



وزارت علوم، تحقیقات و فن آوری اطلاعات

## دانشگاه آزاد اسلامی

### واحد مراغه

پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد

رشته حقوق-گرایش بین الملل

### عنوان :

نیروی دریایی ایران و حقوق بین الملل دریاها

### استاد راهنما :

جناب آقای دکتر حسین ثریائی آذر

### استاد مشاور:

جناب آقای دکتر صالح رضایی

### نگارش:

یاورپاشازاده

تابستان ۱۳۹۰



درخت تو گر بار دانش بگیرد

بزیر آوری چرخ نیلوفری را

با سپاس فراوان از:

جناب آقای دکتر حسین ثریایی آذر

جناب آقای دکتر صالح رضایی

و تمامی بزرگوارانی که به نحوی درانجام این تحقیق بنده را همراهی و راهنمایی نموده‌اند.

این اثر ناچیز را تقدیم می‌دارم به همسر مهربان و دخترانم هستی و یکتا

که با از خود گذشتگی‌های خود و تحمل سختی‌های بی‌شمار مرا در

این امر یاری نمودند .



نیروی دریایی ایران و حقوق بین الملل دریاها

فهرست

چکیده	۱.....
مقدمه	۲.....
(۱) کلیات	۷.....
۱-۱) هدف تحقیق	۷.....
۱-۲) پیشینه تحقیق	۸.....
۱-۳) روش کار و تحقیق	۹.....
(۲) تاریخچه	۱۱.....
۲-۱) تاریخچه دریانوردی در جهان	۱۲.....
۲-۲) تاریخچه دریانوردی در ایران	۱۸.....
۲-۳) پیشرفت و توسعه تدریجی دریانوردی در ایران	۲۹.....
۲-۴) دریانوردی مدرن در زمان حاضر	۳۳.....
۲-۵) ایران در صحنه دریانوردی مدرن امروز	۴۲.....
۲-۶) تاریخچه نیروی دریایی در جهان	۴۷.....
۲-۷) تاریخچه نیروی دریایی در ایران	۵۲.....
۲-۸) تاریخچه حقوق دریایی ایران	۷۹.....

۸۵.....	۲-۹) تاریخچه حقوق بین الملل دریاها
۹۸.....	۳) تحولات اخیر حقوق بین الملل دریاها
۱۰۲.....	۳-۱) کنوانسیونهای سازمان جهانی دریانوردی
۱۱۶.....	۳-۲) کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو حقوق بینالملل دریاها
۱۲۷.....	۳-۳) وضعیت ایران در رابطه با کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو
۱۴۷.....	۳-۴) کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق بین الملل دریاها
۱۶۴.....	۳-۵) وضعیت ایران در رابطه با کنوانسیون ۱۹۸۲
۱۸۹.....	۴) حقوق بین الملل دریاها و نیروی دریایی
.....	۴-۱) آثار کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو حقوق بین الملل دریاها در فعالیت های نیروی دریایی کشورهای جهان
۱۹۹.....	
۲۰۲.....	۴-۲) آثار کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو حقوق بین الملل دریاها در فعالیت های نیروی دریایی ایران
.....	۴-۳) آثار کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق بین الملل دریاها در فعالیت نیروی دریایی کشورهای جهان
۲۰۴.....	
.....	۴-۴) آثار کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق بین الملل دریاها در فعالیت نیروی دریایی ایران
۲۱۷.....	
.....	۴-۵) تفسیر دوگانه از کنوانسیون حقوق دریاها
۲۱۹.....	
۲۳۶.....	نتایج تحقیق
۲۴۱.....	ضمائم

منابع و مأخذ..... ۲۵۵

منابع فارسی ..... ۲۵۵

منابع انگلیسی ..... ۲۵۸

مقالات ..... ۲۶۰

Abstract..... ۲۶۲

## چکیده

حقوق دریاها یا حقوق بین‌المللی دریاها یکی از شاخه‌های نوین حقوق بین‌الملل و مجموعه مقرراتی است که کشورها باید آنها را در روابط بین‌الملل خود در مناطق مختلف دریایی رعایت کنند. حقوق دریاها چه در زمان صلح و چه در زمان جنگ لازم الاجراست، اما ممکن است استثنائاً برخی از قواعد آن در زمان جنگ به حالت تعلیق درآید و یا قواعد خاصی در زمان جنگ اجرا گردد.

حقوق دریاها را نباید با حقوق دریایی یکی دانست، زیرا حقوق دریایی به عنوان یکی از شاخه‌های حقوق خصوصی داخلی (بویژه حقوق بازرگان) مجموعه قوانین و مقرراتی است که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم است. از جمله موضوعات مطروحه در حقوق دریایی، می‌توان حمل و نقل دریایی، بیمه دریایی، وضعیت حقوق کشتی‌ها و ایمن دریاها نام برد.

حقوق دریایی که در نظام حقوق انگلوساکسون به آن Admiralty Law و Maritime Law و در نظام حقوق فرانسه به آن Droit Maritime گفته می‌شود. بطور کلی مجموعه قوانین و مقررات و عرف دریایی است که حاکم بر روابط افراد و دول که کلیه موضوعات و مسائل و فعالیت‌های مربوط به دریا است؛ اعم از کشتیرانی خصوصی، نیروی دریایی نظامی و کشتی‌های جنگی. به این ترتیب دیده می‌شود که حقوق دریایی در معنی عام خود ناظر به کلیه روابط افراد و دول در دریا و موضوعات مربوط به دریا است.

این روابط گاه در حقوق عمومی و گاه در حقوق خصوصی مورد مطالعه قرار می‌گیرند. چنانچه روابط افراد و دول در دریا و موضوعات مربوط به دریا در حقوق خصوصی مورد بحث قرار گیرد معنی اخص آن ظاهر می‌شود. در این صورت حقوق دریایی در معنی اخص، مجموعه قوانین و مقررات و عرف دریایی است که حاکم بر روابط افراد و دول در امر حمل و نقل بار و مسافر در دریا و موضوعات و مسائل مربوط به کشتیرانی بازرگانی و ایمنی در دریاست.

## مقدمه

قال علی (ع)

« تَزُولُ الْجِبَالُ وَ لَا تَزُولُ ، غَضَّ عَلَى نَاجِذِكَ . اللَّهُ جُمُجُمَتِكَ . تَدِ فِي الْأَرْضِ قَدَمَكَ . أَرَمَ بِبَصْرِكَ أَفْصَى الْقَوْمِ ، وَ غَضَّ بِصْرِكَ ، وَأَعْلَمَ أَنَّ النَّصْرَ مِنْ عِنْدِ اللَّهِ سُبْحَانَهُ »<sup>۱</sup>

(فرزندم) اگر کوه‌ها از جای کنده شدن تو ثابت و استوار باش ، دندان‌ها را برهم بفشار، کاسه سرت را به خدا عاریت ده ، پای بر زمین میخ کوب کن، به صفوف پایانی لشگر دشمن بنگر، از فراوانی دشمن چشم‌پوش، و بدان که پیروزی از سوی خدای سبحان است.

سیره عملی پیامبر اکرم (ص) و پیشوایان بزرگ اسلام نیز نشان می‌دهد که آنها برای مقابله با دشمن از هیچ فرصتی غفلت نمی‌کردند. در تهیه سلاح و نفرت، تقویت روحیه سربازان، انتخاب محل اردوگاه و انتخاب زمان مناسب برای حمله به دشمن و به کار بستن هرگونه تاکتیک جنگی مطلب کوچک و بزرگی را از نظر دور نمی‌داشتند. معروف است که در ایام جنگ حنین به پیامبر اسلام (ص) خبر دادند که سلاح تازه و مؤثری در یمن اختراع شده است؛ پیامبر (ص) فوراً کسانی را به یمن فرستادند تا آن سلاح را برای ارتش اسلام تهیه کنند.

وقتی که تاریخ را ورق می‌زنیم در می‌یابیم که انگیزه حضور نیروهای بیگانه در منطقه خلیج فارس و تمایل آنها به تسلط بر این آبراه حیاتی به هزاران سال قبل بر می‌گردد ، هنگامی که اسکندر مقدونی در ادامه روند پر شتاب جهان‌گشایی خود ایران را تسخیر کرد و به کرانه‌های زیبای خلیج فارس رسید ، دست بر آب این دریا فرو برد و گفت : اینجا (خلیج فارس) مرکز دنیا است و من امروز احساس می‌کنم به خواسته‌ی خود یعنی تسخیر دنیا رسیده‌ام.

---

<sup>۱</sup> دشتی، محمد، نهج البلاغه، خطبه ۱۱، صفحه ۴۹

دریانوردی و ماهیگیری از قدیمی‌ترین مورد استفاده از دریا بوده است و هنوز هم یکی از مهمترین استفاده‌های دریا است. گرچه در عصر حاضر هواپیما به عنوان وسیله اصلی حرکت مردم در اقیانوس‌ها جای کشتی را گرفته است؛ ولی کشتی هنوز هم مهمترین وسیله حمل‌ونقل کالا در مسافت‌های دور به شمار می‌رود و ۹۵ درصد از کل تجارت جهان به لحاظ وزن آن از طریق دریا انجام می‌گیرد. از لحاظ نظامی، موازنه‌ی ناپایدار ابر قدرت‌ها و برخی دولت‌های محصور در خشکی به نحوی از آن دارای ناوگان تجاری هستند، لیکن یکی از ویژگی‌های قابل توجه صنعت بین‌الملل کشتیرانی، تمرکز کشتی‌های جهان تحت پرچم‌های دول معدودی است ولی مالکیت کشتی‌ها دارای این حالت نیست، زیرا بسیاری از مالکان اصلی کشتی‌ها جزء اتباع و یا حتی مقیم دولت‌های صاحب پرچم، آنها نیستند. امروزه ۱۰ کشور اصلی دارای ۷۱/۲ درصد هستند و نیز ۱۰ کشور بعد از آنها ۱۴/۶ درصد از ظرفیت کشتی‌های تجاری جهان را به خود اختصاص داده‌اند. از بین این ۲۰ کشور، ۱۳ کشور جزء دول پیشرفته هستند که روی هم ۵۳/۹ درصد ظرفیت کشتی‌ها در دست آنها است. ۳ کشور در بین این دول دارای «پرچم‌های مصلحتی» هستند (لیبریا، پاناما، سنگاپور) که روی هم ۲۶/۷ درصد ظرفیت کلی کشتی‌ها ظاهراً در دست آنها است و ۴ دولت در حال توسعه (چین، هند، برزیل و کره جنوبی) هستند که ۵/۲ درصد از ظرفیت کل در اختیار آنها می‌باشد. اگر تمامی ناوگان تجاری جهان را در نظر بگیریم کشتی‌های دول پیشرفته سرمایه‌داری، شامل ۵۱/۶ درصد پرچم‌های مصلحتی، ۲۷/۴ درصد، کشورهای در حال توسعه ۱۲/۸ درصد و کشورهای دارای اقتصاد دول (سوسیالیستی) ۸/۲ درصد ظرفیت کل ناوگان تجارت جهان را به خود اختصاص داده‌اند. از سال ۱۹۸۰ رکود شدیدی در صنعت کشتیرانی به چشم می‌خورد ناوگان برخی از این کشورها از این رکود صدمه بیشتری دیده‌اند؛ بخصوص در اینجا باید از ناوگان انگلیس نام برد که سهم آن از ظرفیت کل جهان بین سال‌های ۱۹۷۵ و ۱۹۸۲ نصف شده است.

موقعیت ممتاز ایران در سراسر کرانه شمالی خلیج فارس و تسلط بی چون و چرا در تنگه هرمز موجب شده که از دیرباز تاکنون مرکز توجه قدرت‌های سلطه جوی خارج از منطقه باشد.

تا به هر نحوی از انحاء این کانون توجه را در سیطره خود داشته و از طریق زمین راه تسلط خود را بر خلیج فارس و تنگه هرمز و ثروت‌های خدادادی آن تثبیت نماید. در ابتدا پرتغال و انگلیس و سرانجام آمریکا به نوبت گوی سبقت را از دیگر رقیبان خود ربوده تا حضور و نفوذ آمریکا در منطقه به واسطه مسائل به وجود آمده پس از جنگ جهانی دوم و سیر صعودی پیشرفت علم و فناوری و نیاز روز افزون به منابع انرژی پررنگ‌تر از سایر رقیبان است.

لذا در سال ۱۳۵۷ آن هنگام که انقلاب شکوهمند اسلامی ایران به پیروزی رسید یکی از بزرگترین معادلات سیاسی و نظامی جهان به هم ریخت و آن جدا شدن ایران از اردوگاه غرب به عنوان مهمترین هم پیمان آمریکا و اسرائیل در منطقه و در عین حال عدم گرایش ایران به اردوگاه شرق بود. بر خلاف آن چیزی که همیشه در پی هر انقلاب، کودتا و تغییر حکومتی در سراسر جهان رخ داده و مرسوم بود. اتخاذ موضعی کاملاً مستقل در قبال مطامع و زورگویی‌های استکبار جهانی ، موجب بروز شکل‌گیری انواع توطئه‌ها بر علیه این نظام نو پای اسلامی شد. از توطئه‌ها ، کودتا و تحریم اقتصادی تا درگیری‌های قومی و محلی در نقاط مختلف کشور و نهایتاً تحمیل جنگی تمام عیار و مهلک که به مدت ۸ سال طول کشید، که هرچند با تحمل مشقات فراوان همراه بود مع الوصف در تمامی آزمایش‌ها و توطئه‌ها ، سربلندی و پیروزی از آن ایران و نظام مقدس اسلامی آن بود.

به موازات این حرکت و فروپاشی شوروی سابق ، آمریکا که در پی معرفی دشمنی جدید برای توجیه اعمال بی‌منطق و سلطه جویانه خود بود، نوک پیکان حملات خود را مستقیماً متوجه اسلام و ام‌القرای جهان اسلام، یعنی ایران نمود که در این مسیر بهترین راه را حضور در منطقه از طریق کشورهای هم پیمان و تنگ کردن حلقه محاصره ایران جهت به اصطلاح مهار ایران دید.

حادثه ۱۱ سپتامبر نیز بهانه مناسب را که آمریکا در انتظارش بود ، فراهم کرد تا هم اسلام را دینی خشن و مسلمانان را مردمی خشنوت طلب معرفی کند و هم با اشغال افغانستان حضور فیزیکی و مؤثری در

جوار مرزهای شرقی کشورمان داشته باشد و در پی آن به بهانه تولید سلاح‌های کشتار جمعی و ... با زمینه سازی جهت هجوم مجدد به عراق و اشغال آن عملاً حلقه محاصره ایران را کامل کرد.

با توجه به این که ایران همواره مدافع ملت‌های مظلوم بوده و هست و فلسفه وجودی اسرائیل را نیز زیر سوال برده ، لذا آمریکا با سوء استفاده از این موضوع و به بهانه‌های مختلف از قبیل: حمایت از تروریست، نقض حقوق بشر، تلاش جهت دستیابی به سلاح‌های کشتار جمعی از جمله سلاح هسته‌ای و بهانه‌هایی از این دست، پرده جدیدی از جنگ تبلیغاتی گسترده‌ای را که به جهت نمایش چهره‌ای جنگ طلب از ایران برای جهانیان آغاز کرده بود، به اجرا درآورد و هر از چند گاهی نیز با همان منطق سلطه‌جویانه و یاغی‌گرایانه خود با تهدید نظامی، از طرفی سعی در مجبور کردن ایران به عقب نشینی از مواضع اصولی و منطق خود یا حداقل به انزوا کشیدن ایران دارد و از طرف دیگر نمایش قدرت برای ترساندن سایر دولت‌ها و ملت‌ها.

با عنایت به این موضوع مهم که استراتژی نظامی آمریکا اولین شیوه که نقش بازدارندگی ایفا می‌کند، بر حضور برون مرزی ایلات متحده از طریق ناوهای هواپیمابر نیروی دریایی تأکید فراوان دارد. و این ناوها ضمن تثبیت حضور منطقه‌ای خود زمینه‌ای اقداماتی چون، بازدارندگی اتمی منطقه‌ای و اعزام سریع تفنگداران دریایی و نیروهای واکنش سریع آمریکا را در صورت بروز بحران‌های منطقه ای را ممکن می‌سازد.

با نگاهی گذرا به آن چه که گذشت و هم چنین مشاهده ، تعمق و تفکر در جنگ های اول و دوم خلیج فارس ، موسوم به طوفان صحرا و سپر صحرا و اشغال افغانستان و کاربرد نیروهای واکنش سریع در موارد فوق به عنوان اهرم فشار نظامی آمریکا و هم پیمانانش، یک آمادگی و هوشیاری دائم را طلب می‌کند.

نظر به این که به اعتقاد اکثر قریب به اتفاق کارشناسان نظامی، اقدام علیه ایران جدی بوده و مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا نیز در سخنرانی های خود مکرراً بر این مسئله صحه گذاشته‌اند.



