ایران از جمله صنایع فولاد، کشتی سازی، پالایشگاه ها و نیروگاه هسته ای در خلیج فارس است. اهمیت بعدی خلیج فارس برای ایران مربوط به بعد نظامی و امنیتی است. خلیج فارس از جمله مناطقی است که نقش به سزایی در اتخاذ تصمیمات و مقابله با تهدیدات نظامی دارد. بنابراین خلیج فارس در ابعاد گوناگون همواره اولویت اول را در اتخاذ تصمیمات و اجرای سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران داشته و دارد و در سطح بین المللی نیز از جمله مناطقی است که به علت موقعیت ویژه جغرافیایی و دارا بودن منابع فراوان نفتی و دریایی و برجستگی های استراتژیکی و ژئوپولیتیکی همواره از اهمیت خاصی برخوردار است و همچنان که ذکر شده به علت موقعیت ویژه خود چه در بعد سیاسی اقتصادی و چه در بعد جغرافیایی نظامی یکی از کانون های بحران در دنیا نیز هست که البته با مدیریت صحیح و کارآمدی فعال و دیپلماسی پویا و قوی می توان تهدیدها را در این منطقه و به خصوص منطقه خلیج فارس به فرصت تبدیل کرد (خوش آیند دولت آباد، ۱۳۸۹).

خلیج فارس با همه دشواری های محیطی و آب و هوایی که بر آن سایه افکنده، از گوناگونی زیستی گسترده ای برخوردار است. برای نمونه حدود ۴۵۰ گونه ماهی در آن زندگی می کنند. افزون بر ماهی ها بین ۳۰۰ الی ۴۵۰ گونه آبی دیگر نیز در این دریا یافت می شود و همین، خلیج فارس را از نظر تنوع زیستی در شمار مناطق منحصربه فرد جهان در آورده است. خلیج فارس یکی از زیستگاه های مهم مرجان های دریایی است، اما در سال های گذشته آلودگی فزاینده و افزایش غلظت آب به نابودی و خفه شدن مرجان ها انجامیده است، زیرا آبزیان دیگر نمی توانند به راحتی غذای خود را از آب تأمین کنند. از سوی دیگر خلیج فارس منطقه ای غنی و دارای ذخایر نفتی بسیار زیادی است. براساس آمارهای جهانی نزدیک به ۶۵ درصد ذخایر شناخته شده نفت جهان (۷۵۰ میلیارد بشکه) در این منطقه قرار دارد. بنابراین خلیج فارس مرکز ثقل تأمین انرژی جهان محسوب می شود (عباسی اشقلی، ۱۳۹۰: ۴۸). حدود ۹۰ درصد صادرات نفت و فرآورده های نفتی خلیج فارس با نفتکش های دنیا از راه تنگه ی هرمز انجام می شود و سالانه حدود ۴۰ هزار شناور از این تنگه عبور می کند. براساس آمار و برآوردهای انجام شده، ۵۷،۱ درصد آلودگی های نفتی خلیج فارس مربوط به حمل و نقل نفتکش ها و ۲۲،۴ درصد مربوط به بهره برداری از دریاست. به طور کلی، محیط زیست اصلی دریایی در خلیج فارس، به آب های کم عمق کمتر از ۱۰ الی ۱۲ متر محدود می شوند (Ponian, 2003: 1-5). این شرایط اوضاع زیست محیطی خلیج فارس را بیش از پیش وخیم می کند.

از عوامل دیگر آلودگی محیط‌زیست دریایی خلیج فارس سرازیر شدن فاضلاب مناطق شهری و واحدهای صنعتی، معدنی و تجاری، بندرگاه‌ها و اسکله‌ها است. در این میان آنچه در سال‌های اخیر علاوه بر موارد مذکور، بر نگرانی کشورهای حاشیه خلیج فارس در خصوص وضعیت زیست‌محیطی آن افزوده، ساخت جزایر مصنوعی از سوی برخی کشورهای حاشیه این دریای نیمه بسته است. ساخت این جزایر مسکونی و تفریحی محیط‌زیست آن را در شرایط وخیم‌تری قرار خواهد داد.

### پیشینه ساخت جزایر مصنوعی و نقش آن

بسیاری از کشورها بویژه آنهایی که با کمبود زمین برای ساختمان‌سازی روبه‌رو هستند، علاقه چشمگیری به این پروژه‌های دریایی نشان می‌دهند. طرح‌ریزی و پیگیری چنین پروژه‌هایی کمابیش به چند دهه پیش باز می‌گردد. نخستین شهر شناور دریایی در اوزاکای ژاپن در ۱۹۷۵ به نمایش گذاشته شد. این پروژه شامل چهارپایه آکواپلیس<sup>۱</sup> زیرآبی بزرگ و شناور از جنس استیل بود که مساحت آن کمابیش یک هکتار و ارتفاع آن هزار متر در نظر گرفته شده بود. امروزه چنین جزایری را در اتریش (جزیره دانوب)، کانادا (جزیره نتردام<sup>۲</sup> در مونترآل)، دانمارک (جزیره پپر<sup>۳</sup>)، هنگ کنگ و... نیز وجود دارد. این سازه‌ها در بسیاری از کشورها، مانند سکوهایی برای توسعه زیرساخت‌هایی همچون فرودگاه، بندر، بزرگراه و نیز برای بازسازی نواحی بومی و برپا کردن فضاهای تازه گردشگری و اقامتگاهی به کار رفته‌اند. همچنین، فعالیت‌های وابسته به آب، مانند ترابری دریایی، ماهیگیری، کشاورزی و گردشگری ساحلی، درخواست برای گسترش فضا در شهرها و کشورهای کرانه‌ای را افزایش داده است. در خلیج فارس نیز جزایر مصنوعی برای دسترسی به فضای بیشتر برای هدف‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی ساخته شده است (محمدی و سیفی‌نژاد، ۱۳۹۳، ۳۵). لذا با توجه به افزایش جمعیت جهان، توجه به پیامدهای حقوقی سیاسی جزایر مصنوعی توسط دولت‌های ساحلی در آینده اهمیت دارد.

بر اساس پیشنهاد بریتانیا مبنی بر ساخت شهر شناور با سکونت سی هزار نفر در دهه ۱۹۷۰، ساخت جزایر مصنوعی دبی می‌تواند به عنوان واقعیت این ایده در قرن ۲۱ در نظر گرفته شود. امروزه شماری از فرودگاه‌ها در کشورهای جنوب آسیا در سواحل دریایی و یا در دریا و اقیانوس‌ها ساخته شده‌اند. احداث چنین زیرساخت‌هایی پیامدهای حقوقی در سطح بین‌المللی برای کشورهای سازنده و کشورهای همسایه دارد.

1 - Aquapolic

2 - Notre-Dame

3 - Pepper

بر اساس کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها، تأسیسات خاص برای اکتشاف و استخراج منابع طبیعی در فلات قاره به مقرره‌ی جزایر طبیعی در برنارد، پس تولید هر امتیازی برای کشوری که جزیره مصنوعی می‌سازد وجود ندارد. بنابراین، جزایر مصنوعی در تعیین خط ساحلی در نظر گرفته نمی‌شوند. اما علی‌رغم آن برای کشور سازنده‌ی جزیره مصنوعی، معامله‌کردن برای تحدید مرزها را افزایش می‌دهد.

