

بررسی قوانین حامی محیط زیست خلیج فارس در ایران

مهدی ملاحی^۱، جواد صالحی^۲

۱- دانشگاه پیام نور، بندرعباس، هرمزگان

۲- دانشگاه پیام نور، بافت، کرمان

پست الکترونیک: mallahi1404@yahoo.com

چکیده

خلیج فارس و دریای عمان به لحاظ وجود منابع عظیم نفت و شرایط خاص زیست محیطی دارای اهمیت خاصی می باشد. حساسیت راهبردی موجود در آن و تنش های سیاسی، نظامی و موضوعات اقتصادی؛ مسایل مهمی چون آلودگی های محیط زیست دریایی را تحت الشعاع قرار داده و خلیج فارس و دریای عمان را به یکی از آلوده ترین مناطق دریایی مبدل نموده است. این در حالی است که برای رسیدن به توسعه پایدار، حفاظت از منابع طبیعی به عنوان بستر توسعه و زیربنای برنامه های سازندگی از اهمیت ویژه ای برخوردار است. در این راستا شیوه هایی اجرایی برنامه های وسیع و گسترده دولت در امر حفاظت از منابع طبیعی در قالب قانون اساسی و آیین نامه های اجرایی در عرصه داخلی و ملحق شدن به اسناد بین المللی مرتبط، امری بدیهی است.

واژگان کلیدی: آلودگی، تخریب محیط زیست، خلیج فارس، قوانین اساسی و عادی، اسناد بین المللی.

مقدمه

خلیج فارس با مساحتی بیش از ۲۲۳۰۰۰۰ کیلومتر مربع یکی از مهم ترین خلیج های کره زمین است که دسترسی و بهره برداری از منابع آن میان هشت کشور تقسیم شده است. خلیج فارس به علت عمق کم، شوری آب، گرمی هوا و ارتباط محدود با آب های آزاد دریا محیط زیست ویژه ای را تشکیل می دهد که در برابر آلودگی نفتی، جنگ (نظامی گری)، تردد کشتی ها و تانکرهای نفتی، افزایش فعالیت های صنعتی و اقتصادی، مسأله آب شیرین کن ها، فاضلاب های شهری و زباله ها، نیروگاه ها، خشک کردن سواحل، ورود گونه های مهاجم از طریق آب توازن کشتی ها، تهدیدات جدید شامل ایجاد سرزمین یا قلمروسازی (جزایر مصنوعی) و برگزاری مانورها، بسیار آسیب پذیر و شکننده شده است.

منطقه خلیج فارس از سوی سازمان بین المللی دریانوردی و برنامه محیط زیست ملل متحد به استناد به کنوانسیون حقوق دریاها، دریای نیمه بسته ای اعلام شده است که از طریق تنگه هرمز به دریای عمان راه دارد [فرشچی و همکاران، ۱۳۸۵]. زمان ماندگاری آب دریا (زمان تعویض) طبق اندازه گیری های به عمل آمده بین ۲ تا ۵ سال اعلام شده است که چنین زمانی از نقطه نظر توان خودپالایی دریا و همچنین غلظت مواد آلاینده موجود در آن، بسیار طولانی است [فراهانی، ۱۳۸۴]. ورود انواع آلاینده ها به خلیج فارس ناشی از توسعه صنعتی است که مهم ترین آن مربوط به فعالیت های نفت و گاز، پتروشیمی و سایر صنایع در منطقه خلیج فارس می باشد. پساب های خانگی، کشاورزی و شرایط نامطلوب رودخانه ها، بهره برداری بیش از حد و نامطلوب از منابع زنده و غیرزنده دریایی، حمل و نقل و تردد دریایی، خطوط لوله نفت، وقوع چند جنگ منطقه ای و به آتش کشیده شدن چاه های نفت منطقه و موارد بسیار متعدد دیگر که شرایط زیست محیطی منطقه خلیج فارس و دریای عمان را به حد غیرقابل قبولی تنزل داده و زنگ های خطر را در این منطقه به صدا در آورده است [شاهی، ۱۳۸۷]. بدیهی است با توجه به اهمیت این محیط زیست دریایی، اگر سازوکاری برای کنترل آلودگی وجود نداشته باشد، زمینه نابودی آن فراهم خواهد شد.

بر همین اساس مسئولیت های سنگینی به لحاظ وضع قوانین زیست محیطی جهت حفاظت از این منبع آبی، برای کشورهای ساحلی این منطقه پیش بینی گردیده است. در این راستا قوانین و مقررات متعددی تصویب شده و به مورد اجراء گذارده شده است^۱، به نحوی که در قلمرو قانون اساسی و قوانین عادی در جهت حمایت از محیط زیست دریای خلیج فارس، گام های مهم و قابل توجهی برداشته شده است^۲ و در این رابطه به تعیین پاسخ های کیفی و غیرکیفری مبادرت شده است و اجرای

^۱ از آن جایی که ۸ کشور ساحلی مسئولیت حفظ و حراست از خلیج فارس را برعهده دارند، سعی شده است با همکاری های گسترده میان کشورهای منطقه کنوانسیون هایی در مورد پیشگیری و مبارزه با آلودگی دریایی تصویب شود که کنوانسیون مارپل و کنوانسیون راپمی، از مهم ترین آن ها می باشد.

^۲ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریایی عمان (۱۳۷۲/۱/۳۱)، قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی (۱۳۵۴/۱/۴)، آیین نامه جلوگیری از آلودگی آب (۱۳۷۳/۳/۱)، قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۷۹)، آیین نامه اجرایی قانون حفاظت و بهره برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۷/۳/۱۸)، قانون اراضی مستحدث و ساحلی (۱۳۵۴/۴/۲۹) و قانون حفاظت و بهره برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۷۴/۶/۱۴) از جمله این قوانین هستند.

آن را برعهده سازمان‌هایی چون سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان بنادر و کشتیرانی و سازمان شیلات قرار گرفته شده است.