## فصل اول

### کلیات

## (۱) کلیات

### (۱-۱) هدف تحقیق

در این تحقیق دو نوع هدف داریم :

۱. هدف جزئی : بررسی تاریخچه‌های دریانوردی و نیروی دریایی

۲. هدف کلی : چگونگی به وجود آمدن قوانین دریایی و تاثیرات آن بر نیروی دریایی

با پیشرفت علوم و فناوری در عصر حاضر و تبدیل جهان به یک دهکده کوچک و تبادل اخبار و اطلاعات در کوتاه‌ترین زمان ممکن، این پیشرفت نیز، علوم و فنون نظامی را تحت تأثیر خود قرار داده است. ارتش کشورهای پیشرفته از تجهیزات، آموزش‌ها، امکانات و وسایل ارتباطی پیشرفته و... در میدان نبرد برخوردارند و ارتش کشورهای ضعیف بخصوص جهان سوم و خاورمیانه که همیشه به خاطر منابع طبیعی و انرژی که در اختیار دارند در معرض تهدید و تجاوز قرار دارند، از این تکنولوژی برخوردار نیستند.

لذا هدف از انجام این تحقیق گذری بر تاریخچه به وجود آمدن دریانوردی در ایران و جهان و چگونگی پیشرفت دریانوردی و امکاناتی که تاکنون جهت استفاده بهتر از دریا و دریانوردی به وجود آمده است، بوده و سپس گذری بر تاریخچه دریانوردی در ایران و جهان و بررسی قوانینی که راجع به دریا و دریانوردی به وجود آمده و تاثیرات آن بر فعالیت‌های دریانوردی و نیروی دریایی در ایران و جهان گذاشته است.

لذا در این تحقیق به حقوق دریانوردی در دریای آزاد و مناطق دریایی مختلف تحت صلاحیت دول ساحل و سپس شبکه کنوانسیون‌های بین‌المللی که برای ایجاد استانداردهای متحدالشکل بوجود آمده، خواهیم پرداخت.

## ۲-۱) پیشینه تحقیق

در خصوص موضوع انتخابی تاکنون در داخل کشور به جز چند مقاله در حول و حوش موضوع، کار چندانی انجام نگرفته و پایان نامه‌ای نیز در این رابطه تدوین نگردیده، در منابع خارجی نیز صرفاً به صورت کلی به مقررات حاکم بر جنگ در زمان وقوع آن پرداخته شده، لذا در این تحقیق برآنیم تا با کنکاش بیشتر به تکالیف و تعهدات دول و مسئولیت آنها در ارتباط با رعایت حقوق دریا و دریانوردی چه در زمان جنگ و چه در زمان صلح بپردازیم.

### ۳-۱) روش کار و تحقیق

در هر تحقیق دو نوع روش جهت جمع‌آوری اطلاعات صورت می‌گیرد. این دو نوع روش شامل روش کتابخانه‌ای و روش میدانی می‌شود.

روش کتابخانه‌ای شامل، بررسی کتب علمی و تخصصی، اسناد، مدارک و مقالات علمی و تخصصی، آرشیوها و منابع اینترنتی موجود در زمینه موضوع تحقیق می‌باشد.

روش میدانی شامل: (مصاحبه و پرسشنامه)

در این تحقیق بیشتر از روش کتابخانه‌ای، اسنادی که بیشتر به صورت استفاده از کتابها و منابع موجود شامل مقاله‌ها و اسناد و مدارکی و مقالات علمی موجود در زمینه موضوع تحقیق استفاده شده است و کمتر از روش میدانی استفاده شده است.

## فصل دوم

### تاریخچه

## ۲) تاریخچه

در این فصل به چگونگی به وجود آمدن کشتی‌ها و اینکه چه کسی اولین بار و با چه وسیله‌ای به دریانوردی پرداخت و دریانوردی چگونه پیشرفت کرد و اکنون دریانوردی مدرن به چه صورتی انجام می‌پذیرد و چگونگی ایجاد نیروهای دریایی و تاریخچه ایجاد یک حقوق بین‌الملل دریایی که به فعالیت کشتی‌های تجاری و نیروهای نظامی کشورها در دریا نظارت کند می‌پردازیم.

## ۱-۲) تاریخچه دریانوردی در جهان

کسی به درستی نمی‌داند که برای اولین بار چه شخصی از تنه درختان برای عبور از رودخانه‌ها و یا دریاچه‌ها و دریاها استفاده کرد و یا چه قوم و ملتی مبادرت به ساختن قایق و لنج نمود. ولی همه می‌دانیم که بشر اولیه بعد از سکونت در کنار آب‌های ساکن و جاری بالاخره با استفاده از تنه درختان توپُر یا پوک به موازات ساحل در روی آب به گردش پرداخت و بعدها با خالی کردن تنه درختان آنها را تبدیل به قایق نموده و سپس در کل قرن‌های بعدی با ساختن شناورهای بزرگ و بزرگتر و کمک گرفتن از نیروی پارو و باد، در عبور از دریاها بهره بردند و به جزایر و سرزمین‌های دور، دست یافتند.<sup>۱</sup>

پی‌پرروسو، نویسنده فرانسوی می‌نویسد:

«چنین تصور می‌رود هنر دریانوردی روزی ابداع شد که ملاحظه کردند که راه‌های دریایی غالباً خیلی امن‌تر و کوتاه‌تر از راه‌های زمینی می‌باشد.»<sup>۲</sup>

اسماعیل رائین، درباره نخستین قایق‌های دست ساخت بشر می‌نویسد:

«قایق‌های اولیه بشر از تنه درختان کهنسال که میان آن را تهی می‌کردند، درست می‌شد با پاروهای کوتاه و پهن و چوب‌های بلند که سر آن اغلب به کف رودخانه می‌رسید و با مساعد بودن بادهای موافق از آب می‌گذشتند.»

تخته‌هایی که تنه این کشتی‌ها را تشکیل می‌داد با طناب‌های تابیده محکم علفی به یکدیگر وصل می‌شد و با این وسیله برای ماهیگیری یا صید صدف و به دست آوردن مروارید به وسط دریا می‌رفتند، ولی این وسیله در برابر بادهای موسمی تاب مقاومت نداشته است. آنتون ویلهام بروگر، باستان‌شناس نروژی

<sup>۱</sup> نور بخش، حسین، دریانوردی در ایران، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی، ۱۳۸۲، صفحه ۱۳

<sup>۲</sup> ۱۳۴۶، صفحه ۱۰۰، جلد اول

معتقد است که ساختن قایق از زمان‌های بسیار دور معمول بوده و در ردیف کهن‌ترین اختراعات بشری است که ساکنین سواحل دریاها و رودخانه‌ها از آن اطلاع داشتند و زمان اختراع آن را از ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سال پیش از میلاد تخمین می‌زنند.<sup>۱</sup>

برای دیدن اولین تصویر شناخته شده از کشتی‌ها باید به مصر قدیم بازگردیم. البته نایستی انتظار کشتی‌های ساده‌ای را داشته باشیم چرا که نوبری در صورت بسیار ساده خود نیز هنری بسیار قدیمی است که حتی در مصر که بر ثبت تمامی وقایع می‌پرداختند نمی‌توان نشانی از تاریخ شروع آن یافت ساخت قایق بسیار قبل‌تر از نقاشی و قرن‌ها قبل از نوشتن رواج یافته بود.<sup>۲</sup>

مؤلف فرهنگ نامه، به دستیابی تدریجی بشر به انواع قایق و شناور به این شرح اشاره دارد:

پیش از آن که آدمی بتواند قایق بسازد، رودخانه‌های پهن همچون دیوار بلندی بود که زمین‌های دو سوی آن رود را از هم جدا می‌کرد، با ساخته شدن قایق انسان توانست بر روی آب سفر کند، بعدها قایق وسیله مهمی برای گسترش تمدن شد.

ممکن است که اندیشه ساختن قایق برای نخستین کسی که قایق را ساخته است، به این صورت پیدا شده باشد:

وی بر کنار رودخانه‌ای ایستاده بود و از دور نشانه‌های وجود شکارگاه خوبی را در کرانه مقابل می‌دید تنه درختی بر روی آب شنا می‌کرد شاید از فکرش گذشت که با کمک پای خود ممکن است بتواند تنه درخت را از این طرف رود به آن طرف رود ببرد همین کار را کرد و به نتیجه رسید.

دست کم این را می‌توانیم به یقین بدانیم که آدمی، پیش از آنکه بتواند چیزی برای سفر کردن با آن بر روی آب بسازد آموخت که چگونه بر تنه درختان بر روی آب سوار شود. پس از آن که آدمیان سوار

<sup>۱</sup> ۱۳۵۶، صفحه ۱۴۰

<sup>۲</sup> Short History of ships, Romola Anderson, Courier Doner pulolica ons 2003



شدن آموختند، گام دیگری برداشتند و آن این بود که چند تنه درخت را با پوست و تسمه و الیاف درختان به یکدیگر بستند، به این ترتیب کَلک ساخته شد و نیز به آسانی دریافتند که اگر میان تنه درخت را خالی کنند و در آن بنشینند بهتر از آن است که بر روی تنه درخت سوار شوند. هیچکس نمی داند که کجا چنین قایقی ساخته شد و راننده آن چه کسی بوده است، حتی امروز هم قایق‌هایی وجود دارد که همان تنه درخت میان تهی است. مردمان غالباً در جاهایی به قایق نیازمند بودند که تنه درخت وجود نداشت، و آموختند که قایق را از چیزهای دیگر بسازند، پوست جانوران و نی از وسایلی است که بسیاری از اقوام با آن قایق می- ساخته‌اند. قایقی که با پوست و نی ساخته شده باشد، باید با چیزی پوشیده شود که آب در آن رخنه نکند.

در همان زمان که نیاکان ما راه قایق ساختن را یافتند، راه‌هایی برای راندن آن نیز پیدا کردند، دانستند که با چوب بلند یا پارو می‌توانند آن را برانند. دریافتند که چگونه از باد برای حرکت قایق مدد بگیرند و بادبان را اختراع کردند.

وقتی که می‌گوییم چیزی به شکل قایق است مرادمان این است که به این شکل است (○) اما بسیاری از قایق‌ها به این شکل نیستند، یک سر بعضی از قایق‌ها تیز و سر دیگری آنها پهن است، بعضی از قایق‌ها گرد هستند.

بر روی رودخانه‌ها و دریاها امروز قایق فراوان دیده می‌شود، بعضی از آنها فقط برای ورزش و تفریح است، ولی بسیاری از آنها وسیله مسافرت است. بعضی از قایق‌ها خانه کسانی است که مالک آن هستند این‌ها را خانه قایقی می‌نامیم، هم اکنون قایق‌های پارویی و قایق‌های بادبانی وجود دارد، قایق‌هایی که با موتور حرکت می‌کنند نیز هست. پس از آن که انسان توانست قایق‌های کوچک بسازد، راه ساختن قایق‌های بزرگ یعنی کشتی‌ها را نیز آموخت.<sup>۱</sup>

<sup>۱</sup> موریس پارکر، ۱۳۶۴، صفحه ۱۰۶۲ و ۱۰۶۳

نوشته‌اند که خلیج فارس جایگاه بشر اولیه بوده است و انسان‌های نخستین برای اولین بار در این دریا به قایقرانی پرداختند و سپس هنر قایق‌سازی را همراه قایق‌های خود به آبراه‌ها و دریا‌های دیگر بردند و رموز کار را به همه انسان‌های ساحل نشین آموختند. ر. وادالانایب کنسول فرانسه در بوشهر، درباره بشر اولیه و قایق سواری او می‌نویسد:

« به طوری که مشهور است، تاریخ بشر از کرانه‌های خلیج فارس آغاز گشته است، بنابراین خلیج فارس اولین دریایی است که انسان‌ها روی آن با قایق‌های کوچک بحر پیمایی می‌کردند.

در هر حال اولین دسته انسان‌های دوران کهن (فنیقیان، بابلیان، کلدانیان و سومریان) و نیز (یونانیان، ایرانیان و تازیان) در آب‌های خلیج فارس کشتیرانی کرده‌اند. بقایای ویران گورهای دیرین در بحرین و ایلام و کاوش‌های مقدماتی دیرین شناسی که پیرامون بوشهر به عمل آمده، ثابت می‌کنند که در آن جا بیش از هزار سال پیش از میلاد مسیح تاسیسات کشتیرانی وجود داشته است.<sup>۱</sup>»

سرآرنولد ویلسن، پس از اشاره به جایگاه انسان اولیه در نواحی خلیج فارس، به نوع و شکل قایق‌های ماهیگیری بدوی و محلی می‌پردازند که به عقیده او یادگار ادوار بسیار قدیم است، مینویسد:

« اگر انسان اولیه در نواحی خلیج فارس وجود داشته، آثار او حتماً بایستی در زیر طبقات شن و لای مدفون شده باشد. »

انسان اولیه در اینجا صدف‌های تیز و چوب‌های سخت را برای رفع حواجی خویش به کار می‌برده و اشیائی که از این مواد ساخته می‌شده است تا از منه اخیر تاریخی هم به کار می‌رفته زیرا وقتی نیارکوس در سال ۳۲۵ قبل از میلاد در خلیج فارس سیاحت می نمود قبایلی که در سواحل بلوچستان به او برخوردند نه اشیای آهنی داشتند و نه پوشاکی غیر از پوست حیوانات.

<sup>۱</sup> موریس پارکر، منبع پیشین، ۱۳۶۴، صفحه ۱۰۶۴

آریان درباره طوایفی که ما بین کراچی و اورمارای امروزی اقامت داشتند چنین می نویسد:

« این طوایف دارای نیزه های هستند به طول شش ذراع که نوک آن به جای آهن چوب تیزی هست

که در آتش سخت صلب شده است...

افرادی که از این قبایل اسیر شده بودند تمام بدنشان مانند سرشان مو داشت و ناخن های آنها از

بلندی شبیه به پنجه حیوانات وحشی بود. »

این توصیف تصویر جامع و کاملی از طریقه زندگانی انسان اولیه در این نواحی که هنوز هم برخی از

آثار آن تا به امروز باقی مانده است، نشان می دهد. زورق های ماهیگیری بدوی که هنوز هم استعمال می شود

بدون شک یادگار ادوار بسیار قدیم است. اهالی جزیره سوکوترا که در فصل صید به مسقط می آیند یک قسم

قایق دارند که خودشان آن را راماس می نامند و عبارت از سه تنه درخت است به طول ۶ پا که با الیاف نباتی

آنها را به هم بسته و قطعه وسطی آن از سایرین طویل تر است. شاشه هم که در ساحل باتینا استعمال می -

شود بسیار جالب توجه می باشد و عبارت است از تعدادی چوب خرما که آنها را پهلوی یکدیگر بسته و روی

آن را با پوست نخل و الیاف درخت نارگیل می پوشانند.

این قایق ها به طول ۱۲ پا هستند و فقط یک یا ۲ نفر روی آن می نشینند و تا نیمه بدن آنها هم در

آب فرو می رود.

حرکت این قایق ها خیلی سریع است و برای صید ماهی و مراوده با کشتی های بومی که در ساحل

لنگر انداختند به کار می رود.

هوری نیز که عبارت از یک تنه میان تهی و مجوف است زیاد استعمال می گردد.

در حقیقت بشر نخستین، با همین شناورها با قایق های کوچک و ابتدایی کار رفت آمد بر آب ها را

شروع کرد و با مشاهده کوتاهی راه بین مقصد و مبدا و نیز سهولت امر آمد و شد و لذتی که از امر قایق

سواری می برد، به تدریج از رودخانه ها و خورها به دریاچه ها و سپس به دریاها و آن گاه به اقیانوس ها کشانیده

شد و به آنجا رسید که امروزه پهنه وسیع آب های اقیانوس ها هم با همه عظمت و بزرگی برای گردش ناوها و کشتی های بزرگ او تنگ و کوچک به نظر می رسد.<sup>۱</sup>

---

<sup>۱</sup> نور بخش، حسین، دریانوردی در ایران، تهران، دفتر پژوهشهای فرهنگی، ۱۳۸۲، صفحه ۱۹

## ۲-۲) تاریخچه دریانوردی در ایران

بر اساس مستندات ثبت شده در دوران‌های تاریخی، ایرانیان از نخستین فاتحان دریا بوده‌اند و با شناورها و کشتی‌های دست ساز خود بر آب‌های نیلگون خلیج فارس، تسلط داشته‌اند و در دریانوردی، بازرگانی و جنگ‌آوری دریایی با دشمنان این آب و خاک، صاحب نام و صاحب اعتبار بوده‌اند.

تردید وجود ندارد که رفت و آمد ناوگان‌های عظیم در آب‌های جهان بدون آشنایی کامل ایرانیان با فنون دریانوردی و اشراف بر صنعت کشتی‌سازی و کشتیرانی ناممکن بوده است.