### علل گرایش به جزیره‌سازی مصنوعی در کشورهای حوزه خلیج فارس

امارات متحده عربی از سال ۱۹۷۱ تاکنون درباره مالکیت بر جزایر سه گانه درگیری‌های لفظی با ایران داشته است. از سال ۱۹۷۱ که دو کشور بحرین و قطر به همراه هفت امیرنشین دیگر سعی در تشکیل کنفدراسیون عربی را داشتند، به علت استقلال بحرین آنها به ایران اعلام کردند که هزار جزیره را خواهیم ساخت. همانگونه که در سطور پیشین اشاره گردید، در حال حاضر برنامه‌ی عملیاتی برای ساخت ۳۲۵ جزیره اجرایی شده است. بنابراین مقداری از گرایش آنها به جزیره سازی به دلیل مسائل سیاسی است. بخشی از آن نیز مربوط به بحث‌های اقتصادی است. مثلاً شرکت داماک به عنوان بزرگترین برج ساز و سازنده مسکن در دوبی در قرعه کشی‌های فروش مجتمع‌های مسکونی خود برای هر مجتمع چند صد واحدی یک مسابقه برگزار می‌کند که هر کسی که در آن برنده شود می‌تواند مالک یک جزیره کوچک بعلاوه یک جت شود. در واقع علل ساخت جزایر، ترکیبی از عوامل اقتصادی و سیاسی است.

برخی معتقدند با توجه به آنچه که در دوبی اتفاق افتاده است، در ابتدا باید به بحث اقتصادی توجه کرد. به عبارتی دیگر، آنها در حال انجام ساز و کاری هستند که نوعی گذار تمدنی از درآمدهای نفتی ایجاد کنند. در واقع آمریکا سال ۲۰۲۵ را سال بحران اقتصادی ناشی از کاهش منابع انرژی پیش بینی کرده و به همین دلیل آمریکایی‌ها می‌خواهند وابستگی خود به نفت خلیج فارس را کاهش دهند. یعنی در آینده امکان این پیش‌بینی که دیگر نفت به قیمت ۵۰ دلار نرسد وجود دارد، لذا کشورهای توسعه‌یافته به دلیل مسائل زیست‌محیطی و اقتصادی و تا حدی سیاسی، برنامه‌ای برای گذار تمدن نفتی تدارک دیده‌اند و برخی کشورهای نفتی هم خود را برای آن آماده می‌کنند. لذا بخشی از علل ساخت این جزایر مربوط به دلایل اقتصادی است و بخشی از آن مربوط به ایجاد جذابیت این کشورها برای اتباع سایر کشورها است. وجود اتباع سایر کشورها برای محیط آینده امنیتی منطقه شکننده خواهد بود. اگرچه سکنی‌گزیدن اتباع خارجی در این جزایر شمشیر دو لبه است و منجر به تغییراتی در محیط امنیتی منطقه خلیج فارس خواهد شد. اما حضور و ماندگاری کشورهای قدرتمند جهان به واسطه اسکان شهروندان ثروتمند خود، سیاستمداران و

هنرپیشه‌ها و ورزشکاران در این منطقه باعث می‌شود تا در بلند مدت نگرانی آمریکا و غرب نسبت به اتباعش را افزایش دهد و علی‌رغم بی‌نیازی به نفت در این منطقه ماندگار شوند (معین آبادی، ۱۳۹۱).

در حال حاضر آمریکایی‌ها وابستگی نفتی خود را کاهش می‌دهند و پیش‌بینی می‌شود از این منطقه خارج گردند و برقراری امنیت را به سایر متحدین خود بسپارند؛ اما اگر اتباع آنها در اینجا حضور داشته باشند، لاجرم منجر به نگرانی امنیتی آمریکا شده و برخی معادلات استراتژیک را تغییر خواهد داد. اسکان افراد ثروتمند و موثر منجر به فوران درآمد گردشگری می‌شود. همچنین شرکت‌ها و اتباع کشورهای مختلف در این منطقه سکنی می‌گزینند که می‌تواند امنیت اقتصادی خلیج فارس را ارتقاء دهد. برخلاف کشورهای کوچک خلیج فارس ما همیشه نگران حضور بیگانگان در منطقه هستیم. اما آنها به دلیل شکنندگی و ذره‌ای بودن، و مشکل عدم یکپارچگی سیاسی سعی کرده‌اند مجموعه‌ای از عوامل اقتصادی و سیاسی و فرهنگی را ایجاد کرده و در آینده نیز امنیت خود را حفظ کنند. چنانچه امروزه درآمدهای دویی بر بورس لندن تأثیرگذار است، در واقع این کشورهای کوچک با برنامه‌ریزی موثر اقتصادی و اتباع سایر کشورها را درگیر کرده و در آینده امنیت خود را با امنیت غرب گره خواهند زد. در همین راستا تلاش می‌کنند افرادی که از نظر پولی و فرهنگی موثر هستند را جذب این جزایر مصنوعی کنند.

پیامدهای ایجاد شده و احتمالی ساخت جزایر مصنوعی در منطقه و تأثیر آنها نسبت به کشورهای همسایه ساخت جزایر مصنوعی در این منطقه آثاری را به دنبال داشته است و درکنار آن، کارشناسان احتمال ایجاد پیامدهایی را نیز در آینده در گزارش‌های خود بیان کرده‌اند. این آثار و پیامدها در نگاه اول ممکن است برای کشورهای سازنده منافع اقتصادی به همراه داشته باشد، حال آن‌که پیامدهای ژئوپلیتیکی، سیاسی، محیط‌زیستی، اجتماعی و فرهنگی نیز در این مقوله مورد توجه باید قرار گیرد که در این گزارش به هر کدام به تفکیک پرداخته خواهد شد.

از منظر اقتصادی، این جزایر سبب جذب منابع مالی بسیار زیاد به سوی کشور امارات شده است. همانطور که بیان شده هم بخش دولتی و هم بخش غیردولتی امارات بسیار بهتر از ایران موفق به جذب سرمایه‌گذاری خارجی از کشورهای مختلف که حتی در مواردی شامل ایران هم می‌شود شده است. این مسئله امارات را به بزرگترین رقیب تجاری اقتصادی ایران در اکتشاف و استخراج نفت در حاشیه خلیج فارس تبدیل کرده است. امارات حدود ۴/۵ میلیون نفر جمعیت دارد که از این میان تنها یک میلیون اماراتی الاصل هستند و الباقی تبعه‌ی خارجی مقیم در امارات



هستند که آنجا کار می‌کنند. ساخت این جزایر امارات را یکی از قطب‌های اقتصادی خاورمیانه ساخته است.

از نظر زیست‌محیطی، جزایر مصنوعی امارات، مورفولوژی خلیج فارس را تغییر خواهد داد. خشک شدن دریا در کرانه‌های جنوبی خلیج فارس به دست امارات، پدیده‌ای است که گذشته از تأثیر بر محیط‌زیست، می‌تواند در راستای ادعاهای احتمالی امارات در آینده مبنی بر احتساب خط مبدا دریایی و گسترش آب‌های سرزمینی و پیش آوردن مرزهای آبی خود به سوی جزیره‌های ایرانی بویژه جزیره استراتژیک ابوموسی باشد؛ زیرا پس از ساخت این جزایر، چه بسا امارات در آینده، ادعای افزایش آب‌های سرزمینی (به عنوان خط مبدأ دریایی) را مطرح کند. این ادعا همچنین مایه پدید آمدن تنش در زمینه بهره‌برداری از منابع دریایی و کف دریا می‌شود که وضع آن هنوز میان دو کشور قطعی نشده است؛ و نیز با اجرای این پروژه، فاصله امارات با جزیره ابوموسی یعنی دورترین جزیره ایرانی از خاک ایران، کمابیش ۱۰ کیلومتر کمتر خواهد شد (محمدی و سیفی نژاد، ۱۳۹۳: ۳۷-۳۶).