از طرف دیگر در عرصه بین‌المللی، کنوانسیون‌های بین‌المللی و منطقه‌ای برای جلوگیری از آلودگی‌های دریایی تنظیم و تدوین شده است. سازمان جهانی دریانوردی (IMO) در سطح بین‌المللی مسئولیت نظارت و پیگیری و به روز درآوردن مفاد کنوانسیون‌ها و همچنین وظیفه تدوین مقررات جدید را عهده دار شده است. کنوانسیون‌های بسیاری در مورد آلودگی‌های دریایی تصویب شده است که کنوانسیون بین‌المللی مارپل و کنوانسیون منطقه‌ای راپمی از مهم‌ترین آن‌ها در محدوده اجرایی محسوب می‌گردند. هدف کنوانسیون بین‌المللی مارپل جلوگیری از آلودگی عمده محیط زیست دریایی و برطرف سازی کامل آلودگی ناشی از نفت و دیگر مواد مضر و به حداقل رساندن اتفاقی این مواد است که دربرگیرنده ۶ ضمیمه می‌باشد.^۳ هر گونه تخلف از الزامات این کنوانسیون ممنوع بوده و مجازات‌ها باید تحت قوانین دستگاه اجرایی کشتی متخلف صورت پذیرد. همچنین هر گونه تخلف در منطقه تحت حاکمیت هر دولت عضو ممنوع بوده و مجازات‌ها باید تحت مقررات همان دولت عضو صورت پذیرد.

دولت جمهوری اسلامی ایران به سه ضمیمه؛ ۱، ۲ و ۵ آن در سال ۱۳۸۱ ملحق گردیده و اقدامات لازم برای الحاق به سه ضمیمه دیگر در حال انجام می‌باشد [سازمان شیلات ایران، ۱۳۵۱]. بر اساس ضمیمه کنوانسیون مارپل، بنادر باید به تسهیلاتی در جهت دریافت مواد زائد از کشتی‌ها مجهز شوند و مواد زائد مربوط به مواد نفتی و ضایعات نفتی، روغن سوخته و زباله را از شناورها دریافت کنند.

منطقه خلیج فارس و دریای عمان به لحاظ اهمیت استراتژیک و با توجه به ۸ کشور ساحلی موجود در کنار این دریا و استقرار فعالیت‌های مختلف این کشورها در حاشیه دریا (و یا در داخل آن)، موجب شده است که بررسی این منطقه با لحاظ نمودن این کشورها مدنظر قرار گیرد. وجود کشورهای بحرین، جمهوری اسلامی ایران، عراق، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی در سواحل خلیج فارس و دریای عمان و لزوم مشارکت همگانی در حفظ محیط زیست منطقه و انجام هماهنگ برنامه‌های اجرایی موجب شده که این کنوانسیون مشتمل بر ۳۰ ماده در ۲۳ آوریل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) منعقد و در تاریخ یکم ژوئیه ۱۹۷۹ لازم‌الاجراء شود. دولت جمهوری اسلامی ایران در یکم ژوئن ۱۹۸۰ به عضویت این کنوانسیون درآمد و مرجع ملی این پروتکل در کشور ایران، سازمان حفاظت محیط زیست معرفی شد. طرح اجرایی برای حفاظت و توسعه محیط زیست دریایی و مناطق ساحلی، موسوم به کنوانسیون منطقه‌ای کویت (Ropme) توسط کشورها تصویب و در سال ۱۹۷۹ میلادی سازمان منطقه‌ای مذکور تشکیل گردید. هدف کنوانسیون مذکور جلوگیری و کاهش آلودگی محیط زیست دریایی و مبارزه با آلودگی در منطقه دریایی خلیج فارس و دریایی عمان است.

^۳ این ضمیمه شامل؛ مقررات برای جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت، مقررات برای کنترل آلودگی توسط مواد مایع سمی به صورت فله، مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط مواد مضر بسته بندی شده، مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط فاضلاب کشتی‌ها، مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط زباله کشتی‌ها و مقررات برای جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی.

ضرورت توجه به مسائل زیست محیطی

به دنبال پیدایش انقلاب صنعتی در جهان، بشر و محیط زیست او نظاره گر بروز تغییرات و تحولات شگرفی بوده است و به ویژه در نیمه دوم قرن بیستم، گسترش و توسعه فن آوری توانایی انسان را در ایجاد دگرگونی‌های قابل توجه در محیط زیست فزونی بخشید. هرچند صنعت و توسعه آن ازدیاد کالاها و خدمات رابه همراه آورد اما از آن جایی که توسعه اقتصادی کشورها در مراحل نخست خود به ملاحظات زیست محیطی بی توجه بوده است خسارات شدیدی را به محیط زیست وارد کرده است [قاسمی، ۱۳۸۰].

موضوعات مرتبط با محیط زیست در طی سه دهه گذشته بارها در دستورکاربین المللی قرار گرفته است که معتقدند فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی انسان به شیوه ای رخ میدهد که محیط زیست را تهدید می‌کند و گرم شدن زمین به معنی آلودگی شدید هوا و افزایش سطح دریاست که تهدیدی برای نیمی از جمعیت دنیا محسوب می‌شود که در مناطق ساحلی زندگی می‌کنند [جکسون، ۱۳۸۵].

و از همین زمان در مجامع بین‌المللی بحث حفاظت از محیط زیست مطرح گردید و از آن جایی که بشر ناگزیر از پیشرفت و تکنولوژی است، بعد از کنگره کاراکاس ۱۹۹۲ مفهوم توسعه پایدار به عنوان خط مشی اصولی درتلفیق حفاظت و توسعه و ایجاد توازن بین نیازهای آن‌ها پذیرفته شد [مجنونیان، ۱۳۸۱].

بدیهی است که الزامات زیست محیطی به طور اساسی در ارتباط با نگرانی عمومی بشریت است به طوری که یکی از گسترده‌ترین مقررات نقل قول شده در اعلامیه نهایی کنفرانس استکهلم اصل اول آن بوده که این اصل حقوق بشر را به عنوان هدفی اساسی و حفاظت محیط زیست را به عنوان ابزاری ضروری جهت نایل شدن به «شرایط مناسب» زندگی در محیطی که به او اجازه «زندگی با وقار و سعادت‌مند» را می‌دهد، می‌نگرد [کیس، ۱۳۸۱].

در فرایند جهانی شدن اقتصاد نه تنها نقش و اهمیت دولت کاهش نیافته، بلکه این دولت است که باید کالاهای عمومی را تامین و قوانین و مقررات ضروری برای حفاظت از محیط زیست را فراهم و از شکل‌گیری تراژدی منابع عام و بهشت آلودگی جلوگیری و زمینه‌های تحقیق و توسعه برای دستیابی به تکنولوژی دوست دار محیط زیست، تولید پاک، اقتصاد سبز و توسعه پایدار^۴ را از طریق اصلاحات نهادی، مبارزه با فساد، کارآمد کردن دستگاه دولت و مداخله بهینه در اقتصاد و به طور کلی ایجاد یک دولت خوب و قوی فراهم ساخته و پشتیبانی نماید. از آن جایی که حادثترین مسائل زیست محیطی پیش روی کشورهای در حال توسعه، داخلی هستند تا جهانی، ایجاد دولت خوب برای حل آنها ضروری است.