در تعریف و تبیین اقتدار و سرافرازی ملت‌ها نکاتی چند وجود دارد که عالمان و فرزندگان دوران بر آن متفق‌القولند و اساس و معیار سنجش آنان در شناخت تعالی و برتری اقوام روزگار به همین نکات استوار است. این معیارها به تلخیص عبارتند از تمدن و فرهنگ، علم و دانش، هنر و صنعت و برقراری ارتباط تجاری، اقتصادی و سیاسی با ملت‌ها و اقوام دیگری که در سراسر جهان پراکنده‌اند. اما در مقوله این بحث بی‌تردید دریانوردی و کشتیرانی تجاری از دوران افسانه‌ای تاکنون در کشور ما وجود داشته و شواهد تاریخی بسیاری را می‌توان برشمرد و هر سند تاریخی موثقی که در این زمینه از گذشته‌های دور به ما رسیده، سند معتبری در تفوق و برتری ایرانیان در فن تجارت دریایی، کشتیرانی و امور دریانوردی به شمار می‌آید.<sup>۱</sup> قدیمی‌ترین سند موجود از دریانوردی ایرانیان قبل از پیدایش خط و هر نوع نوشته دیگر، گویچه‌ای است از گل‌پخته که در حفاری‌های ناحیه چغامیش خوزستان به دست آمده و نشان می‌دهد که ایرانیان از زمان‌های دور تاریخ، دریانورد بوده و از این طریق به روی دریاها سفر کرده و به فتوحاتی دست یافته‌اند.<sup>۲</sup> این گوی گلی از اکتشافات دو نفر از استادان معتبر باستان‌شناسی، پرفسور پ. دولوگاز (P.DOLOUGAZ) از

<sup>۱</sup> نوربخش، حسین، ایرانیان دریانورد پیشگام و نوآور در دریاها، تهران، انتشارات روابط عمومی و ارشاد اسلامی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۷۶، صفحه ۱۳ و ۱۴

<sup>۲</sup> نوربخش، حسین و ودادی، حمید، تاریخ دریانوردی ایرانیان، تهران، انتشارات روابط عمومی و بین الملل سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۸۶، صفحه ۸

دانشکده شرقی دانشگاه شیکاگو و پرفسور جی. لانتور (J.LANTOR)، استاد بخش زبان های خاور نزدیک دانشگاه کالیفرنیا است. این دانشمندان چهار بار و به تناوب، در تپه های چغامیش خوزستان که در دامنه کوه زاگرس و حاشیه شمالی شوش در میان رودخانه های دز و کارون واقع شده، به کاوش های باستان شناسی پرداخته اند و در میان اشیای مکشوفه، قدیمی ترین و جالب ترین سند دریانوردی ایرانیان را که به نوشته آنها، ریشه فرهنگی آن به ۶ هزار سال قبل از میلاد بر می گردد، کشف کرده و به جهانیان عرضه داشتند. نقشی که بر روی این گویچه گلی حک شده، تصویر سر کرده یا فرماندهی را نشان می دهد که در یک کشتی نشسته و از یک لشگرکشی پیروزمندانه باز می گردد. در یک دست گرز و در دست دیگرش ریسمانی است که با آن اسیران را نگاه داشته است. در این کشتی تصویر دریانوردی به چشم می خورد که یکی از آنها روی دماغه کشتی نشسته و شیئی شبیه علامت یا پرچمی را در دست دارد که امروزه می توان آن را نخستین کبان ملی ایرانیان ما قبل تاریخ بر پهنه آب های گیتی دانست. تصویر این سند تاریخی برای نخستین بار در مطبوعات کشور بر روی جلد اولین شماره ماهنامه پیام دریا، مهرماه ۱۳۷۱ چاپ شده است.

گذشته از این سند معتبر، خط نوشته های میخی، لوح های مصور، سکه های تاریخی و اشیای متنوع دیگری در دست می باشد که نشان می دهد ایرانیان از زمان های بسیار دور با دریا و کشتیرانی الفتی دیرینه داشته اند و همواره پرچم این مرز و بوم توسط ناوگان های تجاری و نظامی در دریاها در اهتزاز بوده است. در این میان از مطالب مکتوب و نوشته های مورخان خارجی که حتی اغلب با دریانوردی ما مغرضانه یا نا آگاهانه برخورد کرده اند گرفته تا نوشته های مورخان، دانشمندان داخلی و نیز شعرا و نویسندگان و جغرافیایان و نیز باید یاد کرد که به ما می نمایند جایگاه کشتیرانی و به طور کلی دریانوردی در بستر تاریخ پر فراز و نشیب ایران زمین تا چه پایه سرفرازانه و غرور آفرین بوده است.

یکی از ابواب همیشه گشوده در تاریخ سرزمین ما همواره گفته ها، نوشته ها و قضاوت هایی است که بیگانگان مورخ یا مورخان بیگانه پیرامون مسائل تاریخی ایران نقل کرده اند. غالب این قضاوت ها متأسفانه خالی از نادرستی و تحریف حقایق نیست. حتی اگر بخشی از این سهل انگاری را به حساب نا آگاهی و یا کم آگاهی آنان بگذاریم، باز هم سهم کوتاه نظری ها و تحریف ها، بر واقع گرایی و حقیقت گویی فزونی دارد.

در تاریخ ایران نمونه‌های مستند بسیاری در مورد آنچه گفته شد، می‌توان یافت که بر حسب موضوع سخن ما، یکی از مهم‌ترین آنها مبحث دریانوردی ایرانیان است.

ما نمی‌دانیم چگونه، مردمان کشوری که در شمال حداقل یک هزار کیلومتر و در جنوب حدود دو هزار کیلومتر با دریا نزدیک، هم‌خو و هم‌خانه‌اند، ممکن است به زعم برخی از مورخان بیگانه با دریانوردی بیگانه باشند و یا از آن دور.

اینجاست که شاید آن گفته معروف منتقد غربی معنی می‌دهد که می‌گوید: «تاریخ می‌سی‌سی‌پی عظیم دروغ است!» لکن این تعریف بدبینانه خود نیز می‌تواند تحریفی دیگر تلقی شود، زیرا در هر حال تاریخ وجود دارد، لیکن باید دید تاریخ را چه کسانی می‌نویسند و چگونه؟

سال‌ها قبل، پس از آنکه دانشمند فقید هند، پرفسور هادی حسن تاریخ دریانوردی ایرانیان را در پی سال‌ها تحقیق و مطالعه فراهم آورد، نقد و نظرهای متفاوتی بر آن نگاشته شد. از جمله لُرد کُرزن در این مورد نوشت: «تحقیق درباره دریانوردی ایرانیان کاری است؛ چون مطالعه پیرامون انواع مارماهی در جزیره ایسلند!» و همه ما به خوبی می‌دانیم که در جزیره ایسلند اصولاً مارماهی وجود ندارد.

ما تعبیر و تفسیر سخن لُرد ناآگاه را به عهده صاحب نظران می‌گذاریم و خشنودیم که حقایق سوای آن چیزی است که تصورات خام و باطل بتواند سایه ابهامی بر آن بیفکند. خوشبختانه اسناد و شواهد تاریخی متعددی که طی چند دهه اخیر آشکار شده، بر گفته ما به استناد تاکید می‌گذارد که ایرانیان نه تنها از قبل از پیدایش خط (چند هزار سال قبل از میلاد) با دریانوردی آشنا بوده‌اند، بلکه در زمان‌های متفاوتی از تاریخ، برتری خود را در علوم و فنون دریایی به منصفه ظهور رسانیده‌اند.<sup>۱</sup>

چه بسیارند کشورها و سرزمین‌های دور و نزدیک که به واسطه نداشتن دریا و کرانه‌های ساحلی، بر شوکت و اعتبار کشورهای صاحب دریا نظیر ایران غبطه می‌خورند. چنین کشورهایی به دلیل همجوار

---

<sup>۱</sup> نوربخش، حسین، منبع پیشین، صفحه ۱۴ الی ۱۶

نبودن با دریا از لحاظ جغرافیایی سرزمین‌های مسدود و محدودی هستند که ناچارند برای استفاده از آب‌های سرزمینی و یا آب‌های ساحلی دیگران، هزینه‌های کلان اقتصادی ترانزیت دریایی و مشکلات متعدد دیگر را در زمینه‌های گوناگون متحمل شوند. آشکارا می‌توان گفت شاید چون نعمت و رحمت دریا، به کثرت در شمال و جنوب خاک جغرافیایی کشورمان وجود دارد، قدر آن را کمتر می‌دانیم و از ارزش‌های نهفته آن بی‌خبریم. تا آنجا که تحقیق و پژوهش پیرامون دریا‌های سرزمین کشورمان در طول سالیان اخیر بسیار کم و اندک بوده است. در حالی که چنین پژوهش‌هایی خود می‌تواند برای بازشناساندن ارزش‌های تاریخی دریانوردی ایرانیان نقش عمده‌ای ایفا کند.

ما پیرامون خلیج فارس و دریای خزر و ساکنان دریانورد این آب‌ها و چگونگی دریانوردی و کشتیرانی در آن طی قرون و اعصار گذشته و در زمان حال نیاز به پژوهش‌های گسترده‌ای داریم که با ارائه آن در محافل علمی، اقتصادی و نیز سیاسی جهان حاکمیت خود را بر این آب‌ها به اثبات رسانیم.

فرزانگانی که دل بر این آب و خاک می‌سوزانند به خوبی می‌دانند، سال‌ها است که استعمار و پیروان آن در این منطقه و حتی در سطح جهانی از هر فرصتی استفاده می‌کنند تا به جای کلمه خلیج فارس نام ساختگی خلیج عربی را در مطبوعات، کتاب‌ها، نقشه‌های جغرافیایی، دایره‌المعارف‌ها و وسایل ارتباط جمعی جهان جایگزین سازند. حتی در این اواخر در آخرین چاپ دایره‌المعارف کمبریج به جای خلیج فارس از نام مجهول خلیج عربی استفاده کردند که مورد اعتراض فرهیختگان کشورمان در داخل و خارج قرار گرفت و اگر چنین اعتراض گسترده‌ای به استناد مصوبات سازمان ملل متحد انجام نمی‌پذیرفت که دریای جنوب ایران، به نام تاریخی خلیج فارس خوانده می‌شود و باید در گفته‌های رسمی و غیر رسمی و مکتوبات و وسایل ارتباط جمعی به همین نام خوانده شود، ناشران دایره‌المعارف کمبریج پوزش خواهی نمی‌کردند و وعده نمی‌دادند که این اشتباه را در چاپ‌های بعدی تصحیح کنند. همه این وقایع ناشی از آن است که ما در مورد دریانوردی ایرانیان و دریا‌های کشورمان پژوهش‌های علمی و تاریخی، اندکی داریم و تلاش زیادی به خرج نداده‌ایم که آوازه آن مرزهای کشورهای جهان را درنوردد و حقوق ملی و مسلم ما در عرصه تاریخ جهان محفوظ بماند.



تاریخ استقرار ایرانیان، در جزایر و سواحل جنوبی خلیج فارس به هزاره دوم پیش از میلاد می‌رسد. زمانی که پارس‌ها به این دریا رسیدند، نام آن را دریای پارس، یا آبگیر پارس گذاشتند. چنان که پس از آنان و در اسناد معتبر تاریخی و به هر زبانی، این نام رواج داشته و بر جای مانده است. دانشمندان معاصر ایران نوزده نام به زبان‌های مختلف و چهل‌وهفت سند، از متون و اسناد تاریخی سراسر جهان ارائه کرده‌اند که در این اسناد معتبر، همه جا دریای جنوبی ایران، خلیج فارس خوانده شده است.<sup>۱</sup> فلاویوس آریانوس مورخ یونانی قرن دوم میلادی در «آنازایس» کتابی که راجع به جنگ‌های اسکندر نوشته از سفرهای دریاسالار وی به خلیج فارس یاد کرده و این دریا را «پرسیکون کاتیاس» یعنی خلیج فارس می‌نامد.

مورخان دوران اسلامی نیز هر جا نامی از این دریا به میان آورده‌اند. آن را خلیج‌الفارسی و بحر الفارسی گفته‌اند. ابن‌خردادبه در کتاب «المسالك و الممالك» نام خلیج‌فارس را بحر فارس نوشته و مسعودی مورخ مشهور ایرانی در دو کتاب «مردج الذهب» و «التنبیه و الاشراف» این دریا را دریای پارسی می‌نامد.

استخری و ابوریحان بیرونی نیز در کتاب معروف خود نام خلیج فارس را دریای فارس ذکر می‌کنند. به نوشته تاریخ، چهار هزار سال قبل دریانوردان خلیج فارس با نخستین کشتی‌های دست ساخت بشر خود را به دریای مدیترانه رساندند و تا اقیانوس اطلس و دریای بالتیک پیش رفتند. این دریانوردان جسور و کنجکاو توانسته بودند از نوعی نرم تن دریایی به نام «مورکس» ماده‌ای برای ساختن رنگ ارغوانی به دست آورند که به ارغوان صوری موسوم شده بود که در رنگ آمیزی ابریشم خام به کار می‌رفت. کاشفان رنگ ارغوانی بعدها به فنیقیان یعنی قرمز رنگ‌ها، شهرت یافتند. بازرگانان خلیج‌فارس، سال‌ها ارغوان صوری، اسفنج مروارید و دیگر محصولات دریایی را با کالاهای کرانه‌نشینان خلیج‌فارس، دریای مدیترانه و دریای چین مبادله می‌کردند و رونق بازرگانی دریایی را در این خطه به اوج رسانیدند.<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> نوربخش، حسین، منبع پیشین، صفحه ۱۶ الی ۱۷

<sup>۲</sup> نوربخش، حسین، منبع پیشین، صفحه ۱۸

ایرانیان در دوره باستان، از نیروی دریایی بزرگی برخوردار بودند و باید گفت که در امر دریانوردی و دریاداری و کشتی سازی و عملیات جنگی بر روی دریا، ابر قدرت به حساب می آمدند و با این نیروها بر سراسر آب های بین رودخانه سند و رود نیل تسلط داشتند و برای زمانی طولانی، هیچ نیرو و قدرتی قادر به برابری و مقابله با این نیروی عظیم نبود.

### پل های متحرک دریایی و ترعه های اعجاب آور

ناوگان بزرگ جنگی هخامنشی و کارهای عجیب و حیرت آور آنها در بستن پل های متحرک بر روی آب ها، به منظور عبور نیروهای میلیونی و حفر کانال ها و ترعه های بزرگ و عریض برای عبور ناوگان دریایی، از جمله پدیده های نادر و اعجاب آور دنیاست.

فنیقی ها که ملتی دریانورد و تاجر پیشه و مردمانی سخت کوش و فعال بودند، بعد از قبول تابعیت ایران، تمام قدرت و توان و ابتکار خویش در زمینه دریانوردی و کشتی سازی را در اختیار ایرانی ها گذاردند و ایرانی ها نیز با اتکا به نیرو و قدرت حکومت مرکزی و هوش و درایت استادکاران و مهندسان خود و استفاده از توانایی های ملل تابعه، موجد خلاقیت هایی در زمینه کشتی سازی، دریانوردی و غواصی شدند که سبب حیرت و شگفتی جهانیان را در قرون و اعصار بعد فراهم ساخت.

در تمام طول تاریخ، در بین دریانوردان و کشتی سازان دریای چین، دریای هند، دریای عمان، خلیج فارس و دریای سرخ، ایرانیان همواره عنصر برتر و بهتر و کارآمدتر بوده اند.

شرح کارهای حیرت انگیز ناخدا و دریانوردان ایرانی، در کتاب های قدیمی، بسیار دیده می شود. ساختمان کشتی های موسوم به تری رُم که از پیشرفته ترین کشتی های پارویی باستانی است و با سه ردیف پارو به حرکت در می آمدند و نسبت به کشتی های دیگر از سرعت بیشتری برخوردار بودند و نیز کشتی هایی که تا کنار ساحل می رفتند و به تخلیه بار و سربازان و اسب ها می پرداختند و امروزه به تقلید از آنها، شناورهای بسیاری ساخته و به اسم «لندینگ کرافت» و یا کشتی ساحلی مشهورند، از ابتکاران ایرانیان باستان است.

به استناد مدارک موجود، برای اولین بار راه‌های دریایی، از کناره‌های رود سند تا دریای نیل به وسیله ایرانی‌ها و یا سرداران تابع حکومت ایران کشف و علامت‌گذاری گردید. در حالی که بعضی از نویسندگان خارجی مدعی هستند که «نئآرک» سردار اسکندر مقدونی، کاشف راه‌های دریایی دریای عمان و خلیج فارس می‌باشد.