به گزارش کارشناسان سازمان‌های ناظر بین‌المللی موارد زیر مهم‌ترین پیامدهای نخستین دستکاری آشکار در طبیعت خلیج فارس است:

- تنها کرانه مرجانی شناخته شده در دبی، در این عملیات از میان رفته است؛
- آشیانه‌های ساحلی لاک پشت‌های دریایی (گونه خاص منطقه خلیج فارس) ویران شده است؛
- جریان‌های طبیعی آب تغییر مسیر داده است؛
- گل و لای ناشی از کار، آب‌های شفاف و شیشه‌ای را به لجن‌زار در محدوده این جزایر مصنوعی تبدیل کرده است، که رو به پیشروی است؛
- روانه شدن آب‌های ناپایدار فصلی از اقیانوس هند به خلیج فارس، سطح آب را بالا می‌آورد؛
- نوسان‌های سطح تراز آب به هنگام تغییرات فصلی، بر کرانه‌ها اثر می‌گذارد و سطح تراز را تغییر می‌دهد. هنگامی که موج به سوی ساحل می‌رود، در خط شکست خود دانه‌های رسوب را از نقطه-ای به نقطه دیگر می‌برد. بدین‌سان، وجود هرگونه مانع در خلیج فارس سبب می‌شود رسوبات به آن برخورد کند، همان‌جا انباشته شود و مایه تغییر خطوط جریان گردد. سرعت جریان آب در اندازه جابه‌جا شدن رسوب بسیار مؤثر است و با گذشت سال‌ها، جریان آب آنها را از جای خود بلند می‌کند و به جای دیگری می‌برد. ساخت جزایر مصنوعی از سوی امارات در طول‌ها و به شکل-های گوناگون، بر چرخه طبیعی جریان‌های جزر و مدی که مایه خلوص طبیعی آب دریا می‌شود، اثر گذاشته است؛

- این جزایر مصنوعی، الگوی جریان‌های دریایی در کرانه‌های ایران و جزایر قشم، ابوموسی، تنب بزرگ، تنب کوچک، سیری و حتی تا اندازه‌های جریان‌های ورودی و خروجی از تنگه هرمز را نیز در درازمدت دگرگون خواهد کرد و موجب تغییرات جدی در اکوسیستم منطقه و چه بسا جابه‌جایی جنگل‌های حرا و درختان ساحلی و دریایی خواهد شد؛
- جهت بیشتر بادهای خلیج فارس شمال غربی است که در زمستان شدت بیشتری از تابستان دارد. بنابراین خلیج فارس در زمستان زیر فشار هوای بیشتری ناشی از این بادهای روی سطح آب است و همین، بر سطح تراز آب اثر می‌گذارد. ساخت این جزایر بر جریان‌های ناشی از باد نیز اثر جدی خواهد گذاشت؛
- در زمستان، در شمالی‌ترین نقاط خلیج فارس، آب چگالی بیشتری در سنجش با بخش‌های جنوبی و باختری دارد و در کرانه‌های جنوبی و باختری خلیج فارس به علت اعتدال بیشتر اقلیم در زمستان و نیز تبخیر زیاد، شوری آب بیشتر است و این شوری یکی از عوامل کنترل‌کننده انتقال رسوب شمرده می‌شود. ایجاد مانع، با ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس، می‌تواند بر چرخه آب اثر گذارد؛
- با توجه به پیشروی جزایر مصنوعی در آب‌های خلیج فارس که درازای آنها به کیلومترها می‌رسد، فشار هیدرودینامیک آن بر بدنه آب آثار درازمدت مورفولوژیک می‌گذارد که پیامد آن برای جزایر ایرانی ابوموسی، تنب بزرگ، تنب کوچک و سیری نگران‌کننده خواهد بود (سعیدی و همکاران، ۱۳۹۰: ۲۶-۲۵).

#### بررسی عملکرد کشورهای همسایه (مخصوصاً ایران) نسبت به احداث جزایر مصنوعی

کشورهای عربی همسایه خلیج فارس عمدتاً موضع مخالف از خود ابراز نداشته‌اند و اتفاقاً اقدام مذکور از طرف امارات کشورهای عرب دیگر همسایه‌ی خلیج فارس را نیز ترغیب به ساخت جزایر مصنوعی کرده است. بحرین ساخت جزیره دو دریا، کویت ساخت جزیره تفریحی سبز، قطر ساخت جزیره مروارید با امکانات کامل برای زندگی ۳۰ هزار نفر را در دست احداث دارند (Tsaltas and Bourtzis, 2009:5).

دولت ایران در مورد این موضوع از نظر دیپلماسی موضع شفاف و قاطعانه‌ای نسبت به امارات در پیش نگرفته است. شایعه‌ی ارسال نامه از طرف سازمان حفاظت محیط‌زیست به وزارت امور خارجه در زمان تصدی آقای احمدی نژاد به مسند ریاست جمهوری جهت اعتراض به امارات نیز تکذیب شد. هم‌چنین نامه‌ای که از سوی فراه‌کسیون محیط‌زیست مجلس هفتم به سازمان ملل ارسال شد به دلیل عدم پیگیری وزارت امور خارجه بی‌پاسخ ماند.

گرچه دولت ایران به گونه رسمی و در سطح بالا به ساخت این جزایر اعتراض نکرده است، اما معاون رئیس سازمان حفاظت از محیط زیست، خواستار هماهنگی دولت امارات با همسایگان برای بررسی مسئله و جلوگیری از آلودگی آب های خلیج فارس شده است. همچنین رییس فراهسیون محیط زیست در مجلس شورای اسلامی در نامه ای به دبیر کل سازمان ملل خواستار رسیدگی به این موضوع شده است. به گفته ی سردار صفوی: «حوزه ژئوپولیتیکی خلیج فارس همچنان تا دهه های آینده کانون توجه، تنش و رقابت های بین المللی و منطقه ای خواهد بود و منشأ این تنش ها اکثراً اهداف و منافع قدرت های فرامنطقه ای است ولیکن برخی از رقابت های محلی بین کشورهای جنوب خلیج فارس و ایران هم می تواند کانون این تنش ها باشد. احداث این جزایر باعث پیچیده تر شدن اختلافات موجود اماراتی ها با ایران و نیز باعث واگرایی و تیره شدن بیشتر روابط کشورها خواهد شد.» (امیدی، ۱۳۸۶: ۷۴).

منوچهر متکی نیز در زمان تصدی اش در وزارت خارجه مسئله محیط زیست را یکی از نگرانی های منطقه خلیج فارس برشمرده و در این باره تاکید کرده بود که منطقه خلیج فارس به دلیل داشتن منابع انرژی و ترافیک حمل و نقل و تجارت از اهمیت بالایی برخوردار است. وزیر سابق خارجه در ادامه از احداث جزایر مصنوعی در خلیج فارس انتقاد کرده و گفته بود که احداث جزایر مصنوعی تبعات زیست محیطی فراوانی برای منطقه خلیج فارس به دنبال دارد و موجب کندی گردش آب خلیج فارس می شود. بنابراین باید با دقت بیشتری به موضوع ایجاد جزایر مصنوعی نگریسته شود.

در سال های آخر دولت دهم ایران نسبت به این موضوع سکوت بیشتری اتخاذ داشته که بیشترین دلیل آن به توقف پروژه ساخت جزایر مصنوعی به دلیل بحران های مالی بین سال های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۳ مربوط است. اسماعیل کهرم نسبت به احتمال ساخت نیروگاه هسته ای و بروز فاجعه انسانی در منطقه در اثر پسماند سرشار از مواد رادیواکتیو و ورود به آب خلیج فارس هشدار داد. مخصوصاً دکتربین ایران و حقوقدانان از موضع شرکت های ایرانی در اقدام به فروش سنگ و شن ایران برای ساخت جزایر مصنوعی در امارات تحت عنوان صادرات غیر نفتی انتقاد کرده اند. توضیح آن که اقدام ایران در فروش سنگ و شن به شرکت های سازنده جزایر می تواند تحت عنوان قاعده ی استاپل برای امارات ادعای رضایت ایران به وضع موجود را به همراه داشته باشد.