در چارچوب مفهوم توسعه پایدار، امروزه بعد سومی به اهداف بنیادی توسعه اقتصادی افزوده شده است به طوری که اکنون علاوه بر اهداف اقتصادی (پیشرفت و کارایی اقتصادی) و اهداف اجتماعی (توزیع درآمد، اشتغال و کمک‌های هدف مند)،

۴. Sustainable development

حفاظت از محیط زیست به عنوان هدف بنیادی سوم مورد توجه قرار گرفته است. در حال حاضر در کشورهای توسعه یافته اشعار توسعه سبز یکی از مبانی اساسی توسعه می باشد و به سمتی می رود که قرن ۲۱ را با شعار توسعه سبز آغاز نماییم و مضمون این توسعه سبز هیچ مغایرتی با حفظ محیط زیست ندارد [شارمند، ۱۳۸۲] چراکه دستیابی به تعادل مناسب میان رشد اقتصادی، اکولوژی و حفاظت محیط زیست، فرهنگ، سیاست و اجتماع، از اهداف توسعه پایدار است [کریم زادگان، ۱۳۸۲].

ادبیات دینی اسلامی نیز انسان را از هر گونه تخریب محیط زیست منع می‌کند تا انسان در بهره‌برداری از منابع طبیعی با محدودیت فراوان مواجه باشد و خداوند در فرمان‌هایش به بشر حرمت اسراف و اتلاف منابع و عدم تخریب محیط زیست را گوشزد می‌کند [فراهانی فرد، ۱۳۸۴].

اقدامات مخرب محیط زیست خلیج فارس

حضور ۸ کشور منطقه راپمی و استقرار فعالیت های مختلف این کشورها در حاشیه دریا (و در داخل آن) و همچنین حضور مداوم برخی از ابرقدرت ها و ترد دائمی شناورها در منطقه و حجم وسیع آلودگی و تخریب در این حوزه، موجب شده است که بررسی وضعیت محیط زیست این منطقه با لحاظ نمودن این کشورها مدنظر قرار گیرد. از این رو می توان اهم فعالیت های منطقه مذکور را که موجبات تخریب اکوسیستم خلیج فارس و دریای عمان را فراهم آورده است، در سه بخش شناسایی کرد.

الف) فعالیت ها و ساختارهای اقتصادی و اجتماعی تاثیرگذار در منطقه

۱. فعالیت ها اقتصادی و اجتماعی تاثیرگذار در منطقه شامل صنایع عمده ای است که شامل پالایشگاه های مختلفی در ایران، کویت، عراق، امارات متحده عربی، قطر، عربستان سعودی است که تنها در فرایند تصفیه نفت خام، ۲۸ درصد از مجموع کل بار آلودگی ورودی به دریا را شامل می گردد؛
۲. کارخانجات آب شیرین کن که وجود ۶۸ درصد از آنها در طول خط کرانه محدوده دریای راپمی که ۴۸ درصد پساب وارد دریا می نماید؛
۳. پسماندهای صنعتی مایع که تصفیه نفت خام با ۲۸ درصد از مجموع کل بار آلودگی ورودی به دریا در رتبه بعدی قرار داشته است و سهم عمده ای را در تولید آلاینده های نفتی و فلزات در دریا را برعهده داشته اند، در حالی که سهم صنایع پتروشیمی فقط معادل ۱۹ درصد و سایر صنایع ۵ درصد می باشد؛
۴. پسماندهای صنعتی جامد توسط صنایع مختلف در منطقه تولید شده که بر اساس گزارش راپمی در سال ۱۹۹۹ میلادی، لجن نفتی مهم ترین پسماند جامد دریایی منطقه به شمار می رود؛
۵. پساب های خانگی حاصل از فاضلاب های شهری و روستایی که مناطق ساحلی راپمی را تحت تاثیر قرار می دهد. میزان کل ورود پساب به داخل محدوده راپمی در سال ۱۹۸۶ معادل ۱۵۷ هزار میلیون متر مکعب در سال بوده است. در جمهوری اسلامی ایران، حدود ۱۵۲ میلیون متر مکعب در روز فاضلاب وارد رودخانه های کارون و دز

- که از کنار شهرها می گذرد می شود. میزان بار آلودگی بین ۲۷۷ تن در سال نیترات تا ۴۴۸ هزارتن در سال کل مواد جامد محلول در نوسان بوده است که بیشترین سهم آلودگی مربوط به شهرهای اهواز و خرمشهر می باشد؛
۶. تخلیه در حوزه های آبریز رودخانه ها به موجب فعالیت های انسانی که در امتداد رودخانه ها همراه با فعالیت های مهندسی و ساختمانی، احداث سدها، تاثیر قابل ملاحظه ای بر محیط دریا و اکوسیستم ساحلی و رودخانه ها داشته است؛
۷. توسعه سواحل و تغییرات فیزیکی، به شکلی که امروزه منطقه راپی تحت فشار روزافزون توسعه ساحلی و فعالیت های اقتصادی قرار گرفته است. بحث استحصال زمین و خشکاندن دریا و هم چنین احداث جزایر مصنوعی از موارد بسیار مهم و مخربی است که اکثر کشورهای منطقه به علت مساحت کوچک خود به آن پرداخته اند؛
۸. تسهیلات گردشگری به شکلی که امروزه تسهیلات تفریح و گردشگری شامل؛ احداث تاسیسات آکواریومی، تسهیلات ورزش های آبی، صیادی، پارک های دریایی، و دیگر فعالیت های تفریحی، به شدت در منطقه در حال افزایش و توسعه است که در عمده موارد جنبه های زیست محیطی موضوع رعایت نگردیده و مشکلات عدیده ای را در پی داشته است که نمونه بارز آن طرح نخیلات در کشور امارات متحده عربی می باشد؛
۹. بهره برداری از ذخایر زنده دریایی که شامل؛ حدود ۱۰۰۰ گونه ماهی، ۶ گونه میگو، ۳ گونه شاه میگو، یک گونه ماهی مرکب، یک گونه خرچنگ و صدف های مرواریدساز تجاری منطقه است. جمهوری اسلامی ایران بیشترین سهم بهره برداری از منطقه را داشته و پس از آن کشور عمان در رتبه دوم قرار دارد. بر اساس نوع صید می توان ۴ گروه عمده آبزبان را درصید صیادان ایرانی شامل سطح زیان درشت (تن ماهیان، شی و مارلین) با حدود ۶۰ درصد میزان صید، سطح زیان (ساردین و مید) با ۷/۲ میزان صید، کف زیان (ماهی مرکب، سنگسر، شوریده و حلوا) با ۳۱/۲ درصد تولیدات و انواع میگو با حدود ۶/۱ درصد تولیدات می باشد؛
۱۰. فعالیت های لایروبی به صورت منظم و مرتب و به منظور رسوب زدائی در حوالی بندرها، رودخانه ها و یا راه های آبی به صورت مداوم در حال انجام است. موارد لایروبی شده چنان چه به دقت مدیریت نشده و در محیط دریا انباشته و مدفون شوند، محل زیست آبزبان به ویژه موجودات بتئیک را تحت تاثیر منفی قرار داده و شرایط تخریب و کاهش ذخائر آبزبان را فراهم می آورند؛
۱۱. حمل و نقل دریایی به شکلی که حدود ۴۵ درصد نشت نفتی به محیط دریایی از طریق مخازن نگاهداری نفت، حدود ۴۲ درصد از طریق خط لوله، یک کش ها و دیگر مواد پدید می آید [شاهی، ۱۳۸۲].
- ب) آلوده کننده های محیط دریایی**
- این آلوده کننده ها شامل؛ فلزات سنگین، هیدروکربن ها، گلوله های قیری، مواد رادیواکتیو در رسوبات و موجودات و زباله ها می باشد.
- ج) سوانح عمده و وقایع موردی که دربرگیرنده نشت های نفتی ناشی از جنگ می باشد**