بهترین مدرک موجود در این زمینه، مطالب کتاب «هرودوت» است. به استناد نوشته‌های هرودوت، پدر تاریخ نویسان جهان، در سال ۵۱۲ یا ۵۱۹ پیش از میلاد یعنی حدود دو قرن قبل از ورود سردار اسکندر به آب‌های تحت تسلط ایران، دریاسالار داریوش به نام اسکیلاکس «Eskilaks» از اهالی شهر «کاریندی» و یا به قول ارسطو، پادشاه هند که فردی جغرافی‌دان و جهانگرد و دریانوردی آگاه و مطلع و خبیر و مورد اعتماد بود، از جانب داریوش فرمان یافت به بررسی آب‌های رود سند تا دریای نیل بپردازد و او از دهانه رود سند حرکت کرده و ساحل بلوچستان و مکران را پیمود و پس از گذشتن از سواحل عربستان و باب‌المندب، وارد دریای سرخ شد و از تنگه‌سوئز عبور کرد و به مصر سفلی و از آنجا به دریای مغرب رفت و راه دریاها را بر روی دریانوردان ایرانی گشود.<sup>۱</sup>

نوشته هرودوت نشان می‌دهد که داریوش ۲۰۰ سال قبل از آمدن نئآرک به خلیج فارس، دستور بررسی راه‌های دریایی از دهانه رود سند تا دریای سرخ و از آنجا تا کانال سوئز و بالاخره دور آفریقا را صادر کرده است و دو قرن بعد تازه اسکندر به فکر پیمودن این راه‌ها افتاد و نئآرک را مأمور بررسی آن کرده است. با توجه به مسیر سیلاکس سردار داریوش، مشخص است که راه‌های پیموده شده و زمان صرف شده برای این سفر اکتشافی، چندین برابر راه‌ها و زمانی است که نئآرک سردار اسکندر، صرف طی مسیر مصب رود سند تا رود کارون در خلیج فارس کرد.<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> نوربخش، حسین، منبع پیشین، صفحه ۲۵ الی ۲۷

<sup>۲</sup> نوربخش، حسین، منبع پیشین، صفحه ۴۰

بعد از اسکیلاکس به تدریج دیگر دریانوردان ایرانی به علامت‌گذاری در طول سواحل و پهنه دریاها اقدام کردند و تا زمان آمدن نئارک همه راه‌های دریایی برای دریانوردان ایرانی آشکار بود و حتی در این زمینه، راه‌بانان و راهنماهای دریایی تحت عنوان آموزگاران دریا به صورت رسمی و غیر رسمی در اختیار کشتی‌های عبوری قرار می‌گرفتند و در مقابل دریافت دستمزد، به راهنمایی آنها مشغول می‌شدند.

با توجه به نکات یاد شده، باید گفت که افتخار کشف راه‌های دریایی خلیج فارس از آن ایرانیان است و نویسندگان خارجی بیهوده سعی کرده‌اند، سردار اسکندر مقدونی را اولین کاشف راه‌های آبی خلیج فارس و دریای عمان معرفی کنند.

دریانوردان ایرانی، برای آغاز سفرهای خود از تقویم دریایی استفاده می‌کردند و مسافرت‌های دریایی که معمولاً دریا آرام و ساکن و بدون تلاطم بود، شروع می‌کردند.

نوروز دریایی تا امروز نیز در بین دریانوردان هند، پاکستان، دریای عمان، خلیج فارس و حتی دریای سرخ رایج و به همین نام ایرانی و پارسی متداول است.

از دیگر ابداعات ایرانیان اختراع عمقیاب، قطب‌نما، سکان و چرخ کشتی و ساخت فانوس‌ها و استفاده از علائم دریایی است و با اطمینان می‌توان گفت که فانوس‌ها و علائم دریایی پیشرفته امروزی که با تکنیک‌های روز در آمیخته است، از علایم دریایی ایرانیان مبتکر و با هوش از جمله «خشبات‌ها» و «خوش‌آب‌ها» و یا به عبارت بهتر از «خشبات‌ها» به معنای امروزی «مراقبان دریا» و «پاسداران مرزهای آبی» مایه و ریشه گرفته و تکمیل شده‌اند.

حیرت‌آور است که بگوییم ایرانیان باستان در چهار قرن پیش از میلاد، بنا به اقرار و نوشته نئارک سردار اسکندر، در سراسر آب‌های خلیج فارس به نصب پایه‌های بسیار بلندی از چوب اقدام کرده بودند و بر روی این چوب‌ها در ارتفاع ۴۰ متری از سطح آب، اتاق‌هایی ساخته بودند و در آن جا مامورانی گماشته و شب‌ها در همان بالا آتش می‌افروختند و نور آتش را به کمک آیینه، تا دورترین نقاط دریا و ساحل می‌-

رسانیدند و از ورود کشتی‌های عبوری به نقاط کم عمق و برخورد با صخره و سنگ و گل و لای دریا ممانعت می‌کردند. نظیر این فانوس‌های دریایی در آن تاریخ، در هیچ‌جای دنیا دیده نشده است.

علاوه بر قدرت و نیروی برتر ایرانی‌ها در آب‌های بین رودخانه سند و دریای نیل، دریانوردان عهد هخامنشی، نخستین بحر پیمایانی بودند که به عملیات «آب-خاک» و یا به اصطلاح خارجی‌ها آمفی‌بی‌آن (Amphibian) پرداختند و در دانشکده‌های دریایی اروپا و آمریکا، در موقع آموزش مبحث عملیات آبی-خاکی به این حقیقت اذعان دارند. «آمفی بی آن» به معنی، ذو حیاتین، دوزیست و آب-خاکی است و در اصطلاح امروزی به عملیات «تفنگداران دریایی» اطلاق می‌شود.

ابداع عملیات آب-خاکی به ایرانیان نسبت داده شده است. این اصطلاح امروزه جنبه بین‌المللی دارد و در سراسر دنیا شناخته شده است و باید آن را یکی دیگر از افتخارات ایرانیان به حساب آورد.<sup>۱</sup>

طی قرن‌های ۱۸ و ۱۹ میلادی، تعدادی کتیبه در مصر و خصوصاً در حوالی کانال سوئز به دست آمد که نشان می‌دادند داریوش، شاه ایران اقدام به حفر و راه‌اندازی ترعه‌ای بین دریای مدیترانه و دریای سرخ کرده است. از این کتیبه‌ها یکی در سال ۱۷۹۹ میلادی به وسیله م. رُزیر<sup>۲</sup> در شمال سوئز کشف شد. کتیبه دیگر به وسیله م. دریلیر<sup>۳</sup>، کتیبه سوم ضمن حفر ترعه سوئز در مارس ۱۸۶۶ به وسیله چارلز دولسپس<sup>۴</sup> و دو کتیبه نیز در ژوئن سال ۱۸۶۶ در سراپیوم و شلوف‌الترایه در شمال سوئز و ۱۸ کیلومتری اسمعیلیه کشف گردید.

اسماعیل راین درباره لوحه سنگی به جای مانده از داریوش بزرگ می‌نویسد: «داریوش کبیر با توجه به اهمیت راه‌های دریایی و مخصوصاً این راه، در اواخر سده ششم پیش از میلاد دستور حفر ترعه را

<sup>۱</sup> نوربخش، حسین، منبع پیشین، صفحه ۲۷ الی ۲۹

<sup>۲</sup> M. Rozierre

<sup>۳</sup> M. Derilliers

<sup>۴</sup> Charles Delespes

صادر کرد و به یادبود این کار بزرگ و پرارزش، لوحه‌ای سنگی با خط میخی، پارسی، عیلامی، بابلی و مصری در آنجا نصب کرد که در سال ۱۸۶۶ میلادی در شلوف‌الترایه در ۳۳ کیلومتری کانال، کمی به طرف غرب ترعه امروزی به دست آمد. روی این لوحه سنگی، نقش دو نفر حجاری شده است و در وسط آن، اسم داریوش به چشم می‌خورد. در سمت راست، کتیبه‌ای بدین شرح کشف شده است: به خط فارسی ۶ سطر، عیلامی ۴ سطر، بابلی سه سطر و کتیبه دیگری حاوی اطلاعاتی راجع به حفر کانال به متن فارسی در ۱۲ سطر وجود دارد که زیر آن به زبان عیلامی است و هفت سطر آن بیشتر سالم نمانده و بقیه با متن بابلی که شاید زیر عیلامی بوده، احتمالاً از بین رفته است. طرف دیگر لوح، کتیبه مفصل‌تری به خط و زبان مصری نقش شده است.

در این مقاله ترجمه کتیبه داریوش نیز آورده شده است تا زمینه آشنایی تمام علاقمندان فراهم گردد.

### ترجمه کتیبه داریوش

بند اول: خدای بزرگی است اهورامزدا که این سرزمین را آفریده که آن آسمان را آفریده که بشر را آفریده که خوشی را به بشر داده که داریوش را شاه کرده که داریوش را به شاهی مملکتی رسانده که بزرگ است و اسبان و مردان خوب دارد.

بند دوم: منم داریوش‌شاه، شاه شاهان، شاه کشورهایی که از تمام نژادها مسکون است، شاه این سرزمین بزرگ تا آن دورها، پسر ویشتاسب هخامنشی.

بند سوم: من پارسی هستم، به همراهی پارسیان مصر را گرفتم. امر کردم این کانال را بکنند. از «پی‌رو» نیل که از مصر جاری است تا دریایی که از پارس به آن روند، این ترعه کنده شد. چنان که فرمان دادم و کشتی‌ها از مصر به وسیله این کانال به سوی پارس روانه شدند، چنان که اراده من بود.

وجود و کشف این کتیبه‌های تاریخی بی‌نظیر، بیان‌کننده علاقه و توان ایرانیان برای داشتن قدرت

دریایی و دریانوردی است.<sup>۱</sup>

---

<sup>۱</sup> نوربخش، حسین، منبع پیشین، صفحه ۶۱ الی ۶۲

### ۲-۳) پیشرفت و توسعه تدریجی دریانوردی در ایران

ایرانیان از نخستین ملت‌هایی بودند که به سبب هم‌جواری با دریا، به سوی آن جذب شدند و برای عبور از روی آب‌ها به ساختن انواع شناور پرداختند و در قرن‌های بعدی، کشتی‌های بزرگتری ساختند، و دل به دریا زدند و به سرزمین‌های دور و نزدیک سفر کردند و سرانجام با افزودن به سرزمین‌های تحت سلطه و نفوذ خویش و لزوم افزایش نیروهای دریایی و کاروان‌های تجاری، اقدام به تهیه ناوگان‌های جنگی و بازرگانی کردند و سواحل و بنادر و آب‌های دریاها را از رود نیل تا سواحل چین تحت نظارت خود درآوردند؛ و خیلی زود از راه دریاها، سرزمین‌های جدیدی را کشف کردند و برای استفاده کامل در پهنه آب‌ها و دریاها، دست به ابداعات و اختراعات دریایی بسیاری زدند و ابداعات خود را به ملت‌های دیگر هدیه کردند.

بی شک در میان دوره‌های تاریخی، عهد هخامنشی از درخشان‌ترین دوران‌های دریانوردی ایرانیان به شمار می‌آید. نیروی دریایی ایران در دوره هخامنشی از مردان کارآزموده، مهندسان مطلع و جنگ‌آوران دریادیده و کشتی‌های جنگی پیشرفته تشکیل شده بود.

در دوره هخامنشی پیشرفت و ترقی ایرانیان به جایی رسید که دریانوردان ایرانی تابع آبراه‌ها، کانال‌ها، و خورها و دریاها نبودند و هر جا که لازم بود برای عبور ناوگان دریایی، کانال، آبراه و راه «کشتی‌رو» می‌ساختند. به همین مناسبت در این دوره، ایرانی‌ها همواره ملت برتر و عنصر بهتر محسوب می‌شدند و تنها قدرت حاکم بر دریاها و سواحل و بندرهای دنیا بودند و هیچ نیروی دریایی یارای برابری با آنها را در دریاها نداشت.

در دوره ساسانیان به فرمان انوشیروان، بحریه‌ی نیرومندی از خلیج فارس گذشت و سرتاسر کرانه عربستان و دریای سرخ را پیمود و آن سرزمین‌ها و دریاها را به اطاعت خود درآورد. کشتی‌هایی که در خلیج فارس آمد و شد می‌کردند تا جزیره سیلان و جزایر هند شرقی و حتی سواحل چین پیش می‌رفتند و ناخدایان و ملاحان ایران مهارت و قدرتی یافته بودند که هیچ کس را یارای رقابت با آنان نبود. نیروی دریایی ایران در زمان ساسانیان در خلیج فارس بسیار توانا بود.



همانطور که اشاره شد، ما در زمینه دریانوردی، گذشته افتخار آمیزی داشته‌ایم و خوشبختانه اکنون نیز دارای نیروی دریایی و ناوگان بازرگانی غرور آفرینی هستیم. امروزه نیروی دریایی مقتدر ایران در سراسر آب‌های خلیج فارس و دریای عمان و دریای خزر به صورت نیروی برتر و بدون قید در آمده است و ناوگان دریایی ایران بین کشورهای منطقه از هر جهت بی همتاست.<sup>۱</sup>

با توجه و مراقبتی که جمهوری اسلامی ایران در همه زمینه ها به نیروی دریایی خود دارد، اکنون این نیرو، در سراسر آب های خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر به صورت یک نیروی دریایی برتر و بدون رقیب درآمده است.

ناوگان دریایی جمهوری اسلامی ایران از انواع ناو جنگی، از نوع ناوشکن، ناوهای پاسور، ضدزیردریایی و سطحی، ناوهای لجستیکی، ناوهای مینروب، ناوچه های ضد زیردریایی و ناوچه های گشتی و نیروبر و غیره تشکیل شده است.

صرف نظر از این نیروی عظیم، اکنون بزرگترین ناوگان هاورکرافت منطقه در خلیج فارس، در اختیار جمهوری اسلامی ایران است و کشور ما از جمله کشورهایی است که نیروی دریایی خود را به هواناو (هاور کرافت) مجهز کرده است. این هاورکرافت‌ها قبل از پیروزی انقلاب اسلامی ایران خریداری شده است؛ که هم روی آب و هم در خشکی حرکت می‌کنند و از لحاظ گشت زنی کرانه و اجرای حمله‌های ناگهانی بسیار مؤثر می‌باشند.

جنگ تحمیلی نشان داد که در صورت لزوم نیروی دریایی ایران می‌تواند از قدرت جابه‌جای و سرعت فوق العاده قایق های توپ‌دار دریادلان ایرانی نیز استفاده کند و به وقت نیاز با هزاران قایق توپ دارد پس و پیش ناوها با دشمن به مقابله بپردازد.

---

<sup>۱</sup> نوربخش، حسین، دریانوردی در ایران، تهران، انتشارات دفتر پژوهش‌های فرهنگی، ۱۳۸۲، صفحه ۱۰۷ الی ۱۰۸

زیردریایی‌های ایران، درآستانه سالروز نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران، در سال ۱۳۷۱ش یک فروند از زیردریایی‌های خریداری ایران به نام «طارق ۹۰۱» رسماً به ناوگان نیروی دریایی ایران پیوست. کشور ایران تاکنون سه فروند از این نوع زیر دریایی را خریداری و در آب‌های خود به کار گرفته است.

روزنامه وال استریت ژورنال، به نقل از فرمانده وقت نیروی دریایی انگلیس، که قبل از انقلاب در امر آموزش ایرانیان دخالت داشته است، می‌نویسد:

«ایرانی‌ها بسیار تحصیل کرده و در آموختن بسیار سریع می‌باشند و با توجه به سابقه تاریخی ایران، ایرانی‌ها از ما خیلی جدی‌تر بوده‌اند و این خطر وجود دارد که ما کیفیت نیروی دریایی ایران را دست کم بگیریم»<sup>۱</sup>

آخرین نکته‌ای که می‌توان به فصل نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران اضافه کرد این است که ناوگان عظیم فعلی به دست ایرانیان سلحشور، متخصص و دریانوردان مسلمان و شجاع کشور خودمان اداره، راه‌اندازی و به کارگرفته می‌شود و این نکته بسیار مهم و شایان توجه و ارزشمند و غرور آفرین است.<sup>۲</sup>

گذشته از نیروی دریایی، کشور ما ایران در خلیج فارس دارای بزرگترین ناوگان تجاری خاورمیانه است. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های وابسته با ۱۲۰ فروند کشتی اقیانوس‌پیما و شناورهای خدماتی به ظرفیت بیش از ۲/۵ میلیون تن امکان حمل و نقل محصولات را در شرایط طبیعی و موارد اضطراری بحرانی فراهم می‌کند و از این رو، خط دوم دفاعی کشور نام گرفته است.

