



رژیم حقوقی حفاظت محیط زیست آبراه‌های بین‌المللی با تأکید بر تنگه هرمز

سید عباس پور هاشمی *

اکرم نعمتی **

فلورا حیدری ***

چکیده

از آن‌جا که آبراه‌های بین‌المللی از منظر ژئوپلیتیک و حقوق بین‌الملل دارای اهمیت زیادی در روابط بین‌الملل است، بنابراین، حفاظت محیط‌زیست آن از جایگاه ویژه‌ای برخوردار می‌باشد. استفاده و بهره‌برداری از منابع واقع در آبراه‌های بین‌المللی و حفاظت محیط‌زیست آن، از مسایل مهم حقوق بین‌الملل معاصر می‌باشد. آبراه‌های بین‌المللی شامل دریاچه‌ها، رودخانه‌ها و تنگه‌های بین‌المللی است که میان دو یا چند کشور واقع شده‌اند. تنگه‌های بین‌المللی یکی از مهم‌ترین مصادیق آبراه‌های بین‌المللی است که به طور اساسی برای کشتیرانی تجاری یا نظامی کشورها علاوه بر کشورهای ساحلی نیز مورد استفاده قرار می‌گیرند. بنابراین، وضعیت حقوقی تنگه هرمز که از تنگه‌های بین‌المللی محسوب می‌شود، متأثر از حقوق آبراه‌های بین‌المللی است. از اینرو در مقاله حاضر سعی شده است که حفاظت محیط‌زیست آبراه‌های بین‌المللی با تأکید بر تنگه هرمز، مورد بررسی مطالعاتی و کتابخانه‌ای قرار گیرد و با توجه به اهمیت استراتژیک تنگه هرمز در ایران و نقش ژئوپلیتیک آن، در بخش اول به رژیم حقوقی آن، من جمله امکان مسدود نمودن تنگه هرمز توسط ایران و در بخش دوم حفاظت محیط‌زیست تنگه هرمز از منظر حقوق الزام‌آور و غیر الزام‌آور بررسی شده است.

کلید واژه‌ها

آبراه بین‌المللی، تنگه هرمز، حقوق بین‌الملل دریاها، حفاظت محیط‌زیست، حقوق بین‌الملل محیط‌زیست

* استادیار و عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات.

** کارشناس ارشد حقوق محیط زیست دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران

*** کارشناس ارشد حقوق محیط زیست دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران پست الکترونیکی:

floraheidari@yahoo.com

مقدمه:

با توجه به موضوع مقاله، ضروری است ابتدا تعریفی از آبراه‌های بین‌المللی ارائه نمود. براساس بند اول ماده یک کنوانسیون هلسینکی ۱۹۹۲ درباره حفاظت و بهره‌برداری از آبراه‌های فرامرزی و دریاچه‌های بین‌المللی، آب‌های فرامرزی به هر آب سطحی یا زیرزمینی اطلاق می‌گردد که مرزهای میان دو یا چند دولت را نشانه‌گذاری، از آن‌ها عبور یا روی آن‌ها واقع شده باشد؛ هر جا که آب‌های فرامرزی به طور مستقیم به دریا می‌ریزند، در نهایت یک خط مستقیم در مقابل دهانه‌های مربوطه بین نقاطی از خط فرود آب در پایانه‌های آن‌ها خاتمه می‌یابند.^(۱)

همچنین، طبق ماده یک کنوانسیون ۱۹۹۷ حقوق بهره‌برداری از آبراه‌های بین‌المللی برای مقاصد غیرکشتریانی، آبراه به عنوان سیستم آب‌های سطحی و زیرزمینی اطلاق می‌گردد که به واسطه انسجام و روابط فیزیکی یک واحد آبی را شکل می‌دهند و معمولاً به یک پایانه مشترک می‌ریزند.^(۲) با توجه به خصیصه "فرامرزی بودن" آبراه‌های بین‌المللی به منزله وجود و اعمال حاکمیت دو یا چند کشور است که می‌بایست خارج از قلمرو ملی و در حوزه بین‌المللی مورد بررسی قرار گیرند، از اینرو در حقوق بین‌الملل، کنوانسیون‌های متعددی این موضوع را مورد بحث و بررسی قرار داده‌اند که به تفصیل بررسی خواهند شد.

رژیم حقوقی آبراه‌های بین‌المللی (آزادی کشتیرانی)

آبراه بین‌المللی شامل تنگه‌هایی است که به طور اساسی برای کشتیرانی تجاری یا نظامی کشورها به غیر از کشورهای اطراف مورد استفاده قرار می‌گیرند. بنابراین، به دلیل مبنای مشترک آن‌ها می‌توان از رژیم حقوقی آبراه‌های بین‌المللی در مورد تنگه‌ها بهره جست.

از آبراه‌های بین‌المللی به طور سنتی در مقاصد کشتیرانی بهره‌گیری شده است و مسأله کشتیرانی اساساً موضوع اصلی همکاری‌های بین‌المللی و منطقه‌ای بوده است.^(۳)

آبراه‌های بین‌المللی مسیرهای دریایی ضروری برای تجارت و حمل و نقل دریایی هستند، بر این اساس ایجاد هرگونه مانع در استفاده آزاد و صلح آمیز از این آبراه‌ها برای کشتیرانی بین‌المللی، می‌تواند آثار زیانباری را برای تجارت دریایی و اقتصاد جهانی به همراه داشته باشد. بر همین پایه است که نظام‌های حقوقی ویژه‌ای برای این گونه ترسیم و تثبیت شده‌اند تا کشتیرانی در آن‌ها (به ویژه در مورد کشتی‌های بازرگانی) تضمین گردد و تمامی کشورها بتوانند کشتی‌های خود را بدون هیچ‌گونه تبعیضی و براساس اصل برابری در این آبراه‌ها به حرکت درآورند.^(۴)

استفاده و بهره‌برداری از منابع واقع در آبراه‌های بین‌المللی، آلودگی و حفاظت محیط‌زیست آن از مسایل مهم حقوق بین‌الملل معاصر می‌باشد. به لحاظ ماهیت حقوقی، آبراه‌های بین‌المللی دارای مرزهای مشترک سیاسی هستند و از حاکمیت دو یا چند دولت برخوردار می‌باشند و این امر مسأله "بین‌المللی"

بودن آبراه‌ها را تایید می‌نماید که خود مسایلی از قبیل تقسیم منابع حیاتی، آلودگی آب‌ها، استفاده کشتیرانی و ... را مطرح می‌سازد.^(۵)