منطقه را پمی از سال ۱۹۸۰ میلادی به بعد شاهد سه جنگ منطقه ای وسیع بوده است. جنگ عراق علیه ایران طی سال های ۱۹۸۰-۱۹۸۸ میلادی که بر اساس برخی از تخمین ها موجب ورود ۴-۲ میلیون بشکه نفت به دریا گردید. دومین واقعه که در نوع خود در سطح جهان بی سابقه بود، در سال ۱۹۹۱ میلادی و بر اثر حمله عراق به کشور کویت و تخریب ترمینال های نفتی و غرق شدن چهار کشتی نفتکش و تانکرهای نفتی عراق و رهاسازی نفت از ترمینال جزیره مینا المهدی کویت و ترمینال مینالبرک عراق اتفاق افتاد. بر اساس برخی از گزارش ها کل مقدار تخلیه نفت به دریا در این حادثه، ۹ میلیون بشکه بوده است. ریزش ۱۹۹۱ ضربه زیست محیطی عظیمی به اکوسیستم منطقه وارد کرده است. طبق گزارش ها از ۹۴۳ حلقه چاه موجود در کشور کویت حدود ۷۰۰ حلقه چاه به آتش کشیده شد که خسارات بی شماری علاوه بر نشت نفت در منطقه ایجاد نمود که از جمله می توان به تخریب اکوسیستم های خاکی و دریایی و زیست گاه های ساحلی اشاره کرد [Albsharh, 1992].

مورد دیگر از سوانح عمده و وقایع موردی مربوط به تانکرهای نفتی است که علاوه بر نشت طبیعی نفت بر اساس برخی از برآوردها سالانه تا ۱/۲ میلیون بشکه نفت در منطقه را پمی تخمین زده می شود که مقدار نفت و گاز آتش گرفته را به ترتیب ۶ میلیون بشکه و ۱۰۰ میلیون متر مکعب در روز تعیین نموده که منجر به نشر مقادیر عظیمی دی اکسید گوگرد، هیدروژن و اکسیدهای نیتروژن گردیده است. از مهم ترین حادثه زیست محیطی جنگ عراق علیه ایران که اثرات مستقیمی بر منطقه دریای خلیج فارس داشته، انفجار چاه های نفتی نوروز در حوالی سواحل ایران بود. در نتیجه این عملیات، حدود یک میلیون بشکه نفت خام طی مدت ۱۶ ماه به محیط دریا وارد شد. به همین علت، انفجار چاه های نوروز رکورد طولانی ترین حادثه نفتی منطقه را به جای گذارد. سایر تخمین ها مشخص می سازد که نفت وارد شده به دریا در طی این مدت به ۲ تا ۴ میلیون بشکه بالغ گردید [Reynolds, 1993].

قوانین زیست محیطی داخلی در حمایت از محیط زیست خلیج فارس

به استناد ماده ۱۰۵ قانون برنامه سوم و سایر مقررات مربوطه ضروری است که کلیه پروژه های بزرگ عمرانی، تولیدی خدماتی (پروژه های مشمول ارزیابی زیست محیطی و کد «و») ضوابط استقرار صنایع و مراکز خدماتی) قبل از انجام مطالعات ارزیابی زیست محیطی و بررسی و صدور مجوز زیست محیطی از هر گونه عملیات اجرایی خودداری شود. نظیر اسکله ها که با توجه به پیگیری اداره کل حفاظت محیط زیست این عمل انجام می شود. از مجموع ۸۳ واحد موجود، ۵۰ طرح معادل ۶۰/۳ درصد طرح های مورد نظر فاقد مطالعات ارزیابی زیست محیطی می باشند. بر اساس همان مطالعه از مجموع ۷۹ طرح و پروژه ها و یا واحدهای موجود مشمول گروه «و» ضوابط استقرار (پروژه های بزرگ اقتصادی)، ۳۰ طرح معادل ۳۸ درصد طرح ها و پروژه های گروه «و» ضوابط استقرار فاقد مطالعات و یا مجوز زیست محیطی می باشند.

مناطق ویژه اقتصادی استان که اکثر آنها به طور مستقیم یا غیرمستقیم بر دریای خلیج فارس تاثیر می گذارند و شامل؛ مناطق صنعتی و معدنی غرب بندرعباس، تجاری و بازرگانی منطقه ویژه کشتی سازی خلیج فارس، منطقه ویژه اقتصادی در منطقه

آزاد قشم در غرب بندرعباس، اسکله فولاد هرمزگان، اسکله پاپانه نفتی شرکت پالایش نفت بندرعباس، کارخانه سیمان آزادگان قشم، تکمیل و توسعه آلومینیوم المهدی بندرعباس، طرح سکوها و خطوط نفت و گاز تابناک گاویندی، طرح سکوها و خطوط نفت و گاز گیشو کهورستان، طرح توسعه مجتمع کشتی سازی صنایع فراساحل ایران، طرح مجتمع فولاد هرمزگان، احداث و توسعه کارخانه روی بندرعباس، شهرک های صنعتی منطقه آزاد تجاری صنعتی قشم، شهرک صنعتی تخصصی دریایی خلیج فارس در بندرعباس، شهرک صنعتی گامرون در شرق بندرعباس، شهرک صنعتی زرین دشت در پارسیان شهرستان بندر لنگه می باشد. در حال حاضر شرکت روی قشم، شرکت سیمان، شرکت فائزین (تخریب شناورهای خارج از رده) مشغول فعالیت می باشند که فعالیت هر کدام باعث آلودگی محیط زیست دریایی منطقه گردیده است.