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال‌های اخیر با افزودن چندین فروند کشتی اقیانوس پیمای کانتینری و چند منظوره، گامی بلند در جهت جوان‌سازی ناوگان خود و رقابت در بازارهای بین‌المللی

<sup>۱</sup> کیهان، ۱۳۷۱، آذرماه

<sup>۲</sup> نوربخش، حسین، منبع پیشین، صفحه ۱۰۲ الی ۱۰۵

برداشته است. شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اکنون دارای خطوط منظم به کشورهای حوزه مدیترانه، اروپای شرقی، خاور دور و اقیانوس هند است.<sup>۱</sup>

---

<sup>۱</sup> نوربخش، حسین، منبع پیشین، صفحه ۱۰۸

## ۴-۲) دریانوردی مدرن در زمان حاضر

امروزه به دلیل اهمیت ویژه‌ای که دریا در صنعت حمل‌ونقل دارد در واقع به واسطه ارزان، تنوع و توانایی حجم بسیار بالای حمل (به طور متوسط ۵۰ هزار تن) استفاده از منابع طبیعی نظیر رودخانه‌ها و دریاها نقش قابل توجهی در توسعه اقتصادی دارد. حمل‌ونقل دریای از ارزانترین حمل‌ونقل‌ها است در نتیجه بدلیل اهمیت ویژه‌ای که امروزه کشورها به دریا می‌دهند باعث شده است که به فکر ایجاد یکسری مقررات گسترده دریایی در جهت حفظ این مواهب الهی باشند. مقرراتی که در جهت هماهنگی بین کشورها در جهت استفاده درست از دریا به عنوان یک موهبت الهی است ساخت کشتی‌های غول پیکر تجاری در جهت استفاده در تجارت و کشتی‌های جنگی و زیردریایی‌ها که به دریا سیطره یافته‌اند احتیاج به یکسری قوانین دارد. در سال‌های اخیر کنوانسیون‌های حقوق دریایی در جهت بهتر کردن اوضاع دریاها تشکیل شده‌اند. در بسیاری از کشورها دانشگاه‌های بزرگی در جهت آموزش‌های مدرن دریایی تأسیس گردیده است. عناوین آموزش‌های دوره‌های دریایی از طرف سازمان بنادر و دریانوردی به تمام موسسه‌های آموزشی ابلاغ می‌شود؛ این موسسات با توجه به عناوین مزبور برنامه‌ریزی کرده و استنادانی که مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی رسیده‌اند به تدریس مشغول می‌شوند. از طرف دیگر امروزه در بسیاری از کشورها دانشجو در حین تحصیل و برای ارتقاء درجه چندین بار امتحان می‌دهد. تعداد امتحاناتی که یک فرمانده در طول خدمت خود می‌دهد مشابه با هیچ یک از مشاغل نیست علت این امر را در برنامه درسی نباید جستجو کرد بلکه مسائل دیگری دخیل است، به عنوان مثال: آیا فرمانده مدیر خوبی نیز هست؟ آیا می‌تواند در شرایط اضطراری کنترل خوبی به اوضاع داشته باشد؟ و آیا می‌تواند با سایر کارکنان کشتی رابطه خوبی داشته باشد؟

در موسسات آموزشی دریانوردی بسیاری از کشورهای بزرگی که در دریا سهم بسزایی دارند و دریا را در سیطره کشتی‌های خود گرفته‌اند به مدیریت اهمیت بسزایی می‌دهند. گاه دریانوردان در کار کشتی مهارت کافی داشته و چندین بار هم امتحان داده و با موفقیت مراحل را پشت سر نهاده‌اند اما در شرایط

خاصی نتوانستند به خوبی عمل کنند، این مساله‌ای است که در هیچ بخشی از برنامه‌های درسی گنجانده نشده است.

امروزه شرکت‌های برتر کشتیرانی در جهان در حال افزایش است. از جمله این شرکت‌ها شرکت کشتیرانی MOL است که در حال حاضر در جایگاه یازدهم قرار دارد، این شرکت در حال حاضر با داشتن ۳۸۰ هزار و 631 TEU تعداد کشتی در دست سفارش آن معادل ۳۳ هزار و 620 TEU است؛ که بزرگترین شرکت کشتیرانی ژاپن است.

شرکت کشتیرانی Horizon Lines که در سال ۱۹۵۶ در آمریکا تاسیس شد و به فعالیت پرداخت، در سال ۱۹۶۶ خطوط کشتیرانی جدیدی راه‌اندازی کرده و به بنادر اروپا و آسیا متصل شد و رفته رفته تا سال ۲۰۰۰ از بیشتر بنادر در جهان گذر کرد. ظرفیت تعداد کشتی‌های فعال ناوگان این شرکت معادل ۴۳ هزار و ۲۸۰ است، اما پیش‌بینی می‌شود این شرکت تا سال ۲۰۱۴ از جایگاه بیست‌ونهم به جایگاه سی‌ودوم جدول ۵۰ شرکت برتر جهان نزول کند.

شرکت کشتیرانی Nile Dutch Africa Line، این شرکت که در سال ۲۰۱۰ عنوان سی‌وهفتمین شرکت برتر کشتیرانی جهان را به خود اختصاص داد، شرکت هلندی است که در آفریقا قرار دارد. حوزه اصلی فعالیت این شرکت خطوط کشتیرانی آفریقا است که این خط را به سایر نقاط جهان متصل می‌کند، ظرفیت تعداد کشتی‌های فعال این شرکت با داشتن بیش از ۲۵ سال سابقه معادل ۴۰ هزار و 606 TEU است و پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۴ به جایگاه سی‌وسوم در جدول ۵۰ شرکت برتر کشتیرانی جهان ارتقاء پیدا کند.

شرکت کشتیرانی STX Pan Ocean، این شرکت که تابعه کشتی سازی STX کره جنوبی می‌باشد در سال ۲۰۱۰ جایگاه چهل‌وچهارم در جدول ۵۰ شرکت برتر کشتیرانی جهان را به خود اختصاص داد، اما Contaianerzation انتظار دارد که این شرکت در سال ۲۰۱۴ با ۱۰ پله صعود به جایگاه سی‌وچهارم

جدول مذکور برسد. ظرفیت تعداد کشتی‌های فعال ناوگان آن برابر ۳۷ هزار و 728 TEU است این شرکت ۳۰۸ فروند کشتی را در اجاره و ۸۶ فروند کشتی را تحت مالکیت خود دارد.

از جمله دیگر شرکت‌های برتر کشتیرانی جهان شرکت کشتیرانی Seaboard Marine است. این شرکت در آمریکا تاسیس شده و در جایگاه سی‌وپنجم، ۵۰ شرکت برتر کشتیرانی جهان قرار گرفته است.

شرکت Maston Navigation، این شرکت در سال ۱۸۸۲ در کالیفرنای آمریکا توسط شخصی به نام ویلیام ماستون با سه فروند کشتی تاسیس شد، یکی از زمینه‌های اصلی فعالیت این شرکت راه‌اندازی خطوط کشتیرانی مسافری در سراسر جهان است. ظرفیت تعداد کشتی‌های فعال این شرکت در حال حاضر معادل ۴۶ هزار و 604 TEU است و این شرکت در سال ۲۰۱۰ در جایگاه سی‌وهشتم، جدول ۵۰ شرکت برتر جهان قرار داشت و نشریه Containnerization اعتقاد دارد که جایگاه آن در سال ۲۰۱۴ به سی‌ویکم ارتقاء یابد.

طبق اعلام رسمی دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی (IMO) هم اکنون ۵/۱ میلیون نفر دریانورد دارای گواهینامه رسمی دریانوردی از مراکز رسمی هستند.

قرن ۲۱ عصر طلایی است اما از نگاه تکنولوژی دهه اولیه قرن ۲۱ را باید شروع یک عصر طلایی برای صنعت کشتیرانی دانست که دلیل آن گام‌های بسیار بلندی است که بشر توانسته است در ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیما با استفاده از تکنولوژی‌های نوین بردارد، صنعتی که هر روز در حال دگرگونی و تغییر است و قرن حاضر را قرن شتاب تکنولوژی در بسیاری از صنایع می‌داند که صنایع دریایی نیز از آن‌ها مستثنی نیست. فن‌آوری‌های جدید و به دنبال آن گسترش تجارت از طریق دریا، ایمن سازی ساختمان و سازه‌های کشتی همواره مد نظر قرار می‌گیرد. اما متأسفانه هر چه این پیشرفت و تکامل به نقطه اوج خود نزدیک می‌شود به مصائبی دیگر که جان و مال انسان‌های درگیر در این فرآیند را تهدید می‌کند بی‌اعتنا هستیم. حتی سازمان‌هایی چون IMO که به عنوان سکandar بی دلیل کشتی بزرگ قوانین و مقررات مرتبط با ایمن دریانوردی است نتوانسته است جامعه جهان را به یک اجماع کلی در ارتباط با ایمن و

امنیت آبراه‌ها برای حفظ جان و مال دریانوردان دعوت کند. آن روی دیگر سکه سوانح دریایی و مشکلات عدیده حاصل از قشر دریانورد را تهدید می‌کند و کنوانسیون‌ها و یا قطعنامه‌های متعددی که مفاد آنها عرصه‌های آبی را پوشش می‌دهند و هریک از آنها دلالت به یک سانحه و حادثه در آبراه‌ها را دارد. با تمامی این موارد هرازگاهی تیتراژ اول جراید و یا سایت‌های خبری به سوانح دریایی اختصاص می‌یابد. تجزیه و تحلیل‌های سوانح و حوادث دریایی در طی سه دهه گذشته توسط کمیته‌های بین‌المللی دریایی و نظام‌های ایمن حاکم بر عرصه‌های آبی نشان از این واقعیت دارد که تقریباً کلیه سوانح و حوادث دریایی به عوامل انسانی مربوط می‌شود، لذا آموزش مناسب و صدور گواهینامه‌های شایستگی در کنار عوامل جوی، ارتباطات، قابلیت و صلاحیت، تجربه، خستگی، بهداشت، استرس و شرایط کاری را برای دریانورد باید مد نظر قرار داد. گسترش عظیم ناوگان‌های تجاری و حمل مواد سوختی به دلیل صنعتی شدن هرچه بیشتر جوامع، سبب شده است تا عرصه‌های آبی پذیرای نیروی بیشتری به خصوص از قشر جوان جوامع مختلف برای سرویس‌دهی در کشتی‌های جدید بشوند، به این دلیل که خیل عظیم رهروان دریا با این گسترش عظیم فیزیکی ناوگان‌های تجاری و نفتکش نسبت مستقیم دارد. لذا این شرایط نیازمند وضع قوانین منسجم و محکمتری در ارتباط با وضعیت معیشتی، کار و بهداشت آنان است.

رشد و توسعه اقتصادی کشورها در گروه مبادلات تجاری ملی و فرا ملی است. دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی تلاش می‌کنند تا از راه کاهش تعرفه‌ها و آزاد سازی صادرات تجارت بین‌المللی را گسترش دهند، یکی از عوامل که باعث افزایش قابل ملاحظه‌ای از حجم تجارت می‌شود؛ انجام سریع و کم هزینه مبادلات تجاری است. امروزه به کارگیری فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات (ICT) در برنامه‌ریزی و کنترل دقیق و به موقع عملیات و مدیریت بنادر یک امر ضروری و حیاتی می‌شود. استفاده از ICT در بندر باعث آسان سازی فرآیندهای تجاری، کاهش زمان و هزینه و کاهش خطای انسانی می‌شود. قبل از بکارگیری فناوری اطلاعات و ارتباطات در مدیریت بنادر، لازم است به منظور اطمینان از حصول دستیابی به اهداف و برنامه‌های تعیین شده مسئولین و دست‌اندرکاران و اطمینان از هماهنگی روندهای آتی برای رویارویی با تقاضای محیطی، بسیاری از عناصر اجرایی، مالی و فن‌آوری سازمان، مورد مطالعه و ارزیابی دقیق قرار گیرند.

امروزه نه تنها بنادر بزرگ (بنادر بسیار مکانیزه) بلکه بنادر کوچک و متوسط نیز به این آگاهی رسیده‌اند که بهره‌وری و کیفیت عملیات و خدمات بندری به طور مستقیم به سرعت و دقت انجام کارهای فیزیکی و اداری وابسته است.

بنابراین برای دستیابی به حمل و نقل دریایی پرسرعت و دستیابی به اطمینان سازمان بیشتر در زنجیره تامین لازم است در پارامترهای کسب و کار تغییراتی متناسب با فناوری نوین ایجاد شود و زمینه بهبود مدیریت کالا و پذیرش شرایط مختلف حمل و نقل از نظر زیر ساخت‌ها و تجهیزات فراهم آید. سرمایه‌گذاری در تکنولوژی هوشمند و خلاق گام اساسی در رفع تقاضای بازار و تضمین رقابت است، فناوری اطلاعات و ارتباطات، یک ابزار حیاتی در دستیابی به پیشرفت‌های قابل توجه در روش‌های کسب و کار داخلی و خارجی است.

بهره‌گیری از فنون و تکنولوژی‌های نوین در بنادر تجاری بزرگ دنیا در چند دهه‌ی اخیر، ثمرات بسیاری را به ارمغان آورده است. بنادر، به لحاظ نقش اساسی خود در زنجیره‌ی تأمین همواره مورد توجه بوده‌اند. افزایش سرعت و کاهش زمان انجام، از مشخصه‌های مهم بنادر توسعه‌یافته و طراز اول جهان است. جا دارد که در اینجا به نمونه‌ای از این فناوری‌های جدید در عرصه دریانوردی بپردازیم.

### پیشرفت ناوبری وسایل مسیریابی

ناوبری همانطور که بدان مشهود است ابتداً به هنر و سپس به دانشی اطلاق می‌شود که طی آن دریانورد کشتی خود را از مسیری به مسیر دیگر هدایت می‌کند. او این کار را با تخمین موقعیت خود، انتخاب مسیر و سرعت مناسب و بازدید منظم کشتی‌اش انجام می‌دهد و با انجام این کار از حرکت بیهوده کشتی‌اش جلوگیری می‌کند. هنر ناوبری به احتمال بسیار قوی برای اول بار همگانی شکل گرفت که انسان در رودخانه‌های بزرگی مثل نیل و یانگ تسه، در طول مسیر سواحل و یا مجمع‌الجزایر به دریانوردی می‌پرداخت. یعنی نواحی را که بعضی از بزرگترین تمدن‌های تاریخ در آن توسعه یافتند. ناوبری در آن زمان



نسبتاً ساده و توأم با آزمون و خطا بود چرا که دریانورد کاملاً متکی به علائم قابل رویتی مثل قله‌ها، تپه‌ها، و کوهستان‌ها برای مسیریابی بود.

بعدها با توسعه دریانوردی از نواحی ساحلی به سمت اقیانوس‌ها، ناوبری به تدریج، امری پیچیده تبدیل شد. بابلی‌ها اولین کسانی بودند که حرکات ستارگان را با دقت ارزیابی کردند، ستارگانی که تصور می‌شد به دور زمین دورگرد شدند. خیلی زود کشف شد که ستارگان نزدیک قطب دارای مدار نسبتاً کوتاهتری نسبت به مابقی ستارگان هستند. در مورد ستاره قطبی دارای قابلیت است که بر طبق آن، جهت-یابی صورت می‌پذیرد، عرض جغرافیایی آن از افق عملاً مجاور عرض جغرافیایی نقطه‌ای است که مشاهده کننده بر آن قرار دارد بنابراین دریانورد بوسیله آن یکی از دو کمیت مربوط به مکان‌یابی را محاسبه کرد و فقط محاسبه طول جغرافیایی باقی می‌ماند و دریانوردی در عرض جغرافیای یعنی از شرق به غرب و با دقت بالا حتی اگر سواحل غیرقابل رویت بودند صورت می‌پذیرفت.<sup>۱</sup>

### فناوری جدید برای جلوگیری از غرق شدن کشتی

وصله مغناطیسی از غرق کشتی‌ها جلوگیری می‌کند. اواخر سال گذشته میلادی با به کارگیری یک وصله مغناطیس از غرق شدن یک شناور مخصوص حمل زباله‌های اتمی در آب‌های نروژ جلوگیری به آمده و این حادثه زنگ هشدار برای جلوگیری از حوادث مشابه احتمالی شد. در ۱۸ دسامبر ۲۰۱۰ کشتی دانمارکی Puma محموله زباله‌های اتمی خود را برای بازیافت در روسیه تخلیه کرد، در راه بازگشت بود که دریچه لوله انتقال آب به سیستم فاضلاب کشتی دچار ترکیدگی شد به طوری که خدمه قادر به جلوگیری از ورود جریان آب به اتاق موتور نبودند و کشتی با خطر غرق شدن مواجه شده بود. کشتی Puma پس از تماس با گارد ساحلی نروژ اجازه لنگر انداختن در غرب جزیره Soroya در شمال نروژ را دریافت کرد. این در حالی بود که هم زمان شناور گارد ساحل نروژ که حاوی وصله‌های مغناطیسی ساخت شرکت نروژی Miko

---

<sup>1</sup> Greek soiling ships, Vasilis panagioto polous, Melissa publishing house, 1987, P 211-213

Marine بود نیز در محل حضور داشت و بلافاصله از وصله‌های مغناطیسی برای وصله کردن شکاف به وجود آمده استفاده شد، پرسنل این کشتی با استفاده از آب توازن و تغییر سطح کشتی نسبت به سطح آب توانستند وصله مغناطیسی را بدون استفاده از غواصان نصب کنند سپس برای آنکه کشتی را برای سفری معادل ۳۰ مایل و تعمیر اساسی اسکورت کنند از وصله‌های بیشتری استفاده کردند. البته هزینه وصله‌های مغناطیسی در مقایسه با فاجعه غرق شدن کشتی بسیار ناچیز است. بکار گیری سریع وصله‌های مغناطیسی برای نجات این کشتی بسیار حیاتی بود.