## تحلیل حقوقی عملکرد کشور امارات در ساخت جزایر مصنوعی

## رژیم حقوقی جزایر مصنوعی

## تعریف جزایر مصنوعی

جزایر مصنوعی در شکل قدیمی آنها شامل ساختارهای شناور در آب، و یا ساخت و سازهای روی آب‌های بسیار کم عمق می‌شد اما امروزه، جزایر مصنوعی از طریق پیشروی خشکی در دریا ایجاد می‌شوند. جزایر مصنوعی، تأسیساتی انسان ساخته است که همه سوی آن را آب فرا گرفته و بالاتر از سطح بزرگترین امواج آب، در یک مکان جغرافیایی ویژه و برای یک دوره زمانی خاص یا حتی دوره‌ای طولانی و نامحدود با کارکردهای گوناگون در دریا برپا می‌شود. برپایه‌ی تعاریف مذکور در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها، «جزیره عبارت است از قطعه زمینی که به طور طبیعی به وجود آمده باشد و اطراف آن را آب فرا گرفته باشد. تمام جزایر دارای دو قلمرو دریای سرزمینی و منطقه نظارت هستند. اما جزایر مصنوعی فاقد هر نوع قلمرو دریایی‌اند» (پیشگامی فرد، ۱۳۸۴: ۹).

## صلاحیت دولت ساحلی نسبت به جزایر مصنوعی

براساس کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها حاکمیت دولت‌ها در دریای سرزمینی به جز در حق عبور بی‌ضرر کشتی‌ها مطلق است؛ بنابراین، این حق به آنها داده شده است که به ساخت این جزایر یا سایر تأسیسات مصنوعی در این محدوده آبی مبادرت کنند و هیچ خدشه‌ای بر حقوق آنها وارد نیست. علاوه بر این، دولت‌ها در منطقه انحصاری اقتصادی و نیز در دریای آزاد حق ساخت جزایر مصنوعی را دارند. ماده ۵۶ کنوانسیون حقوق دریاها در بند ب قسمت ۱ به این حق اشاره داشته است:

«ماده ۵۶: حقوق، صلاحیت و تکالیف کشور ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی: ۱- در منطقه انحصاری اقتصادی، کشور ساحلی:

ب) کشورها در مقررات این کنوانسیون در ارتباط با امور زیر صلاحیت دارد:

۱- ساخت و استفاده از جزایر مصنوعی، تأسیسات و بناها؛

ماده ۶۰ این کنوانسیون نیز به طور خاص به مقررات ساخت جزایر مصنوعی توسط دولت ساحلی اشاره می‌کند.<sup>۱</sup>

1 - UNCLOS, 1982, Article 60

کشورها در منطقه انحصاری اقتصادی حق انحصاری ساخت جزیره و اختیار وضع قاعده را دارند. صلاحیتی با در نظر گرفتن مقررات مالیاتی، گمرکی، سلامت و امنیتی به آنها تعلق می‌گیرد. علاوه بر این دولت ساحلی، حق ایجاد یک منطقه امن اطراف جزیره مصنوعی که کشتیرانی را در برداشته باشد دارد و پهنای این سواحل با در نظر گرفتن استانداردهای قابل اعمال بین‌المللی مشخص می‌شود. علاوه بر این دولت‌های ساحلی حق احداث جزیره مصنوعی را در دریای آزاد به عنوان یکی از آزادی‌های شش‌گانه‌ی دولت‌ها دارند» (Dadandish & Rahanavaed, 2013: 105-106). در کنار این حقوق، محدودیت‌هایی در مورد احداث جزایر مصنوعی مطابق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به شرح زیر وجود دارد:

۱. دولت‌های ساحلی نمی‌توانند مانع عبور بی‌ضرر از دریای حاشیه جزیره مصنوعی شوند.
۲. جزیره مصنوعی با کشتیرانی بین‌المللی در خطوط ضروری آبی شناخته شده تداخلی ندارد.
۳. به دلیل عدم حاکمیت کشورها بر دریای آزاد، یک تمایزی باید میان جزایر ساخته شده برای استخراج منابع طبیعی در آن مناطق و انواع دیگر چنین جزایری وجود داشته باشد. در مورد انواع پیشین، تأسیسات و مقررات مرتبط تحت کنوانسیون ۱۹۸۲ (بخش چهاردهم) است. احداث جزایر دیگر باید "مسالمت آمیز" و با دسترسی آزاد کشورهای دیگری در مطابقت با مقررات ملی و منطقه‌ای باشد. علاوه بر این باید گفت اگر کشور ساحلی بخواهد از جزیره مصنوعی برای اقامت مردم و فعالیت‌های اقتصادی استفاده کند، تعیین قدرت و صلاحیت حاکمیت به جهت آنکه شبکه-ی اجتماعی اقتصادی و روابط اجرایی در قلمرو آن شکل می‌یابد، ضروری است. اعمال صلاحیت در جزایر یکی از موضوعات بحث برانگیز در احداث جزایر مصنوعی است. کنوانسیون حقوق دریاها، حقوق مربوط به جزایر طبیعی را در جزایر مصنوعی در نظر نگرفته است. یکی از مسائل مهم در مورد جزایر مصنوعی، مسئله‌ی امنیت است که مورد قبول پروتکل ۱۹۸۸ برای توقف اعمال غیرقانونی علیه سکوها‌ی ثابت در فلات قاره قرار گرفته است. این مقررات، در حمایت از جزایر مصنوعی در مقابل تهدیدهای از قبیل نقض، تخریب، صدمه یا قتل اشخاص است. (Ibid, 107).

۱- بند "د" ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به آزادی احداث جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات مجاز به موجب حقوق بین‌الملل اشاره داشته است.<sup>۱</sup>

آیا دولت‌های ساحلی می‌توانند بدون در نظر گرفتن حقوق و منافع دیگران به ساخت جزایر مصنوعی اقدام کنند؟ در این زمینه رأی دیوان دآوری حقوق دریاها درباره دعوی مالزی و سنگاپور بسیار روشن‌گر است. مالزی مدعی شد که اقدام سنگاپور در تأسیس جزایر مصنوعی با اثرگذاری منفی بر

1 - UNCLOS, 1982, article 87

محیط‌زیست دریایی، سبب فرسایش فزاینده ساحل، رسوب‌گذاری فزاینده، آلودگی و شورشدن فزاینده آب دریا خواهد شد. دیوان در بررسی این دعا و ادعاهای دولت مالزی اعلام کرد که دولت‌ها در زمینه ساخت جزایر مصنوعی باید آثار زیست‌محیطی آن را ارزیابی و به آگاهی کشورهای ذینفع برسانند و با دیگر کشورها برای نگهداشت محیط‌زیست دریا همکاری کنند. دیوان همچنین تأکید کرد که وظیفه اساسی دولت سازنده جزیره این است که نگرانی‌های زیست‌محیطی دیگر دولت‌ها را از راه همکاری مورد توجه قرار دهد. دیوان با توجه به آثار احتمالی اقدام سنگاپور بر محیط‌زیست دریا، تأکید کرد که دوراندیشی ایجاب می‌کند که سازوکارهای ارزیابی خطر پیش از عملیاتی‌شدن پروژه به کار گرفته شود. این عبارت در رأی دیوان نشان از لزوم در نظر گرفتن «اصل اتخاذ تدابیر احتیاطی پیش از عمل» دارد (امیدی، ۱۳۸۶: ۷۵).