شهرک صنعتی سوزا در ساحل جنوبی جزیره قشم جهت صنایع شیمیایی و پتروشیمی که در نظر گرفتن شهرک صنعتی بدون هیچ گونه ارزیابی زیست محیطی صورت گرفته و با توجه به اکوسیستم حساس منطقه جزیره قشم بخصوص سواحل جنوبی از لحاظ وجود ذخائر دریایی و آبزیان و آلودگی شدید محیط (هوا، آب، خاک) ناشی از فعالیت های صنایع شیمیایی و پتروشیمی اجرای چنین طرحی اصولی نبوده و نخواهد بود. توسعه مجتمع آلومینیوم المهدی که کلیه سیستم ها و ایستگاه های کنترل آلودگی آن نصب و راه اندازی نشده و در عین حال مقدار پساب خروجی آن بیش از حد استاندارد بوده که مخاطراتی بر محیط زیست دریایی وارد می سازد. توسعه مجتمع بندر شهید رجایی با توجه به حجم عظیمی از صادرات و واردات کالاهای ترانزیتی در نتیجه باعث تخریب سیمای طبیعی و سواحل منطقه شده است. طرح توسعه مجتمع کشتی سازی صنایع فراساحل ایران که علاوه بر تخریب سیمای طبیعی منطقه آلودگی دریا و سواحل را دربرداشته، طرح مجتمع فولاد هرمزگان، طرح سکوها و خطوط نفت و گاز تابناک واقع در شهرستان بندرلنگه که اثرات زیست محیطی بسیاری بر محیط زیست منطقه و منابع آن وارد کرده است. ایجاد شهرک های صنعتی جدید در استان (شهرک صنعتی تخصصی دریایی خلیج فارس در بندرعباس، شهرک صنعتی گامرون در شرق بندرعباس، شهرک صنعتی زرین دشت در گاویندی شهرستان بندرلنگه) که فعالیت آنها باعث بروز آلودگی های دریای منطقه می گردد.

طرح کارخانه روی و سیمان جزیره قشم که باعث بروز مشکلات و آلودگی های زیست محیطی ناشی از فعالیت آن ها گردیده است. احداث و توسعه کارخانه روی بندرعباس که باعث آلودگی هوا، خاک و آب در منطقه گردیده است و به طور کلی طرح های صنعتی، معدنی و خدماتی منطقه آزاد قشم که متأسفانه هیچ اقدام اساسی در جهت کاهش آلودگی آن ها صورت نگرفته است. این در حالی است که بر اساس بند ج ماده ۲ آیین نامه اجرایی قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران کلیه واحدها (صنعتی، معدنی، صنایع کشاورزی) موظفند خروجی (فاضلاب، هوای آلوده، مواد زاید و...) خود را در حد ضوابط، معیارها و استانداردهای زیست محیطی که از طرف سازمان حفاظت محیط زیست اعلام می شود، حفظ کنند [قاسمی، ۱۳۸۶]. بنابراین ضروری است که مسئولین استان فکری برای کاهش و یا جلوگیری از آلودگی بنمایند که در این راستا حفظ محیط زیست و جلوگیری از آلودگی و هدایت صنایع بزرگ و کوچک به سمت توسعه پایدار از مهم ترین وظایف اداره کل حفاظت محیط زیست استان می باشد.

پالایشگاه آلومینیوم المهدی، توانیر و کشتی سازی از واحدهای تولیدی مهم شهرستان بندرعباس می باشند که در غرب استان و در مجاورت بندر خمیر قرار دارند و نقش بسزایی در آلودگی محیط زیست انسانی و طبیعی منطقه دارند. مواد خامی که از این صنایع استخراج می گردد، مورد نیاز کارخانه ها و کارگاه های صنعتی در این منطقه یا نقاط دیگر از کشورمان می باشد. ساخت شناورهای دریایی و به آب انداختن آن ها نیز نیازمند نزدیکی به دریا است و با توجه به موقعیت جغرافیایی استان وجود اسکله ها به ویژه دو اسکله بزرگ در سواحل بندرعباس (اسکله رجایی و باهنر) که در فاصله کم از یکدیگر قرار دارند و پروژه های مربوطه عمدتاً بر اکوسیستم های حساس نواحی ساحلی دارای تاثیراتی می باشند. ساخت مجتمع های بندری و اسکله به گونه ای قابل ملاحظه به هیدرولوژی آب و کیفیت آب سطحی در نواحی ساحلی اثر می گذارد، در طول دوره ساخت، فازهای عملیاتی ملامی گیری، تپه های مرجانی، مانگروها نیز به گونه ای تحت تاثیر قرار می گیرند. همچنین صنایع آلومینیوم المهدی و صنایع فولاد بدون انجام تدابیر لازم زیست محیطی خود اثرات زیست محیطی زیادی در منطقه ایجاد کرده است [شارمند، ۱۳۸۲]. که در صورت عدم رعایت ضوابط زیست محیطی می توانند برای اکوسیستم دریایی منطقه بسیار خطرناک باشند.

در حالی که در بند ۲ ماده ۱۰۴ قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران حفاظت و حمایت از گیاهان و جانوران در معرض تهدید نسل و انقراض بر اساس ضوابط و دستورالعمل های مصوب شورای عالی حفاظت محیط زیست الزامی است و در بند (ج) همین قانون کلیه واحدهایی که خروجی آنها آلودگی بیش از حد ضوابط، معیارها و استانداردهای زیست محیطی دارند. همچنین واحدهایی که فعالیت آنها باعث تخریب محیط زیست می شود، موظفند پس از اخطار سازمان حفاظت محیط زیست و تعیین مهلت اقدامات لازم را در جهت کاهش یا رفع آلودگی و تخریب به عمل آورند که هزینه های انجام شده از نظر مالیاتی قابل قبول خواهند بود.

کل آب مصرفی شهرهای مختلف استان ۱۲۴۶۷۱ متر مکعب در شبانه روز برآورد می گردد که از این مقدار ۶۵/۸ درصد آن به شهر بندرعباس اختصاص دارد و به طور متوسط میزان فاضلاب تولیدی شهر بندرعباس در شبانه روز ۶۱۵۵ متر مکعب برآورد می گردد. سیستم دفع فاضلاب شهری شهرهای مختلف استان به صورت چاه جاذب و سپتیک تانک می باشد که با توجه به بالا بودن سطح ایستایی در اکثر شهرهای استان (شهرهای ساحلی) و عدم جذب کافی فاضلاب در خاک و غیرقابل نفوذ بودن فاضلاب در برخی مناطق که دارای تشکیلات خاص زمین شناسی است، موجب شده تا در اکثر شهرهای استان فاضلاب به طور مستقیم و غیرمستقیم در سطح کوچه و معابر و محیط جاری و از طریق کانال ها، خورها و یا مستقیماً با توجه به شیب منطقه به دریا ختم و موجب آلودگی شدید محیط و سواحل و دریا می گردد که این مسأله به یک بحران و معضل زیست محیطی مبدل شده است [پاکروان و همکاران، ۱۳۸۳].