با این توضیح بهتر است حمل وصله‌های مغناطیسی در برخی انواع کشتی‌ها قانونی و حتی اجباری شود با اینکه هر چه وصله بیشتری فروخته شود به نفع شرکت فروشنده خواهد بود ولی حوادث حادث شده به اندازه کافی کارایی این نوع وصله‌ها را نشان داده است که فراتر از منافع تجاری آن شرکت است. براساس گزارش آژانس حفاظت از مواد رادیو اکتیو (NRPA) تعداد شناورهای حمل مواد رادیو اکتیو به تازگی زیاد شده است؛ حال اگر چنین حادثه‌ای برای یک کشتی در حال حمل مواد رادیو اکتیو رخ دهد چه خواهد شد؟

### ابداع روش جدید برای حمل LNG

با ساخت یک کانتینر جدید برای حمل گاز مایع تحولی جدید در صنعت حمل و نقل دریایی گاز LNG حاصل شده است. به گزارش بین‌الملل سینا این مخازن جدید برای حمل گاز مایع طبیعی، پروپان، بوتان، آمونیاک و دیگر مایعات گازی ساخته شده و ۲۵ هزار لیتر ظرفیت دارد. جنس این مخازن از فولاد کربن و حداکثر فشار قابل تحمل آن ۲۰/۴ بار است. لارس سیمون مدیر عامل شرکت TIC که کار ساخت این مخازن جدید را به عهده داشته اعلام کرده است تأسیسات این شرکت در منطقه آزاد اقتصادی Riga می تواند هر ماه ۱۵ واحد از این مخازن تولید کند. شرکت LLSBALTIC یکی از شرکت‌های مهم جهان در عرصه حمل و نقل کانتینر و همچنین ساخت مخازن و واحدهای کانتینری است. این شرکت ساخت و تعمیر کانتینرهای حمل بار خشک، کانتینر یخچال دار و کانتینرهای مخزن را در سابقه کاری خود دارد.

### ابداع سامانه جدید برای ردیابی کشتی ها

شرکت Network Marine Global موفق شده است با استفاده از سامانه ماهواره ایریدیوم، سرویس ردیابی جدیدی برای تعیین محل کشتی ها و برقراری ارتباط آن ها با ساحل ابداع کند. به گزارش گروه بین الملل سینا، استفاده از ۶۶ ماهواره چرخان امکان ردیابی کشتی ها را در سراسر جهان و حتی منتهی الیه مناطق قطبی که از دید ماهواره های معمولی پنهان است را فراهم می کند با استفاده از این ماهواره طول و عرض محل جغرافیایی قرار گرفتن کشتی، سرعت و پارامترهای مشخص آب و هوایی منطقه به مرکز کنترل حرکت کشتی ارسال می شود. علاوه بر این، مالکان کشتی ها می توانند از طریق این ماهواره به طور همزمان گزارش جامعی از محل دقیق تمام کشتی های خود بدست آورند.

این ماهواره همچنین اطلاعات دقیق از آخرین محل و سرعت شناورهای فرا ساحلی در اختیار مالکان کشتی ها و گارد ساحلی قرار می دهد.

### ابداع شیوه نوین طراحی کشتی به منظور افزایش سرعت

شرکت کشتی سازی Verftulstein طراحی جدیدی برای ساخت سینه کشتی های متوسط ابداع کرده است. به گزارش گروه بین الملل سینا به نقل از سایت تریدویندوز استفاده از این طراحی جدید می تواند میزان حرکات اضافی کشتی ها را کاهش دهد و همزمان با افزایش سرعت کشتی از میزان مصرف سوخت بکاهد. تور اولستن رئیس کارخانه کشتی سازی Verftulstein اعلام کرده است اخیراً تقاضا برای استفاده از این طراحی جدید در ساخت شناورهای فراساحلی و زیر دریایی ها افزایش یافته است. این شرکت به تازگی سفارش جدیدی برای ساخت یک فروند کشتی Coastruction با استفاده از طراحی جدید از یک شرکت کشتیرانی محلی دریافت کرده است. این کشتی جدید ۱۲۰ متر طول و قیمت آن ۹۲/۹ میلیون دلار برآورده شده است.

## بزرگترین کشتی مسافربری جهان برای ورود به ناوگان جهان آماده میشود

بزرگترین کشتی مسافربری جهان موسوم به آزادی دریاها در آستانه آغاز اولین سفر اقیانوسی خود در بندر هامبورگ آلمان پهلو گرفت. این کشتی که بزرگترین کشتی مسافربری جهان از نظر اندازه و امکانات است، توسط کشتی سازان فنلاندی ساخته شده و با پرچم کشتیرانی رویال کارائیب فعالیت می‌کند. آزمایشات نهایی برای اطمینان از کیفیت قطعات کشتی و عملیات صیقل نهایی بدنه توسط کارخانه کشتی سازی Biohm Voss آلمان در بندر هامبورگ انجام می‌شود.

استخر رو باز، پیست پاتیناژ و اسکیت و همچنین دیوار صخره‌نوردی از امکانات ویژه‌ای است که در این کشتی استفاده شده است. کشتی آزادی ۳۳۹ متر طول، ۵۶ متر پهنا و ۱۶۰ هزار تن وزن دارد. ظرفیت این کشتی ۴ هزار و ۳۷۵ نفر است و سرعت عملیاتی آن ۲۱/۶ گره دریایی تعیین شده است. پهلوگیری کشتی آزادی در بندر هامبورگ به سختی انجام شد، چرا که لنگرگاه اسکله تنها ۳ متر بیشتر از پهنای کشتی و طول آن ۱۲ متر از طول کشتی بزرگ‌تر است.

پیش از این کشتی کوئین ماری ۲ به عنوان بزرگترین کشتی فعال ناوگان جهان شناخته می‌شد. طول این کشتی ۶ متر بزرگتر از کشتی آزادی است اما عرض آن ۱۵ متر کمتر است. بزرگترین کشتی مسافربری جهان در تاریخ بیست‌وپنجم آوریل سال جاری هامبورگ را به مقصد اسلو ترک کرده و در ماه ژوئن اولین سفر تفریحی خود را با عبور از اقیانوس اطلس و ورود به منطقه کارائیب آغاز می‌کند. از جمله سایر امکانات این کشتی می‌توان به پارک آبی، مجسمه‌های رنگ منحصر به فرد و رستوران و مراکز تفریحی متعدد اشاره کرد. اینها گوشه‌ای از دریانوردی مدرن در زمان حاضر است و ایجاد فناوری‌های نوین در صحنه دریانوردی روز به روز در حال افزایش است.<sup>۱</sup>

<sup>۱</sup> برگرفته از مقالات پیام دریا شماره ۲۰۰، اسفند ۱۳۸۹، ۲۰۳ تیر ۱۳۹۰، بندر و دریا دی ماه ۱۳۸۹، مهندسی دریا ش ۵۷ اردیبهشت ۱۳۸۵

## ۵-۲) ایران در صحنه دریانوردی مدرن امروز

حمل و نقل دریایی، یکی از مهمترین شیوه‌های حمل کالا در جهان است که از نظر حجم، جابجایی، ایمنی، و پایین بودن هزینه‌ها حمل، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ سالانه بیش از ۸۸ درصد میانگین وزن کالا و ۶۱ درصد میانگین ارزش کالا از راه دریا و بنادر نقل و انتقال می‌یابد. امروزه محور عبور کالا از خشکی به سمت دریا سوق پیدا کرده و در جهت کاهش قیمت تمام شده کالا، صنایع تولیدی و کارخانجات در داخل و کنار بنادر احداث می‌شوند تا با عملیات فرآوری کالا نسبت به ایجاد ارزش افزوده و صادرات مجدد، مبادرت نمایند. در دنیا حرف اول را کشورهای که دارای دریا و نزدیک بر دریا هستند می‌زنند و با بهره‌برداری‌های تجاری، تفریحی، و گردشگری کمال استفاده از این موهبت الهی را می‌برند، با توجه به تغییر نسل بنادر و نقش بنادر در تجارت جهان، سیاست دریایی و بندری سازمان بنادر نیز تغییر کرده و همگام با بنادر روز دنیا در حال تحول و نوآوری و در راستای بهبود اقتصاد، حمل و نقل است؛ بنابراین برای اینکه صادرات کالا جایگاه واقعی خود را پیدا کند باید فرایند فرآوری کالا و ایجاد ارزش افزوده در نزدیکی سواحل و بنادر انجام گیرد تا علاوه بر کاهش هزینه حمل و نقل کالا در کمترین زمان ممکن کالا در اختیار بازار، هدف و مشتریان قرار گیرد و از سوی دیگر توسعه بنادر و سواحل منجر می‌شود مردم به مراکز اصل صنعت روی آورند و حفظ و توسعه این سواحل موجب اشتغال پایدار می‌شود که این موضوع خود یکی از اصول توانای رقابت تجاری با سایر کشورهای رقیب است.

سرزمین ایران دارای ۳۱۸۰ کیلومتر مرز آبی است که ۷۴۰ کیلومتر آن در شمال و ۲۴۴۰ کیلومتر آن در جنوب کشور قرار دارد. طبق نتایج مطالعات طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق سواحل کشور (ICZM) طول خطوط ساحل جمهوری اسلامی ایران در مقیاس ۱:۲۵۰۰۰ با احتساب جزایر و رودها ۸۹۰ کیلومتر در شمال کشور، شامل دریای مازندران و ۴۸۸۰ کیلومتر در جنوب کشور یعنی خلیج فارس و دریای عمان است. پیشرفت و تحول در بخش‌های مختلف اقتصادی و صنعتی، ضروریات حیات امروز کشورمان محسوب می‌شود و به عبارتی تحقق اهداف کلان و بلند مدت کشور، جز با بهبود شرایط صنعتی و اقتصادی

میسر نخواهد شد، بنابراین در این مسیر لازم است حوزه‌های مختلف به صورت دقیق بررسی و طرح اجرای اقدامات مناسب تدوین شود.

از این رو دولت باید در زمینه ایجاد ساختارهای زیربنایی و دارایی‌های ملی و به عنوان تسهیلات بندری و خطوط کشتیرانی که شریان‌های حیاتی هستند؛ بین تغییرات مربوط به تهدید از یک طرف و آسیب‌پذیری کشتی‌ها و تسهیلات بندری از طرف دیگر موازنه برقرار کند.

رویکردهای جهانی نیز، نشان دهنده‌ی توجه کشورها به دریا به عنوان محور توسعه و اقتدار است به طوری که هم اکنون بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق اقیانوس‌ها انجام می‌شود بیش از ۸۰ درصد شهرهای بزرگ در دنیا کنار دریاها قرار دارند و از ۲۰ شهر بزرگ جهان تنها دو شهر در مجاورت دریا قرار ندارند، این در حالی است که متأسفانه در ایران امر توسعه به جای دریا محور، خشکی محور بوده و از ۲۰ شهر بزرگ کشور هیچ یک به منزله شهر بندری محسوب نمی‌شود. توسعه دریانوردی ایران بیشتر توسعه نظامی است تا توسعه تجاری.

امروز جمهوری اسلامی ایران در جهت توسعه دریا محور سیاست‌های کلی را در نظر گرفته است، از جمله ایجاد نظام جامع حمل و نقل و تنظیم سهم هر یک از زیر بخش‌ها با توجه به جنبه‌های زیر:

- ملاحظات اقتصادی و دفاعی و امنیتی
- کاهش شدت مصرف انرژی
- افزایش ایمنی
- برقراری تعادل و تناسب بین زیر ساخت‌ها ، ناوگان تجهیزات ناوبری و تقاضا
- افزایش بهره‌وری تا رسیدن به سطح عالی از طریق پیشرفت و بهبود روش‌های حمل و نقل و مدیریت منابع انسانی و اطلاعاتی

از آنجا که مهمترین و بلند مدت‌ترین، برنامه بیست ساله است بر اساس چشم انداز بیست ساله در افق ۱۴۰۴ هـ.ش ایران کشوری است: «توسعه یافته با جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه با هویت اسلامی و انقلابی الهام بخش در جهان اسلام و با تعامل سازنده و موثر در روابط بین‌الملل دست یافته به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه ی آسیای غربی» با توجه به چشم انداز کشور در افق ۱۴۰۴ به شرح ذیل قابل تدوین خواهد بود، می‌دانیم که امور دریایی دارای مولفه‌های مهمی در حوزه‌های اقتصادی، علمی و فناوری است از این رو دستیابی به مقام اول در منطقه ارتباط تنگاتنگی با وضعیت دریای کشور دارد و پیشرفت جدی در این حوزه را طلب می‌کند. چشم انداز توسعه دریایی جمهوری اسلامی ایران را می‌توان تحقق اقتدار دریای کشور و به مقام اول در منطقه عنوان کرد. اقتدار دریایی را می‌توان به عنوان «توانمندی همه جانبه‌ی» کشور در دریا جهت حضور موثر و برتر در تمامی فعالیت‌ها و بهره‌برداری حداکثری از منافع حاصل (اقتصادی - اجتماعی، نظامی و ...) تعریف کرد.

اهداف بلند مدت ایران با رویکرد توسعه دریا محور بشرح ذیل می‌باشد:

(۱) استفاده از دریا به عنوان دروازه‌های ارتباطی و تعامل با سایر کشورها در راستای توسعه

همه جانبه‌ی کشور و برون گرایی اقتصادی

(۲) ایجاد زمینه توسعه‌ی پایدار اقتصادی-اجتماعی مناطق ساحل از طریق بهره‌برداری‌های

مناسب از ظرفیت‌های ساحلی

(۳) حفاظت از محیط زیست مناطق ساحل

(۴) تضمین حق بهره‌برداری عمومی از سواحل دریایی به عنوان یک ثروت ملی

(۵) استفاده بهینه از فضا و منابع ساحلی و کاهش رقابت در بهره‌برداری از این منابع میان

کاربران

۶) سامان‌دهی جوامع انسانی و تاسیسات در مناطق ساحلی و حفظ ایمنی آن‌ها در مخاطرات

### محیطی و امنیتی

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در راستای توسعه فعالیت‌های خود در بخش فله، ساخت ۶۱ فروند کشتی ۳۵ هزار تنی و دو فروند کشتی‌های پاناماکس ۶۷ هزار تنی را سفارش داده است که ظرف ۱/۵ تا ۲ سال آینده وارد ناوگان این شرکت می‌شود. همچنین ظرفیت یک میلیون UET کانتینری این شرکت نیز با سفارش ۱۵ فروند کشتی با ظرفیت‌های ۶۵۰۰ ، ۴۹۰۰ و ۲۲۰۰ UET کانتینری جدید ظرف یک سال آینده به حدود ۳ میلیون UET کانتینر خواهد رسید.

ساخت ۱۰ فروند کشتی جنرال کارگو که در دنیا به صورت محدود ساخته می‌شود نیز از دیگر برنامه‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است که بزودی عملیاتی می‌شود. همچنین این شرکت قصد دارد به حوزه حمل محمولات شیمیایی و پتروشیمی از ایران که با راه‌اندازی کامل فازهای مختلف عسلویه به بیش از ۲۷ میلیون تن خواهد رسید، وارد شده و بخشی از ۱۵۰ فروند کشتی حمل مواد شیمیایی مورد نیاز را نیز خریداری کند. البته در کنار این توسعه گسترده، حوزه جدید حمل GNL نیز با تسهیلات دولت به فعالیت‌های جدید کشتیرانی اضافه می‌شود که با این حساب می‌توان این شرکت را در آینده‌ای نه چندان دور در جایگاه یکی از فعال‌ترین شرکت‌های کشتیرانی در سراسر دنیا مشاهده کرد تا بر افتخارات جوانان توانای این کشور بیش از پیش افزوده شود.

بدین ترتیب جمهوری اسلامی ایران همگام با پیشرفت و توسعه دریانوردی مدرن امروز در جهت به روزرسانی خود با کشورهای دیگر و از جمله اینکه ایران کشوری است که از شمال و جنوب با دریا و دارای ۳۱۸۰ کیلومتر مرز آبی است لذا با تغییر نسل بنادر تحولات عظیم و شگرفی در صنایع دریایی و بندری بوجود آورده است. تحولات چشم گیر اقتصادی کشورهای حاشیه‌ی دریای خزر و حوزه‌های خلیج فارس و شکل‌گیری کریدورهای نوسترک و ترامیکاری میانی و جنوبی، بازار جدیدی را در زمینه ترانزیت کالا از مبادی مرزهای آبی کشورمان ایجاد کرده است.



تجربیات سال‌های اخیر در ایران و سایر کشورها نشان داده است هر چه ارتباط بین صنعت و دانشگاه بیشتر باشد از ظرفیت و پتانسیل موجود در کشور بهتر می‌توان بهره‌برداری کرد. متأسفانه در ایران آن طور باید و شاید ارتباط منسجم و هماهنگ بین صنعت و دانشگاه وجود ندارد.