به طور کلی مسأله آبراه‌های بین‌المللی بر حول دو محور "حاکمیت ملی دولت ساحلی" و "حق تردد سایر کشورها از طریق کشتی" استوار می‌باشد. بنابراین، منافع ملی کشور ساحلی و منافع بین‌المللی، به ویژه از لحاظ اقتصادی یعنی تجارت بین‌المللی و ارتباطات بین‌المللی از طریق رفت و آمد کشتی‌ها مدنظر است. در ابتدا اصلی‌ترین کارکرد اقتصادی آبراه‌های بین‌المللی، کشتیرانی بوده است؛ اما امروزه مسایل مربوط به استفاده منابع آب برای مقاصد غیر کشتیرانی از قبیل ساختن سد، آبیاری، تولید نیروی برق، و نیز حفظ محیط‌زیست مطرح می‌باشد.^(۶)

حقوق بین‌الملل محیط‌زیست آبراه‌های بین‌المللی با تدوین قطعنامه "موسسه حقوق بین‌الملل" در سال ۱۹۶۱ در سالزبورگ، راجع به استفاده از آبراه‌های بین‌المللی برای مقاصد غیر کشتیرانی گام نخست را برداشت. این قطعنامه بیش از هر چیز بر اصل "استفاده بدون ضرر و زیان از سرزمین" و اصل "استفاده منطقی" از آبراه‌های بین‌المللی تاکید دارد. همچنین، این قطعنامه براساس اصل "انصاف" در صورت اختلاف راجع به نحوه بهره برداری از منابع واقع در آبراه‌های بین‌المللی مشترک تأکید می‌ورزد.

گام بعدی در توسعه حقوق بین‌الملل محیط‌زیست آبراه‌های بین‌المللی با تدوین مجموعه "قواعد هلسینکی" توسط "انجمن حقوق بین‌الملل" در سال ۱۹۶۶ برداشته شد. مطابق ماده ۱۰ این مجموعه، قواعد هر دولتی بایستی با رعایت "اصل بهره‌برداری منصفانه" از ورود خسارت به دولت‌های دیگر اجتناب نماید. همچنین، این مجموعه قواعد بر کاهش آلودگی آبراه‌های بین‌المللی تأکید می‌کند و دولت‌های مربوطه را ملزم می‌نماید تا با به کارگیری ساز و کارهای لازم نه تنها از پدید آمدن آلودگی‌های جدید جلوگیری کرده، بلکه آلودگی‌های موجود را نیز کاهش دهند.^(۷)

کنوانسیون سازمان ملل در خصوص قانون استفاده غیرکشتیرانی از آبراه‌های بین‌المللی در سال ۱۹۹۷، ارتباط بسیار مهمی میان حقوق بین‌الملل محیط‌زیست با تعریف "آبراه" برقرار ساخت. کنوانسیون مزبور، آبراه را به شرح ذیل تعریف نمود: "سیستمی از آب‌های سطحی و زیرزمینی که موجب ارتباط فیزیکی با یکدیگر و با جریان به سوی یک پایانه مشترک تشکیل می‌شود."

تنگه هرمز به عنوان آبراه بین‌المللی

از نظر جغرافیایی، تنگه به قسمتی از دریا گفته می‌شود که به طور طبیعی به وجود آمده باشد و دو سرزمین را از یکدیگر جدا می‌نماید. بدون توجه به این که آن سرزمین‌ها متعلق به دو کشور هستند یا یک کشور و بدون توجه به حداقل و حداکثر وسعت آن. همچنین، گاهی تنگه دو قسمت از دریای آزاد یا دو اقیانوس یا حتی دو قسمت از یک اقیانوس را به هم وصل می‌کند. هیچ ملاکی در مورد حداقل وسعت دریاهایی که تنگه آن‌ها را به هم وصل می‌کند؛ وجود ندارد.

از نظر حقوقی نمی‌توان گفت که تمامی تنگه‌های دارای این خصوصیات جغرافیایی، تنگه محسوب می‌شود، بلکه تنگه‌هایی که برای رفت و آمد دریایی بین‌المللی اهمیت دارند، مشمول مقررات حقوقی می‌گردند. بنابراین، تنگه‌هایی که برای کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، از نظر حقوقی تنگه به حساب می‌آیند. به عبارت دیگر، آبراه‌های بین‌المللی شامل تنگه‌هایی می‌شود که به طور اساسی برای کشتیرانی تجاری یا نظامی کشورها به غیر از کشورهای اطراف مورد استفاده قرار می‌گیرند.^(۸) وضعیت حقوقی تنگه هرمز متأثر از خصوصیات جغرافیایی و حقوقی آن است. تنگه هرمز بریده‌ای از دریای عمان است که صد و چهار مایل دریایی طول دارد. کشور ایران در سمت شمال و شمال غربی و کشور عمان در جنوب آن واقع شده است.

طبق بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون ژنو مورخ ۱۹۵۸ مربوط به دریای سرزمینی و منطقه نظارت، تنگه‌هایی که قسمتی از دریای آزاد را به قسمتی دیگر از دریای آزاد و یا به دریای سرزمینی یک کشور بیگانه متصل می‌سازند، در خدمت کشتیرانی بین‌المللی قرار دارند و تحت عنوان «تنگه‌های بین‌المللی» شناسایی می‌شوند. با توجه به تعریف مذکور، تنگه هرمز که دو دریای آزاد را به یکدیگر مرتبط ساخته و حمل و نقل دریایی بین‌المللی را در این منطقه میسر می‌سازد، در گروه تنگه‌های بین‌المللی قرار می‌گیرد. تنگه هرمز که آب‌های آزاد خلیج فارس را به دریای عمان مرتبط می‌سازد، تنها گذرگاهی است که به سوی اقیانوس هند ادامه داشته و حمل و نقل دریایی را در سطح بین‌المللی از طریق اقیانوس‌ها و دریاهای آزاد در این منطقه از جهان ممکن می‌سازد.^(۹) تنگه هرمز به میزان نسبتاً زیاد مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی، به ویژه تانکرهای نفت متعلق به غیر کشورهای ایران و عمان و یکی از کانال‌های تجارتی مهم در دنیا است که از میان آن دو سوم تجارت دریایی نفت خام عبور می‌کند. روزانه بیش از ۸۰ کشتی، عمدتاً تانکرها از تنگه هرمز استفاده می‌نمایند. در نتیجه، تنگه هرمز را باید از یک بعد تنگه بین‌المللی دانست؛ زیرا همه عناصر جغرافیایی و مورد استفاده قرار گرفتن تنگه را داراست.^(۱۰)