درحالی که در قوانین مصوب کشور بنا بر ماده ۱۴ آیین نامه جلوگیری از آلودگی آب، تخلیه و پخش فاضلاب یا هر نوع ماده آلوده کننده از منابع متفرقه به آب های پذیرنده (دریاها، رودخانه ها و...) به میزان بیش از حد استاندارد ممنوع است و در ماده ۱۸ آیین نامه مسئولین (سازمان بنادر، کشتی رانی و سازمان حفاظت محیط زیست) را مکلف می داند تا تدابیری

اتخاذ نمایند که در مواقع اضطراری که تصفیه فاضلاب ها به هر علتی متوقف می شود از تخلیه مستقیم فاضلاب به آب های پذیرنده (دریاها، رودخانه ها و...) خودداری نمایند.

عمده ترین آلودگی های ناشی از فعالیت مراکز صید و صیادی ریخت و پاش مواد نفتی و تخلیه زباله و فاضلاب می باشد که از طریق شناورهای صیادی به آب دریا و سواحل تخلیه می گردد و این در حالی است که بر اساس ماده ۸ آیین نامه اجرایی قانون حفاظت و بهره برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران یکی از وظایف و اختیارات مدیریت بنادر صیادی با رعایت قوانین و مقررات ذی ربط در ارتباط با حراست از محیط زیست دریا، کنترل رعایت مقررات بهداشتی، زیست محیطی و حمل و نقل بهینه آبیان می باشد. مطابق ماده ۹ صیادان، صاحبان و کارکنان شناورهای صیادی و تاسیسات و واحد های تولیدی و خدماتی مربوط و ناخدایان این گونه شناورها ملزم به رعایت مقررات ایمنی، بهداشتی و محیط زیست می باشد.

علاوه بر نفتکش ها، کشتی های متعدد حامل کالاها در این آبراه رفت و آمد می کنند، بدیهی است در چنین تراکمی تردد و تصادفات دریایی اجتناب ناپذیر است. روزانه حدود یکصد کشتی نفت کش، نفت منطقه را از ۲۵ پایانه نفتی واقع در محدوده دریایی بارگیری کرده و از تنگه هرمز عبور می کنند که تعداد آنها در سال بین ۲۰ تا ۳۰ هزار نفتکش می باشد و سالانه ۱۵ هزار تن مواد نفتی از این کشتی ها به طرق مختلف به دریا تخلیه می شود. تمامی این حوادث در حالی اتفاق می افتد که در قوانین مصوب کشور و بر اساس ماده ۲ قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی، آلوده کردن رودخانه های مرزی و آب های داخلی و دریای سرزمینی ایران به نفت یا هر نوع مخلوط نفتی خواه توسط کشتی ها و خواه توسط سکوهای حفاری جزایر مصنوعی اعم از ثابت و شناور و خواه توسط لوله ها و تاسیسات و مخازن نفتی واقع در خشکی یا دریا ممنوع است.

مطابق ماده ۸ این قانون سازمان بنادر و کشتیرانی می تواند اقدامات لازم را جهت پیشگیری و جلوگیری از سرایت آلودگی به عمل آورد. بنا بر ماده ۱۱ قانون مزبور مقام صلاحیت دار اجرای این قانون از طرف وزارت راه و ترابری، سازمان بنادر و کشتیرانی می باشد. نیروهای دریایی و هوایی و اداره کل هواپیمایی کشوری ایران، شرکت ملی نفت ایران، سازمان حفاظت محیط زیست و نیروی انتظامی مکلفند همکاری لازم را با سازمان بنادر و کشتیرانی بنمایند. در ماده ۱۳ تخلف از مقررات این قانون که موجب توجه هر گونه خسارتی به بندرها و دریا بارها، پلاژها و یا سایر تاسیسات ساحلی ایران بشود و یا خسارتی به آبیان و منابع طبیعی وارد آورد، دادگاه مسئولین را به پرداخت خسارات وارده نیز محکوم خواهد نمود. در ماده ۱۹ وزارت راه و ترابری و وزارت دادگستری را موظف به اجرای این قانون دانسته و آیین نامه های مربوط به این قانون را سازمان بنادر و کشتیرانی با مشارکت سازمان ملی نفت ایران تهیه خواهد کرد.

از معضلات دیگر تخلیه آب توازن کشتی ها در خلیج فارس و ایجاد پدیده شکوفای مضر جلبکی است. ورود آب توازن به دریا و ورود حجم زیاد مواد مغذی به دریا از طریق فاضلاب ها سبب توسعه کشند قرمز می شود. در این حالت شکوفایی فیتوپلانکتونی با تراکم بالا (۵۰ میلیون سلول در لیتر) در سال ۱۳۸۷ موجب تغییر رنگ دریای خلیج فارس گردید و بسیاری از گونه ها شامل گونه هایی از ماهیان تجاری مهم، از بین رفتند [میرزاده، ۱۳۸۸].

در حالی که بر اساس ماده ۸ قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی سازمان سازمان بنادر و کشتیرانی می تواند در بنادر و اسکله هائی که مقتضی بداند تسهیلات و تاسیسات لازم را به منظور تخلیه آب توازن و فضولات نفتی از کشتی ها ایجاد و اداره نماید. طبق تبصره این ماده قانونی، در نقاطی که تاسیسات و تسهیلات مذکور ایجاد گردیده یا خواهد گردید کشتی هایی که قصد تخلیه آب توازن آلوده به نفت و فضولات نفتی خود را داشته باشند ملزم به استفاده از این تاسیسات خواهند بود و شرکت ملی نفت ایران مکلف است ترتیب اداره تاسیسات و تسهیلات مذکور را در بنادر صادراتی نفت ایران فراهم آورد.