ایجاد دانشگاه‌های آموزشی، کشتی‌سازی و صنایع دریایی عضویت ایران در سازمان‌های جهانی دریانوردی (IMO) و رتبه ششم ایران در ارائه سند به آی‌مو (IMO)، خرید کشتی‌های تجاری همچون دریادل توسط شرکت کشتیرانی جمعیت ایتارگران و پیوستن آن به ناوگان کشتیرانی کشور ساخت کشتی-های بزرگ نظامی همچون ناوچه جماران توسط متخصصان داخلی، تجهیز بنادر به سیستم های NTS , CCTN (امکانات جمع آوری آلودگی نفتی)، اعزام ناوگان جنگل به منطقه خلیج عدن در جهت تامین امنیت دریانوردی و .... نشان دهنده این است که ایران در صحنه دریانوردی مدرن امروز نقش فعالی دارد و در جهت توسعه هر چه بیشتر صنعت دریانوردی و ایجاد یک قطب بزرگ دریانوردی با توجه به جایگاه حساس و استراتژیک ایران در منطقه می‌باشد.<sup>۱</sup>

---

<sup>۱</sup> برگرفته از مقالات و ماهنامه های دریایی بندر و دریا ، پیام دریا شماره های ۱۷۵ - ۱۷۸ - ۱۷۷ - ۱۵۹ - ۲۰۲ ، انتشارات سازمان بنادر و دریا نوردی ، سالهای ۱۳۸۸ ، ۱۳۸۹ ، ۱۳۹۰

## ۲-۶) تاریخچه نیروی دریایی در جهان

بی شک نخستین اقدام مللی که مرزهای جهالت و بی‌دانشی انسان‌های اولیه را در هم شکستند قبیله‌ای بودند که در کرانه دریا می‌زیستند. دریا خورد و خوراکشان را تامین می‌کرد، حس کنجکاویشان را بر می‌انگیخت، اندیشه آنان را وسعت داد و سرانجام آنها را به سوی خویش فرا می‌خواند تا در تلاش تدارک وسیله‌ای بپردازند که از آب بگذرند. بدینسان نخستین انسان اندیشمند و دلاوری که بر تنه یک درخت، عرض رودخانه ای را پیمود تا در سوی دیگر به سیاحت بپردازد یا آذوقه فراهم آورد و ماهی بزرگتری را صید کند دریانوردی را بنیان نهاد.

اکثریت قریب به اتفاق مورخان عهد قدیم و محققان امروز در این نکته متفق‌القولند که فینیقی‌ها یکی از نخستین اقوام دریانورد جهان بودند و اگر توجه داشته باشیم که بنا به گفته هردوت خاستگاه فینیقیان خلیج فارس بوده است این واقعیت مسلم می‌شود که منطقه خلیج فارس همچنانکه زادگاه تاریخ و گهواره تمدن جهان است اولین مرکز دریانوردی جهان و همین فینیقی‌ها اولین ناوگان دریایی امپراطوری بزرگ ایران را تدارک دیدند.<sup>۱</sup>

می‌توان نتیجه گرفت اولین کشتی‌های که ساخته شدند نه به خاطر استفاده نظامی بلکه به خاطر استفاده از آنها جهت فراهم آوردن آذوقه بوده است و اما بعدها که کشتی‌های بزرگتری ساخته شد و انسان‌ها توانستند از کناره‌های دریا و عرض رودخانه‌ها بگذرند و به اقیانوس‌ها و از طریق دریا به سرزمین‌های دیگر برسند و با انسان‌های ملل دیگر رو به رو شود و به این ترتیب باعث ایجاد اختلاف و تنش بین ملل و کم‌کم به این صورت از دریا نیز برای استفاده نظامی و جابجایی نیروها جهت تصرف سرزمین‌های آن سوی دریاها استفاده شد و به این ترتیب در کنار نیروهای زمینی، نیروی دریایی نیز تشکیل شد.

<sup>۱</sup> رائین، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان، جلد اول، تهران، انتشارات چاپخانه سکه، ۱۳۵۰، صفحه ۵۳

در اینجا می‌توان گفت که اولین مللی که از دریا استفاده کردند، اولین نیروی دریایی نیز توسط این ملل ها تشکیل شد.

کشف مهد گلی شهر چغامیش بیانگر این مطلب است که ایران دارای قدیمی‌ترین سند دریانوردی جهان است و این مهد گلی که ریشه فرهنگی آن در شش هزار سال قبل از میلادی رسید به وضوح نشان می‌دهد که ایرانیان قبل از اختراع خط به دریانوردی و استفاده از نیروی دریایی و سیر در دریا پرداختند و در این زمینه کشوری پیشرو بوده‌اند. شاید بتوان گفت کشورهای که در حال حاضر دارای نیروی دریایی هستند تجربیات ساخت کشتی و تشکیل نیروی دریایی را از ایران گرفتند و حتی قدرت‌های برتر در نیروی دریایی شدند.

همانطوری که گفتیم بنابر اسناد تاریخی فنیقی‌ها اولین کسانی بودند که دریانوردی را آغاز و تشکیل نیروی دریایی دادند، حتی این احتمال نزدیک به یقین وجود دارد که ایرانیان خود دریانوردی را از اقوام فنیقی آموخته باشند و حتی چنانچه شواهدی تاریخی نشان می‌دهند در آغاز کشتی‌ها و دریانوردان فنیقی را به کار گرفته باشند ولی این نکته نیز مسلم است که همین ایرانیان خیلی زود، به یک قوم دریانورد جستجوگر و موفق، مبدل شدند تا آنجا که در جریان تصرف مصر، ساختمان راه بزرگ آبی سوئز و بالاخره جنگهای معدون تروموبیل و سالامین، صاحب ناوگان نیرومندی بودند که همه کشتی‌های آن توسط خود ایرانی‌ها هدایت می‌شود. با توجه به اینکه بسیاری از اسناد و شواهد تاریخی قوم فنیقی‌ها را پدر دریانوردی جهان می‌دانند بی‌مناسبت نیست که درباره اقوام فنیقی ساحل نشین خلیج فارس توضیحات کوتاهی بدهیم، فنیقی‌ها ابتدا در سواحل خلیج فارس می‌زیستند و سپس از آنجا به سواحل مدیترانه کوچ کردند کشتی‌ها و خط و تمدن را به مردم آن نواحی آموختند. آنان از دریای مدیترانه تا اقیانوس اطلس و حتی دریای بالتیک رفت و آمد می‌کردند خانم ملک‌زاده‌بیان، مهاجرت این اقوام را از خلیج فارس به مدیترانه مربوط به دو هزار و پانصد سال قبل از میلاد مسیح می‌داند اما برتاموریس‌پاد که عقیده دارد که پنج هزار سال پیش فنیقی‌ها چادر نشین و بیابانگرد در سرزمین‌های شرق دریای مدیترانه ساکن شدند در نتیجه برای آن چادر نشینان جا تنگ شد و جز یک باریکه زمین به طول ۳۲۰ کیلومتر در کنار ساحل

چیزی برای آن‌ها باقی نماند اینان به ناچار چشم امید به دریا دوختند؛ پیش از اینها قایق‌های کوچک ماهیگیری داشتند ولی این زمان که جا برایشان تنگ شده بود قایق‌های بزرگتری ساختند چندی نگذشت که دریا جولانگاه کشتی‌های آنان شد، نام این مردم فینیقی‌ها بود لفظ فینیقی از ریشه یک لفظ یونانی به معنای قرمز رنگ بوده است. یکی از محصولات که فینیقی‌ها می‌فروختند ماده رنگ کننده قرمزی خوش رنگ بود که از نوعی صدف ماهی فراهم آورده بودند.

فینیقی‌ها به تدریج دریانوردانی زبردست شدند کشتی‌های ساختند که ۲۱ متر طول داشت و با این کشتی‌ها از یک سر دریای مدیترانه به سر دیگر آن می‌رفتند؛ حتی وارد اقیانوس اطلس شدند و برای فراهم آوردن قلع تا جزایر بریتانیا پیش می‌رفتند.

در ساحل شمال قاره آفریقا دور از وطن خود، شهر کارتاژ را ساختند؛ شهر کارتاژ رقیب شهر رم شد. در سواحل سرزمین آنان، سربندر پدید آمد و توسعه یافت. صور، صیدا، بندر بیبلوس که امروزه جبیل نام یافته است یکی از نخستین آبراهه‌های جهان، آبراهه‌های بود که برای آوردن آب به شهر سور ساختند. در آن زمان هنوز کاغذ اختراع نشده بود و از پاپیروس کتاب درست می‌کردند کلمه «بیبیل» که در زبانهای انگلیسی و فرانسه به معنی کتاب مقدس است از نام همین شهر گرفته شده است. فینیقی‌ها فقط دریانورد و کاسب بودند و درباره حکومت، علم و هنر افکار تازه‌ای نداشتند، کتاب‌های مهمی هم ننوشتند با این حال خدمت بزرگی به پیشرفت تمدن کردند در طی مسافرت‌های بازرگانی خود الفبای خود را به یونانیان منتقل کردند به همین دلیل گاهی فینیقی‌ها را مرسلین تمدن می‌نامند اینها مقدمه‌ای بود که نشان دهیم فینیقی‌های ساحل نشین خلیج فارس، کسانی بودند که فرهنگ و تمدن کشتی‌سازی و تشکیل نیروی دریایی را به تمام تمدن‌ها آموختند.<sup>۱</sup> و به این ترتیب کشورهای دیگر کشتی‌سازی و چگونگی تشکیل نیروی دریایی را از این اقوام فرا گرفتند؛ بدین ترتیب آلمان‌ها یک گروه تجاری را تشکیل دادند که در قرن ۱۳ تا ۱۷ میلادی بر دریای اروپا مسلط شدند حدود سال ۱۴۰۰ میلادی ونیزی‌ها تجارت را از ایتالیا به مصر و ترکیه آغاز کردند

<sup>۱</sup> رائین، اسماعیل، منبع پیشین، صفحه ۳۶ الی ۳۷

و اشیاء قیمتی را از این کشورها به ایتالیا می‌بردند اما وقتی پرتقال‌ها راه جدیدی برای رفتن به هند کشف کردند (تجارت فلفل) تجارت ایتالیا ضعیف شد. در سال ۱۴۵۰ حدود ۳۰۰۰ کشتی تجاری ونیزی در دریا بودند و امپراطوری تجارت دریایی ونیز بیشتر از هر کشور دیگری دوام داشت. پرنس هندی یک مدرسه دریانوردی در پرتغال تأسیس کرد و با این کار پرتغال به تکنولوژی جدید در این زمینه دست یافت آنها برای اولین بار بیشتر آب‌های جهان را نقشه برداری کردند. چینی‌ها عقیده دارند که اولین کسانی بودند که در جنگ دریایی در قرن ۱۰ تا ۱۲ قبل از میلاد از باروت استفاده کردند.

جنگ‌های Salamis در مدیترانه Graveline در قسمت شرقی کانال انگلستان در سال ۱۵۸۸ که در آن نیروی شکست ناپذیر اسپانیا مغلوب شد جنگ Jatland (جاتلند) در جنگ جهانی اول باعث تغییرات مهمی در تاریخ دریانوردی شد.

در حال حاضر نیروهای دریایی قوی در سطح جهان وجود دارد از جمله نیروی دریای آمریکا، آلمان و ... که به توضیحاتی درباره آنها می‌پردازیم.

نیروی دریایی آمریکا در حال حاضر بزرگترین نیرو در نوع خود در جهان است. تناژ ناوگان نبرد این نیرو از مجموع ۱۳ نیروی دریایی بعد از آن بیشتر است. این نیرو همچنین بزرگترین ناوگان، ناوهای هواپیمابر را هم با ۱۱ ناو در حال خدمت و یک ناو در حال ساخت داراست. این نیرو دارای ۳۲۸۵۱۶ پرسنل در حال خدمت و ۱۰۱۶۸۹ پرسنل ذخیره در ژانویه ۲۰۱۱ بوده است و شامل ۲۸۶ کشتی فعال و بیش از ۳۷۰۰ هواپیما است. فرمانده نیروی دریای ایالات متحده آمریکا از سوی رئیس جمهور ایالات متحده آمریکا و با تأیید مجلس سنای آمریکا انتخاب می‌شود. آمریکا در حال ساخت دو کشتی پر خرج و هزینه به نام‌های «فریدیم» و «آیندپندنس» توسط شرکت‌های لاکهید مارتین و جنرال دینامیکز است. به گفته مقامات

نیروی دریایی آمریکا این کشتی‌ها به آمریکا کمک می‌کند تا در خطوط ساحل کشورهایی چون ایران قدرت نمایی کند.<sup>۱</sup>

نیروی دریای آلمان که در زبان آلمانی به Deutsche marine معروف است اسم دیگر ناوگان دریای آلمان که بخشی از یوندرس ور محسوب می‌شوند.

تاریخچه نیروی دریای آلمان به ناوگان امپراطوری (ReichsFlotte) در طی انقلاب ۱۸۴۸ تا ۱۸۵۲ برمی‌گردد، اما به طور دقیق‌تری می‌توان ریشه آن را در ناوگان دریای پروسیان که بعدها به ناوگان فدرال آلمان شمال (Bundes marine Norddeutsche) (۱۸۶۶ تا ۱۸۷۱) تبدیل شد جستجو کرد که این ناوگان نیز در طی سالهای ۱۸۷۲ تا ۱۹۱۸ به ناوگان امپراطوری (Marine kaiserliche) ارتقاء یافت در طی سالهای ۱۸۷۲ تا ۱۹۱۸ به ناوگان موقت امپراطوری و سپس به (Reichs marine) تغییر نام داد و در طی سالهای ۱۹۳۵ تا ۱۹۴۵ نیز به نیروی دریایی جنگی معروف شد.

در سال ۱۹۵۶ با الحاق آلمان غربی به ناتو نیروی دریایی جدیدی شکل گرفت که به نیروی دریایی فدرال (بوندرس مارین) شهرت یافت با اتحاد دو آلمان در سال ۱۹۹۰ تصمیم گرفته شد که به جای نام بوندرس مارین از نام نیروی دریایی آلمان استفاده شود.<sup>۲</sup>

---

<sup>۱</sup> برگرفته از سایت حقوقی ویکی پدیا دانشنامه آزاد

<sup>۲</sup> ویکیپدیا، منبع پیشین

## ۲-۷) تاریخچه نیروی دریایی در ایران

در این بخش سعی شده است تاریخ نیروی دریایی ایران از ابتدا تا اکنون بررسی شود تا زمینه آشنایی تمام علاقه مندان فراهم گردد.

ایران از جمله کشورهایی است که از ابتدا وجود نیروی دریایی در شکل گیری آن نقش موثر داشت و بشکل کاربردی از آن بهره برد اولین پیدایش نیروی دریایی ایران به زمان هخامنشیان باز می‌گردد در آن زمان بعثت گسترش امپراطوری پارس و جنگ با دشمنان دیرین یعنی یونانیان که در آن سوی دریای سیاه سکونت داشتند باعث ایجاد نیروی دریایی منظم شد. اولین زورآزمایی واقعی نیروی دریایی ایران به زمان خشایارشا فرزند داریوش کبیر باز می‌گردد (البته قبلا هم درگیری‌هایی بود اما نه به این وسعت). ایران بدلیل حمله یونان به لیدی که ایران تمامیت ارضی این کشور را محترم می‌شمرد به یونان لشکر کشید؛ این بزرگترین لشکرکشی تاریخ تا بدین روز بوده. نفرات لشکر ایران به گفته مورخان در حدود ۸۰۰ هزار نفر بوده است و کشتی‌های ایرانی که از راه دریا وارد جنگ شده بودند در حدود ۱۲۰۰ کشتی بود.

به ابتکار خشایار شاه پلی از قایق‌ها نیروی ارتش را به آن سوی دریا انتقال داد و سرانجام در دریای آرتمزیوم نبرد آغاز شد و ایرانیان پیروز بیرون آمدند، در آن زمان ایران از کشتی‌های مفرقی مصری و برخی یونانی بهره می‌برد در پی این جنگ آتن سقوط کرد و معبد آکروپولیس به آتش کشیده شد.

اما در سالامیس خاطره‌ای تلخ بوجود آمد جزیره سالامیس تحت محاصره نیروی دریایی ایران بود، یک دستور اشتباه منجر به تغییر سرنوشت شد؛ کشتی‌ها زیر آتش سنگین یونانیان دوام نیاوردند، با وجود تمام رشادت‌ها ایرانیان شکست خوردند، این دو جنگ بزرگ هنوز در خاطره تاریخ باقی است.