اهمیت استراتژیک و ژئوپلیتیک تنگه هرمز

با توجه به اهمیت و نقش تنگه‌ها از دیرباز تاکنون، تنگه‌ها از موضوعات مورد مناقشه منطقه‌ای و جهانی بوده‌اند. تنگه هرمز با تردد سالانه ۲۰۰۰۰ فروند شناور، یکی از مهم‌ترین تنگه‌های بین‌المللی محسوب می‌شود که در ردیف حیاتی‌ترین تنگه‌های عبور و مرور جهان می‌باشد؛ زیرا خلیج فارس دریای نیمه بسته‌ای است که از اهمیت ویژه‌ای در معادلات بین‌المللی انرژی برخوردار است. بنابراین، تنگه هرمز همانند کلید ورودی به این دریا محسوب می‌شود. تنگه هرمز آبراه‌ای با ۶۰۰ مایل طول است که تنها راه خروج آبی از خلیج فارس می‌باشد. شش جزیره استراتژیک ایران در منطقه ورودی خلیج فارس (هرمز، لارک، قشم، هنگام، تنب بزرگ و ابوموسی) به روی یک خط منحنی فرضی دفاعی قرار گرفته‌اند. این

مهم از عواملی می‌باشد که ایران را به یک بازیگر اصلی در خلیج فارس تبدیل نموده است و امنیت پایدار در تنگه هرمز را مرتبط به این کشور کرده است.

این تنگه فلات پهناور ایران را از شبه جزیره عربستان جدا می‌کند و آب‌های خلیج فارس را به دریای عمان و اقیانوس هند پیوند می‌دهد. اهمیت استراتژیک این تنگه با توجه به عبور حجم بالا و غیر قابل جایگزین حامل‌های انرژی از آن غیر قابل انکار است. این مسأله با توجه به عرض کم مناطق قابل کشتیرانی در این تنگه که در حدود ۳ کیلومتر برای هر یک از خطوط رفت و برگشت است و از میان جزیره‌های ایرانی می‌گذرد، اهمیت تسلط بر این منطقه را دو چندان می‌نماید. در مجموع می‌توان گفت ۹۰ درصد صادرات نفت تولیدکنندگان خلیج فارس توسط تانکرهای نفتی از این مسیر عبور می‌کند.^(۱۱)

عمده‌ترین دلیل اهمیت خلیج فارس برای کشورهای غربی به وجود ذخایر عظیم گازی و نفتی در این منطقه باز می‌گردد. خلیج فارس دارنده بیش از ۶۰ درصد ذخایر اثبات شده نفت جهان است و ۳۰ درصد تجارت جهانی را در اختیار دارد. میزان صادرات کشورهای خلیج فارس در مجموع ۱۸۰۲ میلیون بشکه در روز بوده که از این میزان ۱۷ میلیون بشکه از طریق تنگه هرمز منتقل می‌گردد. بیشتر نفتی که عموماً از تنگه هرمز عبور می‌کند، به آسیا مخصوصاً ژاپن، چین، هند، و غرب (از طریق خطوط لوله و کانال سوئز) ارسال می‌شود. همچنین، جدای از نفت، منطقه خلیج فارس ذخایر عظیم گاز طبیعی (۴۵ درصد کل ذخایر کشف شده) جهان را دارد که سهم ایران از آن ۳۰۱۵ درصد است. خط ساحلی ایران در صدور این انرژی‌ها نقش حیاتی بازی می‌کند؛ زیرا تانکرها و نفت‌کش‌ها از مسیرهایی عبور می‌کنند که بسیار نزدیک به خاک ایران، جزایر تحت کنترل و پایگاه نیروی دریایی اش در خلیج فارس است.^(۱۲)

بسته شدن تنگه هرمز

احتمال مسدود کردن تنگه هرمز یکی از مسایل حقوقی و سیاسی مورد توجه در محافل علمی است. احتمال بستن و یا به عبارت دیگر، نا امن کردن تنگه هرمز و آب‌های آن که قسمتی از آن جز آب‌های ساحلی ایران می‌باشد و خود جزیره نیز خاک ایران می‌باشد، فرصتی است تا به بررسی حقوقی آن پرداخته شود. عده‌ای از نظر حقوق بین الملل (عرف بین الملل) بر آن هستند که بستن تنگه‌های بین‌المللی با اصل آزادی کشتیرانی در دریای آزاد در تعارض است. از طرفی دیگر، عده‌ای از حقوقدانان معتقدند که بر اساس اصل حاکمیت ملی دولت‌ها که یکی از اصول اساسی حقوق بین‌الملل معاصر است، دولت‌ها حق دارند بر اساس منافع ملی خود نسبت به سرزمین خاکی و آبی خود تصمیم‌گیری نمایند. مطابق اصل آزادی و اراده دولت‌ها در امور حقوق بین‌الملل این حالت دور از ذهن نمی‌باشد که ایران در تضاد با منافع ملی خود و با استناد به حقوق بین الملل بتواند دست به اقدامات مقتضی در این راستا بزند، البته توجه به این که در مورد تنگه هرمز دو حالت «بی ضرر» و «عبور ترانزیت» محل مناقشه است و ایران نیز هنوز به کنوانسیون ۱۹۸۲ که به تعبیر بعضی از حقوقدانان، قانون اساسی دریاهاست، نپیوسته

بلکه صرفاً آن را امضا کرده است. مطابق کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاها که ایران از اعضای آن می‌باشد و با توجه به عرف حقوق دریاها باید گفت که نظام این تنگه از نظر ایران، فقط شامل حق عبور بی ضرر است که البته با اعتراضات مختلف دولت ایران نسبت به عبور کشتی‌های نظامی فرا منطقه‌ای مواجه شده است و این اعتراضات موجب محدودتر شدن این قاعده عرفی می‌گردد، به خصوص از این لحاظ که ایران درباره عبور کشتی‌های نظامی از آب‌های سرزمینی خود نیز قایل به لزوم کسب موافقت قبلی است. از مسایل مهم در مورد تنگه هرمز، احتمال وقوع درگیری نظامی در منطقه و نیز احتمال مسدود نمودن عبور و مرور از آن توسط برخی کشورهای همسایه از جمله ایران است. به طور یقین با توجه به گره خوردن منافع تعداد زیادی از نقش آفرینان بین‌المللی و کشورهای متعدد و قدرتهای بزرگ با عبور از این تنگه، بستن آن به هر شکل و عنوانی، مسایل حقوقی متعددی را برخواهد انگيخت. بنابراین، مشخص است که این موضوع بیشتر با مانور سیاسی و قدرت سیاسی دولت‌ها گره خورده است. از طرف دیگر، ایران بارها تأکید کرده است در بحران‌های بین‌المللی مربوط به خود قصد ندارد با مسدود کردن تنگه هرمز، اقتصاد جهانی را تحت تأثیر قرار دهد؛ زیرا امنیت ایران و منطقه به یکدیگر وابسته است و تهدید نظامی علیه ایران، مطمئناً به ناامنی تمام منطقه خاورمیانه به خصوص تنگه هرمز، خلیج فارس و کشورهای همجوار آن خواهد انجامید. همچنین، ادعا می‌شود انسداد تنگه هرمز ضمن کاهش رشد ناخالص ملی کشورهایی که وابسته به نفت این منطقه هستند؛ می‌تواند بهای نفت را بدون حد و مرز افزایش دهد. البته مسدود کردن بخشی از تنگه که خارج از دریای سرزمینی است، در حال حاضر مطابق با کنوانسیون ۱۹۵۸ یا عرف حقوقی موجود نیست و از نظر حقوق بین‌الملل، قابل پذیرش نخواهد بود و فقط در زمان جنگ است که اگر یکی از دولت‌های همجوار تنگه درگیر جنگ با کشور ثالثی باشد، حق کنترل عبور و مرور و بازدید کشتی‌های تجاری را خواهد داشت.^(۱۳)