#### تحدید حدود دریایی کشورها (به‌طور خاص ایران و امارات) در قضیه

تحدید حدود و مرزها اصولاً از مباحث مهم مربوط به اعمال حاکمیت است. از نتایج تحدید حدود دریایی، قانونمندی حاکمیت ملی کشورهای ساحلی در قلمرو دریایی است که به نوعی در هماهنگی با کنوانسیون ۱۹۸۲ دریاهاست. از آنجا که انعقاد موافقتنامه‌های تحدید حدود فلات قاره خلیج فارس به سال‌های دهه پنجاه میلادی باز می‌گردد. می‌توان ادعا کرد کشورهای حاشیه خلیج فارس در این امر پیشقدم بوده‌اند.

در این موافقت‌نامه‌ها ضوابط خط منصف یا خطوط متساوی‌الفاصله رعایت شده و سرتاسر طول خلیج فارس را به جز دو منطقه که هنوز تقسیم نشده‌اند تقسیم می‌کند. با توجه به این که در اوایل دهه پنجاه میلادی هنوز رژیم حقوقی بین‌المللی جهت تحدید حدود فلات قاره ایجاد نشده بود کشورهای حوزه خلیج فارس رأساً اقدام به این امور کردند، لذا دو رویه شکل گرفت. رویه ایرانی که در قوانین دریایی خود فلات قاره را شناسایی می‌کند و در حدود قواعد بین‌المللی زمان مورد بحث، مفاهیم موجود را در خلیج فارس پیاده کرده است و در مقابل عملکرد و رویه اعراب.

کشورهای عرب ساحلی از کاربرد مفهوم فلات قاره در اعلامیه‌های خود در خصوص قلمروهای دریایی‌شان در خلیج فارس امتناع کرده‌اند. این کشورها معتقدند که بستر دریا براساس اصول عادلانه و توافق طرفین باید تقسیم گردد. در بحث تحدید حدود مناطق دریایی در خلیج فارس نکته‌ای وجود دارد و آن این که کشورهای ساحلی مقرراتی را برای منطقه انحصاری اقتصادی تدوین نکرده‌اند (تولینزا، یومبرتو، ۱۳۸۹: ۲۲۴-۲۲۳).

دو علت سبب شد که تحدید حدود بستر دریاها بدون ایجاد منطقه اقتصادی-انحصاری، صورت پذیرد، یکی این که بهره‌برداری از منابع زیستی از قبیل ماهیگیری در امتداد منطقه دریایی بسیار

کم اهمیت فرض شده است. اما به بهره‌برداری از منابع معدنی فلات قاره بسیار اهمیت داده شده است. از طرف دیگر خلیج فارس، مانند دریای مدیترانه یک منطقه محدود و احاطه شده با ترافیک دریایی سنگین است که ایجاد مناطق انحصاری-اقتصادی می‌تواند ترافیک را مختل سازد.

مرز دریایی ایران و امارات متحده عربی تاکنون تحدید نشده است. مقامات این فدراسیون تلاش کرده‌اند تعیین مرز دریایی و افراز فلات قاره این فدراسیون را مرتبط به حل مسئله جزایر ایرانی مورد اختلاف نمایند.<sup>۱</sup> مرز دریایی ایران و امارات متحده عربی نسبت به سایر مرزها در خلیج فارس از ویژگی‌های خاصی برخوردار است. اولین ویژگی آن، دو قسمت بودن مرز در خلیج فارس و دریای عمان است. ویژگی دوم عدم یکپارچگی سرزمینی و چندبخش بودن امارات تشکیل دهنده فدراسیون امارات متحده عربی است و براساس قانون اساسی موقت هر اقدامی جهت تحدید حدود مرز دریایی و فلات قاره باید به تایید یکایک اعضاء این فدراسیون برسد. ویژگی سوم مرز دریایی ایران و امارات متحده عربی تحدید بخشی از آن در دهه ۱۳۵۰ است. ۱- ایران و شارجه طبق توافقی، اجرای مقررات دریایی، دوازده مایلی آب‌های سرزمینی از محل خط مبدا حد پست ترین جزر در خصوص جزیره ابوموسی را تصویب کرده‌اند. ۲- توافق مربوط به مرز دریایی ایران و شیخ نشین دبی به طول ۲۵ / ۳۹ مایل دریایی است که در تاریخ ۲۲ / ۵ / ۱۳۵۳ به امضاء دو طرف رسید. این موافقتنامه از سوی مجلس ایران تصویب شد ولی امارات تاکنون از تصویب آن خودداری کرده است این مرز از خطوط ژئودزیک تشکیل شده است. ویژگی چهارم و مهم این مرز، وجود حوزه‌های نفت و گاز مشترک است بیشترین حوزه‌های کشف شده مشترک در خلیج فارس بین ایران و امارات متحده عربی قرار دارد. از آنجا که براساس قوانین داخلی امارات متحده عربی هر امارت مالک اصلی منابع زیرزمینی واقع در آن امارت است، بنابراین حوزه‌های مشترک را بنام حوزه مشترک ایران و امارت‌های مقابل می‌شناسیم. این میادین مشترک بین ایران و امارت‌های ابوظبی (سلمان)، شارجه (مبارک) و دبی (نصرت و فرزام) واقع هستند که جزء منابع ارزشمند در خلیج فارس هستند. بیش از سه دهه که از تأسیس امارات متحده عربی می‌گذرد، عوامل گوناگون در عدم تحدید حدود فلات قاره دو کشور مؤثر بوده‌اند و عبارتند از:

۱- طمع ارضی امارات علیه جزایر ایرانی در خلیج فارس؛ ادعای امارات متحده عربی نسبت به جزایر ایرانی ابوموسی، تنب کوچک و بزرگ به نظر از مهم‌ترین عواملی است که سبب شده این کشور از تحدید حدود فلات قاره خود با ایران خودداری کند. لازم به ذکر است این جزایر در

۱- منظور از جزایر مورد اختلاف همان جزایر سه گانه است (ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک) که امارات ادعای حاکمیت بر آنها را دارد.

نزدیکی تنگه هرمز واقع هستند و دارای موقعیت استثنایی هستند. این جزایر تا سال ۱۸۹۳ تحت حاکمیت ایران بوده‌اند و از آن پس تا سال ۱۹۷۱ تحت حاکمیت شارجه و رأس الخیمه درآمدند. این مناطق تحت الحمایه انگلستان بودند و ضعف دولت مرکزی در ایران نیز از عوامل تأثیرگذار در این واقعه بود، با این وجود دولت ایران مستمراً و به کرات اعتراض خود را به این عمل اعلام کرد و سرانجام انگلستان به اعاده‌ی وضع حقوقی پیشین رضایت داد.

۲- ضعف قوانین داخلی امارات و وجود مشکل ساختاری و سیاسی و عدم هماهنگی بین امارت‌های تشکیل دهنده آن.

۳- اختلاف ارضی درون امارات متحده عربی (صفوی و قنبری ۱۳۹۰: ۱۱-۹).