از دیگر ذخایر غیرزنده مورد بهره برداری برداشت شن و ماسه سواحل بنادر و جزایر است که به علت برداشت آن از مناطق ساحلی اثرات منفی مستقیم و غیرمستقیم بر زندگی آبریان داشته است که می توان آن را تهدیدی برای حیات لاک پشت ها [شاهی، ۱۳۸۲]. دانست. این برداشت در صورتی انجام می گیرد که بر اساس ماده ۱۱ قانون اراضی مستحدث و ساحلی، هر کس به قصد تصرف به اراضی مستحدث و ساحلی متعلق به دولت و حریم دریا، دریاچه ها و تالاب های کشور تجاوز کند و یا اراضی مزبور را با برداشت شن و ماسه و خاک و سنگ تخریب نماید، به حبس تا ۳ سال و خلع ید محکوم خواهد شد. وزارت کشاورزی و منابع طبیعی مکلف است به محض اطلاع، به وسیله گارد جنگل و مامورین خود رفع تجاوز کند اما تاکنون برخورد جدی در مناطق دیده نشده است.

کنوانسیون های زیست محیطی بین المللی در حمایت از محیط زیست خلیج فارس

تکالیف اصلی دولت ها دربرگیرنده تکلیف کلی برای حفاظت از محیط زیست خلیج فارس است. تکالیف عمومی که طبق مواد ۵ و ۸ کنوانسیون برعهده دولت های خلیج فارس گذاشته شده است، شامل جلوگیری از آلودگی ناشی از تخلیه عمدی یا سهوی دفع تالفه از کشتی ها و هواپیماها، آلودگی ناشی از منابع خشکی، آلودگی عمدی یا اتفاقی ناشی از اکتشاف و یا استخراج فلات قاره و آلودگی ناشی از فعالیت های انسان می باشد. طبق مفاد کنوانسیون کویت، دولت ها باید سایر قواعد مرتبط و قابل اعمال از نظر حقوق بین الملل را نیز رعایت نمایند که طبق مواد ۱۶، ۱۷ و ۱۸ کنوانسیون مذکور، یک سازمان منطقه ای برای حفاظت محیط زیست دریایی تاسیس شده است. به علاوه، ماده ۱۳ کنوانسیون به بیان مساله مسئولیت و خسارت پرداخته است.

حضور ۸ کشور در کرانه های ساحلی خلیج فارس و دریای عمان و استقرار فعالیت های مختلف این کشورها در حاشیه دریا و یا در داخل آن و حجم وسیع آلودگی و تخریب در این حوزه، موجب آن گردید که کشورهای منطقه به کنوانسیون ها و معاهدات بین المللی نظیر کنوانسیون مارپل و کنوانسیون منطقه ای کویت متعهد گردند. این موافقت نامه ها شیوه های حقوقی رایجی هستند که برای پاسخ گویی به مسائل و مشکلات زیست محیطی فرامرزی، به کار می رود. اما سوالی که در اینجا مطرح است اینکه کنوانسیون های مذکور چقدر در حفاظت از محیط زیست دریای خلیج فارس موثر بوده اند؟

از آن جایی که معاهدات محیط زیستی با بسیاری از مشکلاتی که دیگر موافقت نامه های بین المللی مواجه هستند روبرو است. دولت ها به واسطه دارا بودن قدرت حاکمیت، نسبت به اعطاء و تفویض هر گونه قدرت و اختیاری که در نتیجه امضای موافقتنامه های محیط زیستی حاصل می گردد ممکن است از خود بی میلی نشان دهد. آنها ممکن است به شکلی موثر اختیاراتی را، هم برای قبل و هم برای بعد از امضای یک معاهده برای خویش محفوظ دارند. دولت ها می توانند با درج شرایطی گنگ و مبهم، محدود نمودن قلمرو معاهدات، پیش بینی شروط مربوط به خروج از معاهدات و یا مستثنی کردن خود نسبت به بعضی از شرایط معاهده و نیز تاسیس آژانس های بین المللی بی طرف، احتمال به تصویب رساندن معاهدات را افزایش دهند. متأسفانه، شیوه هایی که سبب تسهیل در جلب رضایت دولت ها می شوند، خود به نوعی سبب به مخاطره افتادن قابلیت اجرایی معاهدات می گردند، افزون بر این حتی هنگامی که یک دولت معاهده ای را تصویب کرد هنوز امکان این وجود دارد که از آن بر گردد. بنابراین تحقق یافتن موثر یک معاهده نیاز به نظارت و به اجراء درآوردن شرایط آن معاهده دارد. نظام قضایی بین المللی نیز به لحاظ لزوم شرط تراضی طرفین نمی تواند یک ساختار اجرایی کافی را فراهم آورد. و فقدان این ساختار نظارتی و اجرایی یا محدودیت های خاص از حیث فعالیت های محیط زیستی مانع از کارایی موافقتنامه های همکاری از لحاظ ایفای نقشی مهمی که در مورد حفاظت از محیط زیست دارند، می گردد.

راپمی نیز از لحاظ قضایی صلاحیت رسیدگی به تخلفات آلودگی را ندارد و کشورهایی که به هر علتی دچار سانحه می شوند بایستی جهت دریافت خسارت موضوع را به دادگاه ذی صلاح ارجاع نمایند. جهت رسیدگی به حوادثی که در دریای سرزمینی، منطقه انحصاری و اقتصادی و آب های بین المللی صورت می گیرد، کشورهای عضو منطقه باید از قوانین داخلی و یا ابزارهای حقوقی منطقه (کنوانسیون کویت و پروتکل های آن) پیروی کنند و این در حالی است که بین کشورهای عضو سازمان تنها ۶ کشور (بحرین، عربستان سعودی، کویت، عمان، ایران و امارات متحده عربی) قوانین و مقررات ملی حفاظت از محیط زیست دریایی را دارا می باشند.

کنوانسیون کویت مانند کنوانسیون های منطقه ای در قالب طرح های عملیاتی قابل اجرا می باشد، اما مولفه های اصلی مدیریت محیط زیست، ارزیابی محیط زیست، قوانین و مقررات محیط زیست و توافقات مالی و ساختاری موجود در چارچوب طرح های عملیاتی به صورت شفاف و جزء به جزء در مفاد کنوانسیون لحاظ نشده است. همچنین مسائلی مانند فرماندهی واحد در منطقه و استقرار گشت های دوره ای با همکاری کشور های منطقه و پایش زیست محیطی پروژه ها، مدنظر قرار نگرفته است.