البته در صورت هر گونه حمله نظامی علیه ایران با توجه به حساسیت و تهدیدهای ایران به انسداد تنگه هرمز، یکی از دغدغه‌های کشورهای فرا منطقه‌ای برای تضمین امنیت صدور انرژی است، هر چند در صورت بسته شدن تنگه هرمز استفاده از مسیرهای جایگزین امکان‌پذیر است؛ اما این مسیرها طولانی‌تر و پرهزینه‌تر هستند. با این وجود، کارشناسان نظامی معتقدند که گزینه مسدود کردن تنگه هرمز اگر چه می‌تواند یکی از تاکتیک‌های احتمالی ایران برای مقابله با حمله احتمالی دولت‌های دیگر باشد، به عنوان گزینه نخست نیست؛ زیرا کارشناسان امنیت ملی موسسه تحقیقاتی هریتیج بر این نظر هستند که "ایران انبوهی از گزینه‌ها را در اختیار دارد" و در عین حال، ایران نمی‌تواند بیش از چند روز یا دو هفته تنگه هرمز را ببندد تا رفت و آمد کشتی‌ها و نفت کش‌ها را متوقف نماید؛ اما در مقابل می‌تواند عبور نفت‌کش‌ها را مختل و باعث ایجاد شوک در بازارهای نفت شود. با این وجود، برخی مقامات نظامی ایران، انسداد تنگه هرمز برای مدت طولانی را امری ممکن می‌دانند که می‌تواند اقتصاد کشورهای غربی را به واسطه بالا رفتن قیمت نفت فلج نماید.^(۱۴)

حفاظت محیط‌زیست تنگه هرمز به عنوان یک آبراه بین‌المللی

با توجه به این که منابع حقوق بین‌الملل محیط‌زیست به دو دسته "حقوق سخت"^۱ و "حقوق نرم"^۲ تقسیم می‌گردد، اکنون به شرح مختصری از جایگاه حفاظت محیط‌زیست آبراه‌های بین‌المللی از منظر اسناد الزام آور (حقوق سخت) و غیر الزام آور (حقوق نرم) پرداخته می‌شود.

جایگاه حفاظت محیط‌زیست آبراه‌های بین‌المللی از منظر اسناد الزام‌آور (حقوق سخت)
حقوق سخت، حقوق الزام‌آوری است که مسؤولیت بین‌المللی دولت‌ها را به همراه دارد. از قواعد الزام‌آور حفاظت محیط‌زیست آبراه‌های بین‌المللی به موارد ذیل می‌توان اشاره کرد:

۱- معاهدات بین‌المللی

معاهدات مرتبط در مورد آبراه‌های بین‌المللی عبارتند از:

۱-۱- معاهدات در وسعت جهانی

کمیسیون حقوق بین‌الملل سازمان ملل در راستای حکم خود به توسعه و تدوین حقوق بین‌الملل، در سال ۱۹۷۱ کار روی حقوق استفاده غیر کشتیرانی از آبراه‌های بین‌المللی را آغاز نمود و در نشست چهل و دوم کمیسیون در سال ۱۹۹۰، موادی که به طور خاص به حفاظت زیست‌محیطی آبراه‌های بین‌المللی می‌پرداخت، مورد تصویب قرار گرفت و به دنبال آن مجمع عمومی سازمان ملل، مواد را پذیرفت و کنوانسیون حقوق بهره‌برداری غیرکشتیرانی از آبراه‌های بین‌المللی را در ۵ می ۱۹۹۷ به تصویب رساند. کنوانسیون چارچوبی سازمان ملل، چهار دسته از قوانین را در بر می‌گیرد:

_ قواعد عمومی قابل استفاده برای همه آبراه‌های بین‌المللی (مواد ۱۰-۵)؛

_ آئین دادرسی^۳ برای اجرای چنین قواعدی (مواد ۱۱ تا ۱۹ و ۲۹ تا ۳۲)؛

_ قوانین ماهوی^۴ در ارتباط با حفظ و نگهداری و مدیریت آب‌های شیرین (مواد ۲۰ تا ۲۸)؛

_ بندهایی راجع به موافقت‌نامه‌های بین دولت‌های کناره (مواد ۳ و ۴).

۱-۲- معاهدات منطقه‌ای

در چارچوب منطقه‌ای، پیش نویس کنوانسیون حفاظت و استفاده از آبراه‌های فرامرزی و دریاچه‌های بین‌المللی آماده شد و در تاریخ ۱۷ مارس ۱۹۹۲ در هلسنکی مورد تصویب قرار گرفت که اروپا، کانادا و ایالات متحده را تحت پوشش قرار داد.

کنوانسیون هلسنکی هدف خود را بر حفاظت از آبراه‌ها در مقابل اثرات زیست‌محیطی فرامرزی زینبار قرار داده است. قوانین هلسنکی ۱۹۹۵ از انجمن غیر دولتی حقوق بین‌الملل از اولین قواعد مستند در رابطه با آب‌های شیرین بین‌المللی است.^(۱۵)

¹ Hard Law

² Soft Law

³ Procedural

⁴ Substantive

۲- اصول کلی حقوق محیط زیست

دومین منبع الزام‌آور که در مورد آبراه‌های بین‌المللی موارد قابل توجهی را مطرح می‌نماید، اصول کلی حقوقی است که ذیلاً به مواردی از این اصول که درباره حفاظت بین‌المللی از آبراه‌های فرامرزی اشاره می‌شود.