#### بررسی حقوقی ادعای احتمالی امارات مبنی بر گسترش خطوط مرزی دریایی

در منطقه دریای سرزمینی از آنجا که ادامه‌ی خشکی کشور ساحلی محسوب می‌گردد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیز به آن اشاره داشته است، وارد شدن بی‌حدومرز و دست‌اندازی بدان قطعاً تعرض محسوب می‌گردد. در منطقه انحصاری اقتصادی باز اولویت با دولت سازنده است و اجازه‌ی تعدی وجود ندارد. اما این که آیا امارات می‌تواند از طریق جزایر مصنوعی ادعای گسترش مرز دریایی خود را در آب‌های خلیج فارس داشته باشد یا نه، همانگونه که در بحث پیشین عنوان گردید جزیره مصنوعی در تعیین مرز دریایی محاسبه نمی‌گردد. اما آیا دولت امارات می‌تواند به بهانه یا به دلیل تغییر وضع ساحلی خود و بحث پیشروی ساحل این ادعا را داشته باشد یا خیر، می‌توان گفت این مسئله ممکن است که توانایی برای چانه زنی امارات را در عمل برای گسترش مرزها افزایش دهد اما در این موضوع اولاً باید واقعیات و حقیقت‌ها را بررسی کرد و ثانیاً عملکرد و مواضع کشورهای همسایه بسیار مهم است. باید سکوت و اعتراض آن‌ها را تحلیل و بررسی کرد که می‌تواند جایگاه عمده‌ای در این موضوع داشته باشد. در بحث منطقه انحصاری و اقتصادی و فلات قاره که اینجا مطرح است یک ماده یا مقرره‌ی خاص وجود ندارد. اما به طور کلی در بحث رودخانه‌ها در صورت اعتراض اصل تغییرپذیری خط مرزی بر اثر تغییرات طبیعی در کانال قابل کشتیرانی را می‌پذیریم (بند ۲ ماده ۲ پروتکل راجع به تعیین مرز رودخانه ای). بنابراین مفهوم مخالف آن هم قابل اجراست یعنی عدم پذیرش تغییر مرزی در اثر دستکاری انسانی.

#### چالش‌های محیط‌زیست و تحلیل حقوقی آن

در بخش قبلی به پیامدهای ایجاد شده و احتمالی و مشکلات محیط‌زیستی ناشی از ساخت این جزایر در منطقه به تفصیل اشاره شد. در این مبحث به تحلیل مسائل محیط‌زیست دریایی منطقه



در پرتو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و کنوانسیون‌های دیگر بین‌المللی و منطقه‌ای (به طور خاص ROPME) پرداخته خواهد شد.

در بخش دوازدهم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، به طور خاص قواعد حقوقی مربوط به محیط‌زیست دریاها اشاره شده است. همچنین در برخی بخش‌های دیگر این کنوانسیون نیز بر حسب ضرورت موضوع محیط‌زیست مورد اشاره قرار گرفته است. در مجموع حدود ۶۰ ماده از کنوانسیون ۱۹۸۲ به این موضوع اختصاص دارد. ماده ۱۹۲ این کنوانسیون کشورها را موظف کرده است که محیط‌زیست دریا را حفاظت و حمایت کنند. در ماده ۱۹۳ حق حاکمیت کشورها برای بهره‌برداری از منابع طبیعی خود به شرط حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریا به رسمیت شناخته شده است. در ماده ۱۹۴ نیز اقدامات برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط‌زیست دریا مورد بحث قرار گرفته است. بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ کشورها موظفند بر حسب مورد به صورت فردی یا جمعی و منطبق با این کنوانسیون کلیه اقداماتی را که برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط‌زیست دریا از هر منبع، ضروری است، به عمل آورند (پورنوری و حبیبی، ۱۳۸۲: ۸۶-۸۵). اقدامات دولت‌ها برای کاهش اثرات زیست‌محیطی آلودگی دریاها به ویژه برای امور زیر انجام خواهند شد:

- ۱- ریختن مواد سمی، مضر یا مهلک در دریا، به خصوص آنهایی که از طریق منابع زمینی، از طریق هوایی یا از طریق ریختن زباله استمرار و تداوم دارند.
  - ۲- آلودگی ناشی از کشتی‌ها، به خصوص اقدامات مربوط به جلوگیری از تصادفات و اقدام در موارد فوری و اضطراری، تضمین ایمنی عملیات در دریا، جلوگیری از تخلیه‌های عمدی و غیرعمدی و تنظیم طرح، ساخت، تجهیزات، عملیات و اداره‌ی کشتی‌ها؛
  - ۳- آلودگی ناشی از تأسیسات و ادوات مورد استفاده در اکتشاف و بهره‌برداری از منابع طبیعی بستر و زیربستر دریا، به خصوص اقدامات مربوط به جلوگیری از حوادث و اقدام در موارد فوری و ضروری، تضمین ایمنی عملیات در دریا و تنظیم طرح، ساخت، تجهیزات و اداره‌ی این تأسیسات و ادوات؛
  - ۴- آلودگی ناشی از سایر تأسیسات و ادوات مورد استفاده در محیط‌زیست دریا، به خصوص اقدامات مربوط به جلوگیری از حوادث و اقدام در موارد فوری و اضطراری، تضمین ایمنی عملیات در دریا و تنظیم طراحی، ساخت، عملیات و اداره این تأسیسات و ادوات.
- افزون بر این، در بند ۵ ماده ۱۹۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها بر انجام اقدامات لازم در حمایت و حفاظت اکوسیستم‌های کمیاب یا شکننده و نیز زیستگاه نمونه موجودات بسیار کاهش یافته، در معرض تهدید یا خطر، و انواع دیگر موجودات دریایی تأکید شده است. در این کنوانسیون

این نکته مهم نیز مورد توجه قرار گرفته است که در انجام اقدامات مربوط به جلوگیری، کاهش یا کنترل آلودگی محیط‌زیست دریا، کشورها باید چنان عمل کنند که به طور مستقیم یا غیرمستقیم، ضرر و خسارت را از یک ناحیه به ناحیه دیگر منتقل ننمایند یا یک نوع آلودگی را به نوع دیگر تبدیل نکنند.<sup>۱</sup>

در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها بر لزوم توجه به محیط‌زیست دریا در ساخت جزایر مصنوعی توجه خاصی شده است؛ به طوری که شرط لازم برای ساخت این جزایر عدم آسیب به محیط‌زیست و منابع زنده و غیرزنده موجود در بستر و زیربستر دریاها ذکر شده است. زیرا دولت‌ها براساس ماده ۲۳۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ در مورد حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریا مسئول هستند و این مسوولیت مطابق با حقوق بین‌الملل است.<sup>۲</sup>

در ساخت جزایر مصنوعی توجه به منافع جامعه بین‌المللی از اهمیت بالایی برخوردار است. در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست دریاها نیز این نکته مورد توجه قرار دارد. از این رو اگر ساخت جزایر مصنوعی آثار زیان بار محیط‌زیستی داشته باشد، حقوق بین‌الملل منافع جامعه بین‌المللی را بر منافع دولت سازنده برتری می‌دهد. حیطه جغرافیایی معاهدات زیست‌محیطی به میزان گسترده‌ای با سایر معاهدات متفاوت است، زیرا موضوعات محیط‌زیستی به مثابه حلقه‌های یک زنجیر به یکدیگر متصل هستند. این معاهدات عموماً بر اساس منافع مشترک بشریت مورد پذیرش قرار گرفته‌اند و اهداف آنها حمایت از زندگی گونه‌های گیاهان و جانوران وحشی، اقیانوس‌ها، هوا، خاک و به طور کلی طبیعت در این باره اعلامیه‌ی ریو است. اصل ۷ اعلامیه‌ی دولت‌ها در این مورد اعلام می‌دارد که «دولت‌ها باید جهت حمایت و بازگرداندن سلامت و یکپارچگی اکوسیستم کره زمین با روحیه مشارکت جهانی همکاری نمایند. دولت‌ها با توجه به سهم‌های متفاوت در انحطاط زیست‌محیطی جهانی، مسوولیت‌های مشترک اما متفاوت دارند» (عباسی اشقلی، ۱۳۹۰: ۵۶-۵۵).

در این زمینه با مطالعه قواعد مرتبط با محیط‌زیست در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و همین‌طور اعلامیه ریو و سند ژوهانسبورگ یا سند نشست ۲۰۰۲ سران برای توسعه پایدار می‌توان اصول حقوقی زیر را در این زمینه استخراج کرد:

۱- اصل مسوولیت‌پذیری دولت‌ها در پاسداری از محیط‌زیست: این اصل بدین معناست که دولت‌ها نسبت به آلودگی محیط‌زیست که از سرزمین آنها ریشه می‌گیرد، بدون توجه به اینکه از سوی کارگزاران دولتی یا شهروندان آنها باشد، مسوول هستند. این اصل ایجابی است و دولت‌ها موظف هستند با اقدامات پیشگیرانه جلوی آلودگی را بگیرند.