نتیجه گیری و بحث

علی رغم این که سابقه قانون گذاری زیست محیطی در کشور جمهوری اسلامی ایران به معنای خاص آن به سه یا چهار دهه تجاوز نمی کند، لیکن در طی این مدت قوانین و مقررات مناسبی در این زمینه تصویب و اجرا شده است که این از نقاط قوت دولت جمهوری اسلامی بعد از انقلاب است. اما به دلیل فقدان حمایت کیفری مناسب از محیط زیست و فقدان برنامه های نظارتی و اجرای سیاست زیست محیطی و عدم آگاه سازی و تنویر مناسب افکار عمومی و عدم نهادینه کردن این مقوله

در فرهنگ و رفتارهای اجتماعی و عدم همراهی و پای بندی کافی مسئولین به ملاحظات زیست محیطی و سایر عوامل موجب افزایش آلودگی و تخریب محیط زیست و کاهش منابع پایه و تنوع زیستی و کیفیت محیط زیست شده است.

به نظر می‌رسد وقوع این مساله به دلیل عدم گرایش دستگاه‌های دولتی به واگذاری امور و جلب مشارکت‌های مردمی است، درحالی که مطابق بند ۴ ماده ۱۰۴ قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران کلیه دستگاه‌های ذی‌ربط موظفند زمینه‌های لازم را برای مشارکت دادن مردم در تهیه و اجرای طرح‌های حفاظت، احیاء، توسعه و بهره‌برداری پایدار از منابع طبیعی کشور فراهم نمایند. از طرفی به دلیل عام بودن مفهوم محیط زیست، این کلیت سبب تداخل در وظایف ارگان‌های گشته که به نوعی وظیفه حفظ و حراست از محیط زیست دریایی برعهده آنها گذاشته شده است. از یک طرف مقتضای قانونی این دستگاه‌ها، ایجاب می‌نماید که در این عرصه به فعالیت بپردازند و از طرف دیگر، تداخل و تراحم وظایف موجب اختلال در این وظیفه می‌گردد.

لذا ضرورت تدوین مقرراتی جهت تمرکز در مدیریت محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی بسیار بدیهی به نظر می‌رسد تا از این منظر، وظایف و اختیارات هر دستگاهی متمایز از نهادهای دیگر به نحو بارزتری مشخص گردد و اهداف مورد نظر تحقق پیدا کند، امید است با ایجاد وحدت رویه بین مسئولین و تقویت همکاری بین بخشی و اطلاع‌رسانی و تسویر افکار عمومی و پای بندی هر چه بیشتر به قوانین و مقررات، شاهد ارتقاء کیفیت محیط زیست در منطقه باشیم.

از طرف دیگر خلیج فارس در طول دهه‌های گذشته شاهد رخدادهای جنگی متفاوت، افزایش تردد کشتی‌ها، بستن قرارداد با پیمان‌کاران خارجی طبق استاندارد‌های کنوانسیون و پروتکل‌های آن بدون در نظر گرفتن الزاماتی که برای مناطق ویژه اعلام شده است، می‌باشد. با این حال هیچ اقدامی در جهت به روز آوری و بازنگری مفاد کنوانسیون صورت نگرفته است. با توجه به این که یکی از آلاینده‌های مهم محیط زیست دریایی منطقه، تخلیه آب توازن کشتی‌ها می‌باشد، این موضوع به صورت کلی در آلودگی ناشی از کشتی‌ها مطرح شده است و فقط کشورهای منطقه را به عضویت در کنوانسیون‌های بین‌المللی موجود در این خصوص ملزم کرده و درباره کنترل و مدیریت آب توازن به صورت مجزا ماده‌ای تدوین نشده است.

از جمله دلایل عدم همکاری و هماهنگی میان کشورهای عضو سازمان راپمی می‌توان به وابسته بودن کشورهای منطقه به درآمد حاصل از فعالیت‌های نفتی که سبب شده است توجه به محیط زیست در درجه دوم اهمیت قرار گیرد، وجود حوزه‌های عظیم نفتی است که دلیلی برای حضور ابرقدرت‌ها در منطقه می‌باشد، اختلافات سیاسی در منطقه، نبود روابط دیپلماتیک و نزدیک بین کشورهای منطقه که منجر به وقوع جنگ در چندین برهه زمانی شده است.

منابع:

- پاکروان، جمال. ۱۳۸۳. گزارش ارزیابی اثرات زیست محیطی احداث شهرک صنعتی خلیج فارس، دانشگاه هرمزگان.
- سیف زاده، محمد. ۱۳۸۴. مدرنیته و نظریه های جدید علم سیاست، میزان.
- میرزاده واقفی، الهام و میرزاده واقفی، المیرا. ۱۳۸۸. کشند قرمز، پنجمین همایش ملی خلیج فارس.
- سازمان حفاظت محیط زیست ۱۳۵۱. کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها.
- جکسون، رابرت. ۱۳۸۵. درآمدی بر روابط بین الملل، ترجمه مهدی ذاکریان و دیگران، چاپ دوم، تهران، نشر میزان
- شارمند، مهندس مشاور. ۱۳۸۲. طرح راهبردی- ساختاری شهر بندرعباس (بازنگری در طرح جامع)، سازمان مسکن و شهرسازی استان هرمزگان.
- شاهی، طیبه و وفادار، مجید. ۱۳۸۲. سند توسعه زیست محیطی استان هرمزگان طی برنامه چهارم توسعه اقتصادی- اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران.
- شاهی، رضا. ۱۳۸۷. افزایش دامنه بحران آلودگی در خلیج فارس، دفتر حفاظت و بهسازی منابع دریایی سازمان شیلات ایران، ماهنامه پیام دریا.
- فرشچی، پرویز. ۱۳۸۵. بررسی ابعاد حقوقی آلودگی های نفتی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان از دیدگاه حقوق بین الملل، مجله علوم و تکنولوژی محیط زیست.
- فراهانی فرد، سعید. ۱۳۸۴. توسعه پایدار بر محور عدالت، مجله اقتصاد اسلامی، ش ۱۲.
- قاسمی، ناصر. ۱۳۸۶. مجموعه قوانین. مقررات محیط زیست، انتشارات بهنامی.
- کریم زادگان، حسن. ۱۳۸۲. مبانی اقتصاد محیط زیست، چاپ اول، انتشارات نقش مهر.
- کیس، الکساندر. ۱۳۸۱. حقوق محیط زیست، ترجمه محمد حسن حبیبی، انتشارات دانشگاه تهران.
- مجنونیان، هنریک. ۱۳۸۱. مناطق حفاظت شده و توسعه پایدار، انتشارات سازمان حفاظت محیط زیست.

Albsharh, J. 1992. The Kuwait oil Fires and oil lakes-Facts and Numbers in Proceeding of an International Symposium on the Environmental and Health Impacts of The Kuwaiti oil Fires, University of Birmingham, and 17 October.

Reynolds, R. 1993. Physical Oceanographic of The Gulf, Strait of Hormuz, and The Gulf of Oman: Result from The Mt. Mitchell Expedition, Marine Pollution Bulletin.