۲-۱- اصل استفاده منصفانه و منطقی از آبراه مشترک

با توجه به آن که هر آبراه بین‌المللی از ویژگی‌های خاصی برخوردار می‌باشد، تاکنون پی‌ریزی نظام حقوقی بدون ابهام و دربردارنده قواعد عمومی و فراگیر میسر نشده است. با این همه از سال ۱۹۷۱ که این موضوع در دستور کار کمیسیون حقوق بین‌الملل قرار گرفته است، بررسی‌های بیشتری در این مورد انجام شده است. تلاش کمیسیون در این باره سازگار نمودن حقوق حاکمه دولت در بهره‌گیری از آب‌های سرزمین خود و تعهد به خودداری از اعمال این حاکمیت به ضرر دولت دیگر است. حاصل این تلفیق که در ماده ۱۵ طرح مصوب کمیسیون در سال ۱۹۹۱ مطرح گردیده است، قاعده «استفاده و مشارکت منصفانه و معقول» از آبراه است که براساس آن بهره‌برداری یک دولت از آبراه نباید به ضرر بیش از اندازه برای دولت دیگر منجر شود. معیار اصلی برای تشخیص منصفانه بودن استفاده از آبراه، میزان و اهمیت زیان‌های وارده بر آن است. به عبارت دیگر، دولت‌های حاشیه آبراه در بهره‌برداری، توسعه و نگهداری از یک آبراه بین‌المللی به طریقی همسان و منطقی مشارکت خواهند کرد. چنین مشارکتی شامل حق بهره‌برداری از آبراه و وظیفه همکاری در محافظت و توسعه آن می‌باشد.^(۱۶)

۲-۲- حق حاکمیت دولت بر منافع آب خود

حاکمیت سرزمینی دولت‌ها بر آبراه‌هایی که از خاک آن‌ها عبور می‌کند تسری دارد و به همین دلیل دولت‌ها بر منابع آب آبراه‌ها اعمال حاکمیت می‌کنند، البته در این زمینه نمی‌توان اعمال آزادانه و نامحدود حاکمیت را پذیرفت. با توجه به اهمیت فزاینده آب، بخصوص در مناطق خشک و بیابانی، می‌توان آب را مانند دیگر منابع طبیعی فرض کرد تا بتوان آن را در شمول اصل حاکمیت دایمی بر منابع طبیعی درآورد، ولیکن مبنای محدود بودن حاکمیت دولت بالادست بر منابع آب هر چه باشد، به هیچ وجه به این معنی نمی‌باشد که ارتفاع دولت پایین دست، حتی برای جریان بی‌وقفه آب باشد. در مورد آبراه‌های مجاور که جزء منابع مشترک طرفین به حساب می‌آیند و نشان دهنده تقسیم یک منبع طبیعی است این موضوع به شکلی متفاوت مطرح می‌شود. در خصوص آبراه‌های متوالی چنین می‌نماید که اصل استفاده منصفانه، همانا حدوسطی است بین حاکمیت نامحدود کشور بالادست بر آبراه‌های خود و حق کشور پایین دست بر دریافت همه آبی که به طور طبیعی جریان دارد.^(۱۷)

۲-۳- تعهد به جلوگیری از ورود زیان قابل ملاحظه به کشور پایین دست

دولت‌ها باید به شیوه‌ای در محدوده صلاحیت خود فعالیت کنند که آسیبی به سرزمین دیگر دولت‌ها وارد نمایند. از نظر حقوقی، میزان زیان وارده باید به درجه‌ای از اهمیت باشد که مخل منافع دولت‌های دیگر به حساب آید. این اجتناب برای هر دولت باید به میزان حداکثر ممکن و به کاهش معقول میزان حداقل آثار زیان‌آور وارده به سرزمین دولت‌های دیگر باشد. کمیسیون حقوق بین‌الملل فقط «زیان‌های قابل ملاحظه» را شامل می‌شود.^(۱۸)

۲-۴- غیر قانونی بودن تغییر مسیر آبراه

تغییر در مسیر آبراه، علاوه بر منتهی شدن به مصرف تمامی آب و تهی گشتن یا نیمه خشک شدن آن، امکان تغییر بستر آبراه در خطوط مرزی را نیز به وجود می‌آورد. بنابراین، اگرچه دولت‌ها در بهره‌برداری از منابع خویش و مطابق با سیاست‌های خود دارای حق حاکمیت هستند؛ اما در محدوده صلاحیت یا مناطق تحت نظارت خود مکلفند به گونه‌ای فعالیت کنند که سبب وارد آمدن زیان و خسارت به محیط‌زیست دولت‌ها نشوند و حقوق حاکمیت سرزمینی به یک دولت این حق را نمی‌دهد که اقدام به منحرف ساختن جریانی نماید که به دیگر دولت‌های کناره آن آسیب وارد آورد. به عبارت دیگر، دولت‌ها باید قبل از ورود به هر فعالیتی ارزیابی زیست‌محیطی به عمل آورند؛ زیرا ممکن است آثار آن خطر قابل توجهی به محیط‌زیست دولت دیگر یا دولت‌هایی که از آن منابع مشترک استفاده می‌کنند؛ وارد آورد. انستیتوی حقوق بین‌الملل در سال ۱۹۱۱ نیز تغییر دادن مسیر بستر آبراه را عملی زیان‌آور قلمداد کرده است.^(۱۹)

۲-۵- حق مشارکت عمومی

حمایت قانونی گسترده از حقوق بشر، وسیله‌ای در جهت نیل به حفاظت محیط‌زیست می‌باشد. حقوقی مانند حق حیات، تجمع، بیان، مشارکت سیاسی، آزادی فردی، برابری و جبران خسارت قانونی، همگی ابزارهای قانونی بین‌المللی هستند که حفاظت بیشتر از محیط‌زیست را می‌طلبند. حقوق اقتصادی-اجتماعی شامل حق برخورداری از تندرستی، شرایط مناسب زندگی و کار مناسب می‌گردد. بسط یا تکرار برخی از این مقررات در محاکم ملی و بین‌المللی در روشن کردن مسایل مربوط به محیط‌زیست مؤثر واقع شده است. در اغلب موافقتنامه‌های بین‌المللی محیط‌زیست، بخشی از آن‌ها الزاماتی برای دولت‌های عضو، جهت کسب اطلاعات از مردم یا تضمین مشارکت عمومی برای اتخاذ تصمیمات پیرامون محیط زیست را مقرر می‌دارند.