1 - UNCLOS, 1982, section 12

2 - UNCLOS, 1982, Article 235

- ۲- اصل همسایه خوب: بر این اساس دولت‌ها مکلف هستند با توجه به یکپارچه بودن محیط‌زیست، تدابیر لازم برای پاسداری از محیط‌زیست در درون مرزهای خود بیندیشند تا دیگر کشورها از همسایگی آنها آسیب نبینند.
- ۳- اصل تدابیر احتیاطی پیش از عمل: این اصل بدین معناست که کاربران فناوری‌های نوین باید از پیش تدابیری اطمینان بخش برای آن که آن فناوری‌ها بر محیط‌زیست اثر منفی نگذارند، بیندیشند و در صورت زیانبار بودن آنها، مسوول خواهند بود. به عبارت بهتر مطالعات اثرات زیست‌محیطی پیش از اجرا باید صورت بگیرد.
- ۴- اصل پرداخت خسارت از سوی آلوده‌کننده: دولتی که سبب آلودگی عمدی یا غیرعمدی می‌شود، باید خسارت را جبران کند.
- ۵- اصل توسعه پایدار: بر این اساس پاسداری از محیط‌زیست بخش جدانشدنی توسعه در ابعاد مختلف محسوب می‌شود (امیدی، ۱۳۸۶: ۷۸).
- در کنار معاهدات و اسناد بین‌المللی یک کنوانسیون منطقه‌ای هم با این موضوع مرتبط است که به کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت یا ROPME مشهور است و تمامی کشورهای همسایه خلیج فارس عضو آن هستند. در مقدمه این کنوانسیون تعهد به رعایت اهداف کنوانسیون بیان شده است که عبارتند از:
- ۶- با توجه به محیط‌زیست و خصوصیات ویژه‌ی اکولوژیک محیط‌زیست دریایی منطقه و آسیب‌پذیری خاص آن فعالیت‌های توسعه‌ی شهر و روستا و استفاده از زمین باید به گونه‌ای باشد که منابع دریایی و محیط‌زیست حفظ شود.
- ۷- در مورد فعالیت‌های توسعه‌ی صنایع، برای حفظ منابع دریا و محیط‌زیست اطمینان حاصل شود.
- ۸- اتخاذ یک روش مدیریت جامع در مورد محیط‌زیست خلیج فارس.
- ۹- هم چنین ماده ۳ کنوانسیون مذکور به انجام کلیه اقدامات لازم به صورت جمعی یا فردی برای جلوگیری یا کاهش آلودگی دریایی خلیج فارس تأکید دارد. ماده ۱۳ کنوانسیون ROPME همانند ماده ۲۳۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به مسوولیت دولت‌ها اشاره می‌کند که بر دو نوع است:
- ۱۰- مسوولیت مدنی و جبران خسارت ناشی از آلودگی محیط‌زیست دریاها با توجه به مقررات بین‌المللی
- ۱۱- مسوولیت و جبران خسارت ناشی از نقض تعهدات این کنوانسیون و پروتکل‌های آن.

۱- مقدمه و مواد ۳ و ۱۳ کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط‌زیست دریایی در برابر آلودگی (ROPME)

### آخرین تحولات و بررسی آن

بعد از یک دوره‌ی چهارساله رکود اقتصادی و مسکوت ماندن پروژه‌های ساخت جزایر در امارات در سال ۲۰۱۳ ساخت آن از سر گرفته شده است. پروژه "پالم" در نخستین سال قرن جدید تا سال‌ها بعد، حکام امارات آنچنان مجذوب منظره‌ی هوایی سایت و ماکت این "نخل" پر نقش و نگار بوده‌اند که به رغم تمامی هشدارهای کارشناسانه در خصوص ناپایداری ژئوفیزیکی زیرسازی‌ها و عوارض منفی زیست‌محیطی ناشی از تداخل موانع و آبیگرهای مصنوعی با جریان‌های طبیعی دریایی و اکوسیستم موجود، تنها یک سال پس از آغاز عملیات اجرایی نخستین "پالم" یعنی در سال ۲۰۰۲ میلادی، عملیات اجرایی دومین جزیره‌ی مصنوعی از این نوع یعنی "پالم جیبلی علی" و دو سال پس از آن کار ساخت سومین جزیره موسوم به "پالم دیره" را آغاز کردند. پالم‌های جیبلی علی و دیره به ترتیب دو و هشت برابر پالم جمیرا وسعت خواهند داشت. حجم شن و ماسه و سنگ مصرفی برای احداث دو جزیره کوچکتر مجموعاً بالغ بر ۱۰۰،۰۰۰،۰۰۰ متر مکعب است و این رقم در مورد پالم دیره به تنهایی معادل یک میلیارد متر مکعب خواهد بود! تنها پس از گذشت ده سال از شروع این "چالش بزرگ"، پالم‌ها در حال ته نشین شدن در بستر خلیج هستند و جزایر پراکنده‌ی پروژه‌ی العالم (World) ایده‌ی کاملاً شخصی شیخ محمد که منحصرأ محصول ذهن خلاق و شاعرانه اوست، همچون حبه‌های قند در نوازش زبان‌های امواج حل و محو می‌شوند. بنابراین علاوه بر مشکلات و فجایع زیانبار محیط‌زیستی امکان لایروبی و باسازی‌های مجدد به جهت ته‌نشین شدن ساحل در بستر دریا، همچنان شاهد افزایش نقض مقررات محیط‌زیستی از سوی کشور امارات خواهیم بود.

### نتیجه‌گیری

خلیج فارس با اهمیتی که از نظر جغرافیایی و منبع غنی ذخایر و انرژی‌های مهم دارد، همواره از دیرباز تا به امروز، کانون توجه بین کشورهای حاشیه‌ی آن و نیز در سطح بین‌المللی بوده است. در این میان پروژه‌ی احداث جزایر مصنوعی که ابتدا از طرف کشور امارات متحده‌ی عربی شروع شده دامنه‌ی توجه به این منطقه را بیش از پیش می‌طلبد. در این مقاله حتی الامکان تلاش بر آن گردید تا به تمامی پیامدهای این اقدام با توجه به گزارش کارشناسان مرتبط و نیز عواقبی که می‌تواند در آینده داشته باشد اشاره و از منظر حقوقی مورد تحلیل قرار گرفت.

اهم پیامدهای این اقدام کشور امارات در منطقه به طور خلاصه از این قرار است:

- از میان رفتن تنها کرانه‌ی مرجانی شناخته‌شده در دبی در اثر این عملیات
- ویران شدن آشیانه‌های ساحلی لاک‌پشت‌های دریایی (گونه خاص منطقه خلیج فارس)

- تغییر مسیر جریان‌های طبیعی آب و تبدیل شدن آب‌های شفاف و شیشه‌ای به لجن زار در محدوده این جزایر مصنوعی در اثر گل و لای ناشی از کار
- بالا آمدن سطح آب در اثر روانه شدن آب‌های ناپایدار فصلی از اقیانوس هند به خلیج فارس، نوسان‌های سطح تراز آب به هنگام تغییرات فصلی و تغییر سطح تراز آب به طور غیر طبیعی.
- دگرگونی الگوی جریان‌های دریایی در کرانه‌های ایران و جزایر قشم، ابوموسی، تنب بزرگ، تنب کوچک، سیری و حتا تا اندازه‌ای جریان‌های ورودی و خروجی از تنگه هرمز در اثر ساخت این جزایر.