اعلامیه ریو و دستور کار ۲۱، کسب اطلاعات از مردم و امکان مشارکت عموم در تصمیم‌گیری جهت اصلاح و بهبود محیط‌زیست را گسترش می‌دهند.^(۲۰)

۲-۶- حق کسب اطلاعات زیست محیطی

حق آگاهی و مشارکت عمومی برای گسترش ارزیابی پیامدهای زیست محیطی به عنوان تدبیری مؤثر در جلوگیری از آسیب بر محیط زیست محسوب می شود که در بسیاری از قوانین ملی و بین المللی به طور کامل تشریح شده است. همچنین، تدابیر قانونی نقش ویژه ای را برای مجامع و سازمان های غیردولتی یا متخصص مربوط به محیط زیست قایل می شود. جدای از تضمین های حقوق بشر در خصوص حق دسترسی به اطلاعات، موافقتنامه های گوناگون زیست محیطی نیز وظایفی را با هدف تأمین اطلاعات عمومی به دولت های عضو تحمیل می نماید. به عنوان نمونه می توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- پروتکل ژنو در خصوص مناطق حفاظت شده دریای مدیترانه؛

- پروتکل کینگستون^۱ در خصوص مناطق حفاظت شده حیات وحش منطقه دریایی کارائیب ناحیه ویندر کاریبین^۲ (ماده ۱۶)؛

- پروتکل نایروبی^۳ در خصوص مناطق حفاظت شده و جانوران و گیاهان وحشی در منطقه آفریقای شرقی (ماده ۱۵)؛

- موافقتنامه آ.سه.آن^۴ در خصوص حفاظت از طبیعت و منابع طبیعی (ماده ۱۶)؛

- کنوانسیون ساختاری سازمان ملل در مورد تغییرات آب و هوا^۵ (ماده ۴ بند ۱)؛

- کنوانسیون تنوع زیستی^۶ (مواد ۱۳ و ۱۷).^(۳۱)

۲-۷- حق مشارکت در تصمیم گیری زیست محیطی

مشارکت عمومی در زمینه محیط زیست حق کسانی است که با اظهار نظر می توانند در مورد تعیین موقعیت آینده محیط زیست خود مؤثر واقع شوند. این حق می تواند شامل حال اتباع بیگانه و شهروندان کشور گردد و دارای دو جزء ترکیبی: حق آگاهی داشتن و حق اثرگذاری بر تصمیمات می باشد. اصل ۱۰ اعلامیه ریو نیز ضرورت مشارکت عمومی را در این امر به رسمیت می شناسد. همچنین، دستور کار ۲۱، منشور جهانی طبیعت ۱۹۸۲، کنوانسیون ۱۹۹۱ اسپو^۷، کنوانسیون بیابان زدایی^۸ و کنوانسیون تنوع زیستی، مشارکت عمومی را مورد تأکید قرار داده اند. اخیراً نیز موافقتنامه دو جانبه ۱۹۹۱ ایالات متحده آمریکا و کانادا در زمینه کیفیت هوا، امکانات مشارکت عمومی را افزایش داده است.^(۳۲)

¹ Kingston

² Winder caribbean

³ Nairobi

⁴ Asean

⁵ Climate change convention

⁶ Biodiversity convention

⁷ Espoo

⁸ Desertification convention

۲-۸- حق برخورداری از جبران خسارت

در مقررات حقوق بشر و حقوق محیط‌زیست، حق برخورداری از جبران خسارت به گونه‌ای مؤثر بنا نهاده شده است. چنانچه قوانین حفاظتی مورد تجاوز و تخطی واقع شوند، میثاق حقوق مدنی و سیاسی سازمان ملل متحد، دولت‌ها را در راستای جبران خسارت مورد خطاب قرار می‌دهد.

حق دسترسی به جبران خسارت، محدود به اتباع و شهروندان یک دولت نمی‌باشد، بلکه برخی از توافق‌های بین‌المللی نیز دارای الزاماتی عملی در مورد اعطای حق دسترسی به دادرسی قضایی و اداری برای اتباع بیگانه به طور برابر با شهروندان خود می‌باشند. دسترسی یکسان به وسایل جبران خسارت مورد ملاحظه در حقوق داخلی ابزاری بر اجرای اصل پرداخت توسط آلوده ساز است که نیازمند آن می‌باشد تا دولت‌ها موانع موجود در حیطه صلاحیت حقوق ملی را برطرف سازند یا با توجه به دیگر راه‌های جبران خسارت مربوط به لطامات وارده به محیط‌زیست، اقدامات مقتضی را به عمل آورند. هر دو کنوانسیون اسپو و هلسینکی در مورد آثار برون مرزی حوادث صنعتی، برابری دسترسی به وسایل جبران خسارت را مورد خطاب قرار می‌دهند. طرح کمیسیون حقوق بین‌الملل (ILC) در مورد استفاده از آبراه‌های بین‌المللی برای مقاصد غیر کشتیرانی اصول مشابهی را تحت عنوان «عدم تبعیض» یعنی رفتار مساوی با کلیه افراد خاطر نشان می‌سازد.^(۳۳)

۲-۹- نقش سازمان‌های عمومی و گروه‌ها

سازمان‌های غیردولتی^۱ و گروه‌ها مانند اتحادیه‌های تجاری یا شرکت‌های تولیدی یک ابزار سازمان یافته مشارکت عمومی، در اتخاذ تصمیمات زیست‌محیطی هستند. اقدام به نظارت و جمع‌آوری اطلاعات و دیگر وظایف مربوطه از لحاظ رعایت معیارهای الزام آور یا غیرالزام آور از وظایف سازمان‌های غیر دولتی می‌باشند. این سازمان‌ها می‌توانند پیش نویس لایحه با معیارهای توسعه را برای اعمال کنترل توسط خود یا تصویب به دولت‌ها تهیه کنند. همچنین، نقش مهمی در توسعه از لحاظ رعایت قواعد و استانداردهای بین‌المللی بازی می‌کنند.

در مقدمه کنوانسیون بیابان زدایی به نقش ویژه این سازمان‌ها در برنامه‌های بیابان زدایی و کاهش خشکسالی تأکید می‌ورزد. در سطح بین‌المللی، مشارکت سازمان‌های غیردولتی شامل بسیاری از توافقنامه‌های زیست‌محیطی نظیر ماده ۷ کنوانسیون سایتس^۲ گردیده است.^(۳۴)

^۱ NGOs

^۲ CITES

۳- رویه های قضایی بین المللی

از دیگر منابع الزام آور در خصوص آبراه های بین المللی، رویه های قضایی بین المللی می باشد. شاید یکی از نخستین آرایه که در مورد انحراف آب رودخانه ها در کشورهای اروپایی صادر شده است مربوط به کشور سوئیس باشد. دادگاه عالی فدرال سوئیس در اختلافی که بین کانتون زوریخ و کانتون شافهازن در این مورد به وجود آمده بود، انحراف آب رودخانه ها را طی رأی مورخ ۱۲ ژانویه ۱۸۷۸ خود غیر قانونی اعلام نمود.

قضیه دیگر مربوط به رودخانه آرکانزاس آمریکا، «دریاچه لانو» و نیز قضیه «گابسیکوو ناگیماروس» که از مهم ترین قضیه های بین المللی در مورد آبراه های بین المللی است؛ می باشد.

۴- دکترین های حقوقی

عقاید علمای حقوق بین الملل که از منابع الزام آور می باشد، در مورد صلاحیت دولت ها نسبت به رودخانه های بین المللی به چهار دسته زیر تقسیم می گردد:

۴-۱- اصل حاکمیت سرزمینی مطلق

براساس این اصل، قسمتی از رود بین المللی که در سرزمین دو کشور جریان دارد، به عنوان آب های داخلی تلقی می شود و دولت مذکور می تواند جریان آب را منحرف سازد و یا به هر صورت که ضروری بداند، در رودخانه دخالت نماید.

این اصل که به «دکترین هارمون» نیز معروف است در روابط بین دولت ها ایجاد هرج و مرج می نماید. همچنین، اصل مذکور بر خلاف عدالت و انصاف می باشد. و بنابراین، توسط حقوقدانان مورد بررسی قرار گرفته است و تأکید نموده اند که کشور ساحلی رودخانه نمی تواند به اقدامی مبادرت کند که منجر به تغییر مسیر رود گردد و یا در جریان آزاد آب رودخانه مانعی به وجود آورد و به موجب اصول حقوق بین الملل، هیچ کشور ساحلی نباید جریان طبیعی آب رودخانه ای را که بر حسب طبیعت از سرزمین او به سرزمین کشور دیگری جاری است، متوقف یا منحرف سازد و نباید به نحوی که موجب اضرار کشور همجوار گردد از آن استفاده کند یا او را از استفاده معمول از آن رودخانه در سرزمین خود باز دارد. دولت ها نیز در موارد مختلف با قراردادهایی که میان خود منعقد می نمایند، اصول مذکور را پذیرفته اند.

۴-۲- اصل تمامیت ارضی مطلق

دولت ساحلی رودخانه ها براساس این اصل موظفند که اجازه دهند جریان طبیعی آب رودخانه ها را فراهم نمایند. ماکس هوبر و اوپنهایم از طرفداران این اصل هستند.

۳-۴- اصل استفاده مشترک از آب‌ها

به موجب این اصل، کشورهایی که در ساحل یک رودخانه بین‌المللی واقع شده‌اند نسبت به آن رودخانه دارای حق حاکمیت مشترک هستند. به عبارت دیگر، تمام کشورهای مذکور می‌توانند از آب رودخانه به طور مساوی استفاده کنند. براساس اصل مذکور، یک رودخانه بین‌المللی بدون توجه به مرزهای مابین کشورها یک واحد اقتصادی محسوب می‌گردد و آب‌های آن متعلق به تمام کشورهای ساحلی است. مریگ ناک نیز معتقد است زمانی که رودی بین‌المللی از سرزمین چند کشور می‌گذرد، تابع حقوق مالکیت و حاکمیت کشورهای مذکور می‌باشد و هر کشوری در اعمال حقوق خود، باید حقوق سایر کشورها را نیز در نظر داشته باشند.

۴-۴- اصل محدودیت استفاده آزاد از آب‌ها

بر اساس این اصل، حاکمیت هر یک از کشورهای ساحلی رودخانه با توجه به وظایفی که آن‌ها طبق حقوق بین‌المللی بر عهده دارند، محدود است. به عبارت دیگر، حاکمیت هر یک از کشورهای ساحلی رودخانه، محدود به وارد نکردن خسارت به کشور ساحلی دیگر می‌باشد. اسمیت حقوقدان انگلیسی معتقد است که حاکمیت و صلاحیت ملل، محدود به وارد نیابردن خسارت می‌باشد. کاراتدوری از دیگر حقوقدانان معتقد است که دولت‌ها هیچ گونه دخالتی در پیدایش رودها نداشته‌اند و در نتیجه نمی‌توانند بر آن حاکمیت مطلق داشته باشند و با تغییر مسیر آن موجبات وارد آوردن ضرر و خسارت به دول دیگر را فراهم سازند. امروزه این اصل به عنوان یک اصل کلی حقوقی و یک واقعیت جهان کنونی پذیرفته شده است.^(۳۵)

جایگاه حفاظت محیط‌زیست آبراه‌های بین‌المللی از منظر اسناد غیرالزام‌آور (حقوق نرم)

حقوق نرم، حقوق غیرالزام‌آوری است که تخطی از آن مسؤلیت بین‌المللی دولت‌ها را به همراه ندارد. گروه‌های منطقه‌ای اصول عمومی درباره آب شیرین را به تصویب رساندند. شورای اروپا، اصول بنیادین را در سال ۱۹۶۸ در منشور اروپایی آب اعلام کرد که منشور از ابزار غیرالزام‌آور است و دو سال بعد از کنوانسیون هلسنیکی ۱۹۶۶ تصویب شد و به طور گسترده‌تری به کل آب‌های شیرین پرداخته است. منشور، آب را منبعی ضروری می‌داند که ذخایر آن به اتمام خواهد رسید و اعلام می‌دارد که کیفیت آب باید در سطوحی ضروری برای استفاده پیش‌بینی شده حفظ گردد؛ زیرا که آب میراث جهانی است و باید ارزش آن بر همگان آشکار شود. آب رمز نمی‌شناسد و وضع مقررات برای آن نیازمند همکاری بین‌المللی است. حفظ آب‌های فرامرزی نمی‌تواند ملی باشد؛ اما نیازمند همکاری کشورهای ساحلی است.

دولت‌های ساحلی می‌بایست معاهداتی را به ویژه در مورد موضوعات مربوط به آلودگی منعقد نمایند؛ زیرا که مشترکاً باید به تعیین استانداردهای کیفیت آب و اهداف آن پردازند. نظارت، پایش و مراقبت از کیفیت آب و آلودگی باید به طریق مشترک مورد تعهد قرار گیرد و دولت‌ها بایستی حقایق و اطلاعات خود را در مورد آلودگی، مورد تبادل نظر قرار دهند. این امر نیازمند خلق سیستم‌های هشدار موثر در مواقع آلودگی و سازمانی برای مساعدت متقابل در شرایط اضطراری است.^(۲۶)