- تأثیر منفی بر جریان‌های آب و شور شدن بیشتر آب خلیج در اثر تبخیر بی‌رویه آن
- پیشروی جزایر مصنوعی در آب‌های خلیج فارس و فشار هیدرودینامیک آن بر بدنه آب

باتوجه به این پیامدهای منفی، در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها بر لزوم توجه به محیط‌زیست دریا در ساخت جزایر مصنوعی توجه خاصی شده است؛ به طوری که شرط لازم برای ساخت این جزایر عدم آسیب به محیط‌زیست و منابع زنده و غیرزنده موجود در بستر و زیربستر دریاها ذکر شده است. دولت‌ها براساس ماده ۲۳۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ در مورد حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریا مسئول هستند و این مسوولیت مطابق با حقوق بین‌الملل است. به عبارتی دیگر، در ساخت جزایر مصنوعی توجه به منافع جامعه بین‌المللی از اهمیت بالایی برخوردار است. از این رو اگر ساخت جزایر مصنوعی آثار زیان بار محیط‌زیستی داشته باشد، حقوق بین‌الملل منافع جامعه بین‌المللی را بر منافع دولت سازنده برتری می‌دهد. علاوه بر آثار جدی زیست‌محیطی از نظر گسترش مرز مطابق کنوانسیون حقوق دریاها جزایر مصنوعی دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره ندارد و تنها فضایی به شعاع ۵۰۰ متر از ساحل به عنوان حریم ساحل در نظر گرفته می‌شود و بنابراین نمی‌تواند موجب ادعای کشور امارات در این خصوص باشد. در پایان بحث آنچه که می‌توان به عنوان پیشنهاد در تحقیق حاضر برای جلوگیری از گسترش پیامدهای این اقدام کشور امارات پیشنهادات زیر را نیز در نظر داشت.

پیگیری مربوط به دولت: از آنجایی که پیمان‌نامه حفاظت محیط‌زیست منطقه‌ای از سوی همه کشورهای ساحلی خلیج فارس از جمله امارات در سال ۱۹۷۸ به امضا رسیده که در آن تأکید شده که "آب‌های خلیج فارس، بین‌المللی هستند و همه کشورها باید به حریم آن احترام بگذارند و هر نوع توسعه‌ای که حریم آن را به خطر می‌اندازد، برای کشورهای همسایه آن ممنوع است"، می‌توان از بازرسان سازمان ملل خواست تا در این منطقه حضور یابند یا از طریق ارائه گزارش به سازمان ملل موارد مربوط به تبعات زیست‌محیطی را پیگیری کرد. پیگیری مربوط به سازمان‌های مردم‌نهاد و به ویژه طرفداران محیط‌زیست: سازمان‌های مردمی، طرفداران محیط‌زیست و... به راحتی

می‌توانند با رسانه‌های کردن این مسئله، جهان و حامیان بین‌المللی محیط‌زیست را از آسیب‌های زیست‌محیطی که در نتیجه ساخت چنین جزایری حاصل می‌شود، مطلع نمایند. در مقابل پیامدهای منفی عملکرد دولت امارات - آن‌گونه که به آن اشاره گردید - سکوت دولت ایران و دیگر کشورهای همسایه عربی خلیج فارس جای بسی انتقاد دارد و مخصوصاً در جهت مقررات حقوق دریایی و محیط‌زیست منطقه ابراز اعتراض قاطعانه تر و مذاکرات در جهت همکاری‌های بیشتر در منطقه خلیج فارس را می‌طلبد.

## منابع

- امیددی، علی (۱۳۸۶)، حقوق بین‌الملل و ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس، ماهنامه اطلاعات سیاسی اقتصادی، شماره ۲۳۷ و ۲۳۸.
- پورنوری، منصور؛ حبیبی، محمد (۱۳۸۵)، حقوق بین‌الملل دریاها کنوانسیون حقوق دریاها (مصوب ۱۹۸۲)، چاپ اول، تهران: مرکز ملی اقیانوس شناسی.
- پیشگامی فرد، زهرا؛ کامران، حسن؛ افضلی، رسول؛ حسنی امینی، حسن؛ التیامی نیا، رضا (۱۳۹۱)، پیامدهای زیست‌محیطی و حقوقی ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره ۷۹.
- پیشگامی فرد، زهرا (۱۳۸۴)، مقدمه‌ای بر جغرافیای سیاسی دریاها، چاپ اول، انتشارات دانشگاه تهران.
- تولینزا، یومبرتو (۱۹۸۹)؛ تحدید حدود فلات قاره در خلیج فارس و حق عبور از تنگه هرمز، ترجمه عبدالرحیم ذاکر، حسین. مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۲۸.
- چرچیل، رابین، لو، آلن (۱۳۶۷)، حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه‌ی بهمن آقایی، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، چاپ اول.
- سعیدی، سید ناصر؛ ندیمی، روح الله؛ نورامین، امیرسعید (۱۳۹۰)؛ نگاهی به ساخت جزایر مصنوعی و تغییرات اقلیمی حاصل از آن: تهدید زیست بوم زیبای خلیج فارس، نشریه-ی پیام دریا، ش ۲۰۲.
- صفوی، سیدیحیی، قنبری، علی اصغر (۱۳۹۰)، پیامدهای احداث جزایر مصنوعی امارات متحده عربی بر ایران در خلیج فارس، فصلنامه‌ی ژئوپلیتیک، سال هفتم، شماره ۱ سوم.
- عباسی اشقلی، مجید (۱۳۹۰)، ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس از منظر حقوق بین‌الملل محیط‌زیست، فصلنامه راهبرد، سال بیستم، شماره ۵۸.
- محمدی، فاطمه؛ سیفی نژاد، افشار (۱۳۹۳)، جزایر مصنوعی امارات عربی متحده در خلیج فارس و پیامدهای آن، مجله‌ی اطلاعات سیاسی – اقتصادی، شماره ۲۹۷.
- Aghai Diba (2009), *Artificial Islands in the Persian Gulf and the International Law of the Sea*, Soochow Law Journal, Vol.6.
- Dadandish, Parvin; Rahnavard, Hamid (2013); *The Artificial Islands in the Persian Gulf: A Political and Legal Analysis*; Iranian Review of Foreign Affairs, Vol. 3, No. 4.
- Gluckman, Ron. 2011. *New World Order: In Dubai, They are not Only Making a Better World, They are Adding the Universe*, available at: <http://www.gluckman.com/ArtificialIslands.html>
- International Tribunal For The Law of The Sea, *Case Concerning Land Reclamation By Singapore In And Around The Straits Of Johor* (Malaysia V. Singapore) List Of Cases: No. 12
- Niazi, Abbas (2013), *Artificial Islands in Persian Gulf in Conventions on Laws of Seas and Kuwait Convention*, Global Journal of Science, Engineering and Technology (ISSN: 2322-2441), Issue 5.

- Ponian, C(2000), *The Effects of the 1991 Gulf War Om Marine and Coastal Environment ofthe Arabian Gulf*, MS.c Aquatic Resource Management, King's College, London.
- Salahuddin, Bayyinah(2006), *The Marine Environment Impacts of Artificial Islands , Construction*, The Nicholas School of the Environment and Earth Sciences of Duke University.
- Taylor,James(2008), *Enviromental Conditions of The Persian Gulf*, Uni press , 2008.
- The Legal Regime Of Islands In The South China Sea, Marius Gjetnes(2000), Masters Thesis Of Law .
- Tsaltas, Grigoris and Bourtzis, Tilemachos(2009), *Artificial Islands and Structures as a Means of Safeguarding State Sovereignty Against Sea Level Rise*; Law of the Sea Perspective, University of Athens UNCLOS,1982
- United Nations Convention on the Law of the Sea 11. Kuwait Regional Convention for Cooperation on the Protection of the Marine Environment from Pollution.