توصیه نامه ۱۹۷۰ کمیسیون اقتصادی سازمان ملل در اروپا در خصوص حفاظت از آب‌های سطحی و زیرزمینی در مقابل آلودگی نفتی و محصولات آن تأکید می‌ورزد. برنامه عمل استکهلم ۱۹۷۲ همکاری بین‌المللی برای حفاظت از آب‌های داخلی و منابع آب در مقابل آلودگی را ایجاب نمود. همچنین، کنفرانس آب سازمان ملل در سال ۱۹۷۷ در ماردل پالاتا در آرژانتین، مطالعه شیوه‌هایی را پیشنهاد نمود که می‌توان از آن‌ها جهت مدیریت منابع آب مشترک، شرح کامل برنامه‌های همگانی و اجرای مکانیسم‌ها و سازمان‌های ضروری برای بهره‌برداری هماهنگ از منابع استفاده نمود و فصل ۱۸ دستور کار ۲۱ نیز حفظ کیفیت و ذخیره منابع آب شیرین را از طریق کاربرد رویکردهای تلفیقی توسعه، مدیریت بهره‌برداری از منابع آب مورد بررسی قرار داده است.^(۲۷)

نتیجه‌گیری

با نگاهی به تحولات حقوق بین‌الملل محیط‌زیست آبراه‌های بین‌المللی می‌توان دریافت که این‌گرایش حقوقی همانند سایر گرایش‌های حقوق بین‌الملل محیط‌زیست از چالش‌های ویژه‌ای برخوردار بوده است. توسعه حقوق بین‌الملل محیط‌زیست آبراه‌های بین‌المللی در دهه اخیر بیش از هر امری مبتنی بر نیازها و ضرورت‌های زیست‌محیطی بوده است. در پاسخ به این نیازها و ضرورت‌های زیست‌محیطی، حقوق بین‌الملل تلاش کرده است تا با تدوین قوانین و مقررات بین‌المللی، دولت‌ها را پایبند به حفاظت از محیط‌زیست آبراه‌ها نماید. حفاظت محیط‌زیست آبراه‌های بین‌المللی از منظر اسناد الزام‌آور و غیر الزام‌آور به دلیل اهمیت ویژه‌ای که در روابط بین‌المللی دارا می‌باشد و نیز بهره‌برداری از منابع واقع در آبراه‌های بین‌المللی، دارای مرزهای مشترک سیاسی هستند و از حاکمیت دو یا چند دولت برخوردار می‌باشند و این امر مسأله «بین‌المللی» آبراه‌ها را تأیید می‌نماید که بر حول دو محور «حاکمیت ملی دولت ساحلی» و «حق تردد سایر کشورها از طریق کشتی» استوار می‌باشد.

تنگه‌های بین‌المللی یکی از مهم‌ترین مصادیق آبراه‌های بین‌المللی است که به طور اساسی برای کشتیرانی تجاری یا نظامی کشورها علاوه بر کشورهای ساحلی نیز مورد استفاده قرار می‌گیرند. از تنگه‌های بین‌المللی مهم که وضعیت حقوقی آن متأثر از حقوق آبراه‌های بین‌المللی است؛ می‌توان به تنگه هرمز اشاره کرد که در ردیف حیاتی‌ترین تنگه‌های عبور و مرور جهان می‌باشد. در مقابل مقامات نظامی ایران که انسداد این تنگه را برای مدت طولانی، امری ممکن می‌دانند، کارشناسان امنیت ملی بر

این عقیده هستند که مسدود نمودن تنگه هرمز توسط ایران، بیش از چند روز یا نهایت دو هفته امکان پذیر نمی باشد. رویارویی و تضاد منافع سیاسی، اقتصادی، تجاری و ... میان بازیگران سنتی حقوق بین الملل (دولت ها) در خصوص محیط زیست آبراه های بین المللی یکی از موانع اساسی در راه توسعه و گسترش آن می باشد؛ زیرا که ساختار سیاسی حاکمیت همواره میل به تمرکز دارد و از تفویض آن به سایر سازمان های سیاسی علاقه ای نشان نمی دهد. بنابراین، در جهت نیل به حفاظت محیط زیست آبراه های بین المللی اتخاذ سیاست های همسوی مدیریتی - توسعه ای را می طلبد.

Archive of SID

پی نوشت ها:

- 1- Green Cross International team, National sovereignty and international watercourses, Green Cross International, 2000, P.95.
- 2- op.cit, P.99.
- ۳- زارع، علی و سید عباس پور هاشمی، « توسعه نوین در حقوق بین الملل محیط زیست»، دانشنامه حقوق و سیاست، شماره ۶، ۱۳۸۶، ص ۱۰۳-۱۰۲.
- 4- Kiss, Alexander and Dina Shelton, International Environmental Law, Hotei publishing, 2004, P. 249.
- ۵- زارع، علی و سید عباس پور هاشمی، پیشین، ص ۱۰۲.
- ۶- حبیبی، محمد حسن، حقوق بین الملل محیط زیست، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، جلد دوم، ۱۳۸۵، ص ۷۹.
- ۷- زارع، علی و سید عباس پور هاشمی، پیشین، ص ۱۰۳.
- ۸- پورنوری، منصور، حقوق بین الملل دریاها، تهران، انتشارات پیام حق، جلد دوم، چاپ اول، ۱۳۸۳، ص ۴۶.
- 9-- [http:// www. beayan. net](http://www.beayan.net) (5/30/ 2012)
- ۱۰- پورنوری، منصور، پیشین، ص ۶۴-۶۵.
- 11-[http:// www. tehrooz. com](http://www.tehrooz.com) (6/14/ 2012)
- 12- [http:// www. persiangulfstudies. com](http://www.persiangulfstudies.com) (6/21/ 2012). P.1.
- ۱۳- شیروانی، علی، « بررسی مسدود نمودن تنگه هرمز براساس حقوق بین الملل دریاها»، گزارش راهبردی، شماره ۳۳، ۱۳۸۹، ص ۱۴-۱۳.
- 14- persiangulfstudies, op.cit, P.2.
- 15- Kiss, Alexander and Dina Shelton, op.cit, P.254-255.
- ۱۶- حبیبی، محمد حسن، پیشین، ص ۹۳.
- ۱۷- موسوی، سید فضل الله، حقوق بین الملل محیط زیست، تهران، نشر میزان، چاپ اول، ۱۳۷۹، ص ۱۸۰-۱۷۶.
- ۱۸- حبیبی، محمد حسن، پیشین، ص ۸۶.
- ۱۹- همان، ص ۸۷-۸۶.
- ۲۰- همان، ص ۳۰۸-۳۰۷.
- ۲۱- همان، ص ۳۰۹-۳۰۸.
- ۲۲- همان، ص ۳۱۵-۳۱۴.
- ۲۳- همان، ص ۳۱۷-۳۱۶.
- ۲۴- همان، ص ۳۲۲-۳۲۰.
- 25- Kiss, Alexander and Dina Shelton, op.cit, , P. 51-52.
- 26- op.cit, P.251.
- 27- op.cit, P.252.