پس از دوران پرشکوه دریانوردی هخامنشیان که دامنه فعالیت دریانوردان ایران تا پهنه دورترین دریاها و اقیانوس‌های شرق و غرب عالم گسترش یافت و بدنبال آن هنگامی که تجارت دریای ایران، مبادلات بازرگانی را از این سو تا آنسوی جهان میسر ساخت تا قرن‌ها بعد ایران دیگر نیروی دریایی مقتدری -چنانکه

در روزگار پیشین داشت - بخود ندید، بعد از ظهور اسلام نیز ملاحان و دریاشناسان ایران در تلاش‌های بحری اعراب متحیل شدند و پس از آن تا زمان نادرشاه افشار که بار دیگر نیاز به یک قدرت دریایی بشدت احساس می شد دریا و دریانوردی ایرانیان بدست فراموشی سپرده شد.

هنگامیکه طلیعه استعمار غرب، بصورت کشتی‌های بزرگ پرتغالی در سواحل خلیج فارس لنگر انداخت و سرب و آتش را از لوله توپ ناوهای پرتغالی بر سر شهرهای ساحلی و بنادر ایران و مردم آن فروریخت. بار دیگر ضرورت ایجاد یک نیروی دریایی مقتدر بصورت مسئله روز درآمد، تا اینکه سرانجام نیز شاه عباس کبیر شهریار بزرگ صفوی توانست با کمک ناوهای انگلیسی، استعمارگران پرتغالی را پس از یکصد سال تصرف جابرانه به دریا بریزد.<sup>۱</sup>

ولی این هم درس عبرت نشد و صفویان هم به فکر نیروی دریایی کارآمد نیفتادند و این بی‌فکری در دوران شاه سلطان حسین که خود فردی ناکار آمد بود بخوبی خود را نشان داد، سواحل دریایی خزر سقوط کرد و روس‌ها بخود جرأت دادند به خاک ایران حمله کنند.

با به قدرت رسیدن نادر شاه نیاز به نیروی دریایی مورد بررسی قرار گرفت و از کشورهای انگلیس و هلند درخواست خرید ناوهای جنگی شد که با ملاحظات سیاسی این کشورها رد شد ولی این بار عزم ایران جدی بود، به هر صورت به فرمان نادرشاه ۲۰ فروند کشتی ساخته شد و جهت تسخیر مسقط و سرکوب دزدان دریایی مورد استفاده قرار گرفت. لازم بذکر است این کشتی‌ها اولین کشتی‌های مجهز به توپ ایران به حساب می‌آمد.

بدستور نادرشاه کارخانه کشتی‌سازی بوشهر به وجود آمد و از مازندران و گیلان چوب به بوشهر بیاورد و از دریاشناسان دریای خزر استفاده کرده آنها را به بندر بوشهر اعزام نمایند. عمر نادرشاه برای انجام

---

<sup>۱</sup> رائین، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان، تهران، چاپخانه سکه، جلد اول، ۱۳۵۰، صفحه ۷۷۷



این کار وفا نکرد و تا چندی پس از کشته شدن نادرشاه کارخانه کشتی‌سازی بوشهر با مصالح و لوازم دیده می‌شد و از آن به بعد مانند هر بنای ناتمام ایران بکلی از بین رفت.<sup>۱</sup>

پس از نادرشاه، صادق خان برادر کوچکتر کریم‌خان‌زند در سال ۱۷۷۵ میلادی برابر با ۱۱۸۸ هجری قمری برای حمله به بصره و جنگ با عثمانی مجبور شد سی کشتی از اعراب کرایه کند و به عراق عرب حمله کند. از آن تاریخ به بعد در خلیج فارس و دریای خزر ناوگان ایرانی وجود نداشت و دولت ایران حتی برای حمل و نقل محموله‌های پست معمولی خود در خلیج فارس وسیله در اختیار نداشت.

پس از شکست ایران و انعقاد پیمان‌های ننگین گلستان و ترکمنچای طبق ماده پنجم عهدنامه اول و ماده هشتم پیمان دوم ایران متعهد شد که در دریای خزر کشتی جنگی نداشته باشد بلکه این حق را برای روس‌ها اعتراف کند که جزء آنها کسی نتواند در دریای خزر ناوگان جنگی اداره کند. امیرکبیر با درایت خاص خود توانست عهدنامه ترکمن‌چای را تغییر داده و امتیازی را که روس‌ها تحصیل کرده بودند موقوف‌الاجرا گذارد. اما آنچه بیشتر توجه شخص امیرکبیر را به خود جلب کرد، ایجاد یک نیروی دریایی مقتدر در خلیج فارس و مبارزه با نفوذ و سیطره انگلیس در خلیج فارس بود. با قتل امیرکبیر و ناتمام ماندن بسیاری از اقدامات او، این امر نیز تحقق نیافت. ناصرالدین شاه در دوره سلطنت خود سعی داشت که برای ایران نیروی دریایی در خلیج فارس ایجاد نماید و در سال ۱۸۶۵ میلادی پیشنهاد کرد که جهت مراقبت و حفظ انتظامات بنادر خلیج فارس، چهار فروند کشتی خریداری نماید و اداره آنها را بدست صاحب منصبان انگلیسی و ملاحان هندی و عرب واگذار نماید، اما این نقشه هیچوقت به موقع عمل گذاشته نشد. پانزده سال بعد ناصرالدین شاه با یک شرکت آلمانی قراردادی منعقد نمود که دو فروند کشتی برای او بسازند. یکی از کشتی‌های مذکور موسوم به پرسپولیس که دارای ششصد تن ظرفیت و ۴۵۰ اسب قوه و چهار لوله توپ کروپ بود در سال ۱۸۸۵ میلادی وارد بوشهر گردید، و کشتی دیگر موسوم به شوش چندی بعد در بندر خرمشهر فرستاده شد و قطعات منفصل آن در آنجا سوار و بکار گرفته شد. گذشته از ساخت این دو کشتی

<sup>۱</sup> نوربخش، حسین، دریانوردی در ایران، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی، ۱۳۸۲، صفحه ۹۷ الی ۹۸

اقدام دیگری برای تکمیل نیروی دریایی ایران بعمل نیامد و نقشه مذکور عقیم ماند و بدلیل رسیدگی نشدن به این کشتی‌ها همگی از خدمت خارج شدند و از این پس عملاً نیروی دریایی ایران قدرت خود را در خلیج فارس از دست داد و نیروی دریایی انگلیس قدرت را در دست گرفت. سال‌های ۱۲۹۰ تا ۱۳۰۴ را باید غم‌انگیزترین سال‌ها در تاریخ نیروی دریایی دانست به شکلی که بی‌توجهی به نیروی دریایی ایران به قدری رسید که سواحل شرق خلیج فارس امنیت بکلی از بین رفت و اختیار امور با قاچاقچیان و دزدان بود.

آخرین تلاشی که در دوران قاجاریه برای تشکیل نیروی دریایی ایران بعمل آمد، طی دروان حکوت احمد شاه بود. در آن ایام با کمک و همفکری مسیو پاتر هلندی که بعدها به تابعیت ایران درآمد، چهار ناوچه توپدار که مخصوص مبارزه با قاچاقچیان بود از انگلیس خریداری شد. پاتر که در استخدام ماموران بلژیکی گمرکات بود و در سال ۱۳۰۳ وارد کشور ایران شد؛ با اینکه تخصص او در امور گمرکی بود چون در کشور خود استفاده از ناوچه‌های توپدار را برای مبارزه با قاچاقچیان آموخته و اطلاعاتی در این زمینه کسب کرده بود، هنگامی که ماموریت بندر بوشهر را یافت در رأس سازمان ناوچه‌ها گمارده شد.

این چهار ناوچه هر یک هفتاد و پنج تُن ظرفیت داشتند و آذربایجان، گیلان، مازندران و خراسان نامیده می‌شدند.

سرانجام پس از کودتای رضاخان در سال ۱۳۰۳ سردار سپه نخست وزیر وقت در سفری که به خوزستان داشت به نیاز ایران به نیروی دریایی کارآمد بخوبی واقف شد سرانجام در اسفند همان سال کشتی کوچک مضفری به عنوان اولین کشتی رسمی نیروی دریایی فعال شد و درجات و رتبه‌بندی‌ها و یونیفرم رسمی نیروی دریایی طراحی گردید، سال بعد کشتی ۶۰ تُنی تحت عنوان سفید رود که قبلاً متعلق به شیلات بود پیوست. با موفقیت نیروی دریایی در جنوب کم‌کم فکر شکل‌گیری آن در شمال هم بواقعیت می‌پیوست، البته مدت‌ها طول کشید تا اولین ناوچه‌های توپدار ساخت آلمان به شکل قطعات به ایران صادر گردد که این ناوچه‌ها در دستگیری شیخ خزعلی موفق بودند؛ کشتی تفریحی وی بعدها به کشتی آموزشی افسران تبدیل شد.

در سال ۱۳۰۴ اولین ناوچه ۱۴۱ تنی مین‌روب از آلمان تحویل گرفته‌شد و تحت عنوان پهلوی و بعدها شاهین، عملیاتی گردید.

در سال ۱۳۰۶ رسماً بودجه نیروی دریایی تصویب شد و دفتر آن زیر نظر نیروی زمینی فعال شد بنابراین در همان سال اولین گروه افسران برای آموزش به ایتالیا اعزام و پیرو آن اولین سفارش‌ها برای ناوچه‌های جدید هم ارسال شد. روند رشد نیروی دریایی به خوبی در حال پیشرفت بود تا شهریور ۱۳۲۰، در آن زمان نیروی دریایی در جنگ جنوب بیش از ۱۰۰۰ نفر پرسنل (از وظیفه و رسمی) داشت که مجموعاً با نیروی زمینی ۶۰۰ کشته داد. نیروی دریایی اندک مقاومتی از خود نشان داد ولی با این وجود با صدور فرمان ترک مخاصمه و غرق شدن یک ناوچه باز هم بکلی شیرازه‌ی آن از هم پاشید، کلیه ناوگان آن توسط انگلیس مصادره شد و به خاور دور فرستاده گردید و این روند تا ۱۳۲۶ ادامه داشت تا سرانجام دوباره بدنبال فشارهای وارده نیروی دریایی شکل گرفت و با ۶ فروند ناوچه قدیمی شروع به فعالیت کرد، از این زمان روند بهبود نیروی دریایی ادامه پیدا کرد؛ با پیوستن ناو شکن‌های سنگین مانورهای نیروی دریایی رو به گسترش گذاشت. در سال ۱۳۴۰ تیمسار دریابان فرج‌الله رسایی فرمانده نیروی دریایی گردید در این تاریخ بدلیل معادلات خاص سیاسی گسترش نیروی دریایی در اولویت اول قرار گرفت.

از جمله این دلایل میتوان به :

- (۱) توسعه تولیدات نفتی در خلیج فارس و خاورمیانه و افزایش صادرات نفت ایران
- (۲) موقعیت جغرافیایی ایران و خلیج فارس
- (۳) تهدیدات ناشی از توسعه طلبی شوروی در کلیه نقاط جهان بخصوص خاورمیانه
- (۴) از همه مهمتر اینکه ایران می‌خواست استقلال نظامی خود را به طور کامل باز پس گیرد و به یکی از قدرت‌های خاور میانه بدل شود

به همین منظور طرح‌های گسترش سرعت فراهم شد و پایگاه‌هایی در خلیج فارس و دریای عمان ایجاد گردید (پایگاه دریایی کنارک بعد از پایگاه دریایی دیگو گارسیای آمریکا از پیشرفته‌ترین پایگاه‌های دریایی بود) (البته می‌توان به علاقه‌ی محمدرضا پهلوی برای گرفتن جای نیروی دریایی انگلستان که به تازگی در حال خروج از خلیج فارس بود نیز دانست) طرح‌های گسترش این بار با سرعت هر چه تمامتر پیش می‌رفت، تعداد زیادی هواناو و ناوچه و ناوشکن سفارش داده شد.

ایران تا سال ۵۷ (و تقریباً هم اکنون) بزرگترین یگان هواناو جهان را در اختیار داشت و با ۲۵۰۰۰ پرسنل بزرگترین نیروی دریایی منطقه بود و دارای یگان‌هایی به این ترتیب بود:

(۱) ۳ فروند ناوشکن موشک انداز سنگین کلاس آرتیمیس

(۲) ۴ رزم ناو میان وزن

(۳) ۲۷ ناوچه گشتی ۱۰ تنی (بیشتر آنها مجهز به هارپون بودند)

(۴) ۴ ناو محافظ

(۵) ۴ کشتی مین جمع کن بزرگ و ۲ فروند کوچک

(۶) ۴ لندینگ کرافت

(۷) ۶ فروند لندینگ شپ مخصوص حمل تانک

(۸) ۲ فروند ناولجستیکی اقیانوس پیمای بزرگ (با قابلیت فرود هلی کوپتر)

(۹) ۱ ناو تعمیرات و پشتیبانی

(۱۰) ۱۳ یکد کش و کشتی آتش نشانی و قایق‌های تندرو

گفته می‌شد ۳ فروند زیردریایی دست دوم هم از آمریکا خریداری شده و در دست تعمیر است.

همانطور که گفته شد ایران بزرگترین یگان هواناو جهان را در اختیار داشت و قادر بود یک گردان نظامی کامل را ظرف ۲۵ دقیقه در جنوب خلیج فارس مستقر کند و از نظر یگان هوانا دارای ۵۰ هلیکوپتر دوازده اف. ۲۷ و ۲ پی. ۳ اف بود.

این باعث افزایش بیش از پیش قدرت ایران می شد خلیج فارس عملاً در اختیار نیروی دریایی ایران بود و با افزایش مداخلات نظامی ایران در کشورهای خارجی همچون سرکوب ظفار و انتقال پهنای نیروی پشتیبانی از اکراد که مانع شرکت عراق در جنگ اعراب علیه اسرائیل شد، نقش نیروی دریایی و حفظ امنیت چاهای نفت نقش ویژه ای یافت. سفارشات گسترده ای داده شد از جمله ۸ زیر دریایی به آلمان و ۸ ناوشکن و ۴ رزم ناو و ۱۲ ناوچه سریع السیر و ۱۴ هاور کرافت (علاوه بر یگان های هواناو فعال) نیز سفارش داده شد که بدلیل وقوع انقلاب همگی لغو شدند.

کمتر از یکسال پس از وقوع انقلاب اسلامی جنگ آغاز شد در روزهای اولیه جنگ عراقی ها با پشتیبانی توپخانه و ناوچه های موشک انداز روسی پایگاه دریایی خرمشهر را غیرفعال کردند و تعدادی از ناوچه ها و ناوهای مستقر در پایگاه را غرق کردند اما در همان ساعات تکاوران نیروی دریایی به عنوان تنها حامیان ارتش نیروی زمینی اقدام به دفاع کردند، لشکر زرهی اهواز عملاً از هم پاشید؛ لشگرهای مستقر در منطقه با حداقل ۲۰ درصد قوا وارد نبرد شدند و این نتیجه ای جز شکست نداشت (این ماجرا به از همگسیختگی های اولیه ارتش باز میگردد) با این وجود تا پای مرگ جنگیدند (با حمایت ها و سرازیر شدن مردم به میدان های نبرد) و جلوی پیشروی های نیروهای عراقی را گرفتند، در ماه های اول جنگ بدلیل ضعف فرماندهی نیروی دریایی عراق با ناوچه های سریع خود اقدام به حمله به نفت کش ها و سکوهای نفتی ما نمودند و این به نا امنی منطقه انجامید و نفت کش ها دیگر رقبیتی به حمل نفت ایران به بازارهای بین المللی نداشتند. با کم شدن درآمد ایران با این دلایل نیروی دریایی نقش خود را بازیافت. مشخص شد که سکوهای نفتی الامیه و البکر محل پهلوگیری ناوچه های عراقی است، حمله به وسیله ناوچه های موشک انداز مجهز به هارپون و تکاوران نیروی دریایی با موفقیت انجام شد. در ۲۸ آبان ۵۹، ناوچه های پیکان و جوشن مأموریت یافتند با پشتیبانی ۴ فروند فانتوم تکلیف نیروی دریایی عراق را یکسره کنند (عملیات معروف به

مروارید) در این عملیات جمعا ۱۲ ناوچه و ۲ جنگنده عراقی نابود شد و شیرازه ی نیروی دریایی عراق بکلی از هم پاشید و تنها ناو پیکان به فرماندهی ناخدا سوم محمد همتی با تمام رشادتی که از خود نشان داد و تعداد زیادی از ناوچه ها را هدف قرار داد، هدف موشک قرار گرفت و غرق شد و حماسه ای بزرگ آفرید و ایران بزرگترین جنگ دریایی خود را پس از دوران هخامنشی پیروز بیرون آمد (تمام ناوچه های ایرانی شرکت کننده در این عملیات از کلاس لاکمباتانت فرانسوی بودند و از موشک هارپون بهره می بردند). جنگ با عراق در اینجا برای نیروی دریایی تمام شد اما دشمنی قوی تر پا به میدان گذاشت، ناوگان پنجم نیروی دریایی آمریکا در سالهای آخر جنگ و بخصوص در ماجرای جزیره ی مجنون که آمریکایی ها باعث آزادی آن و شهادت شمار زیادی از رزمندگان ما شدند.

درگیری های زیادی بین نیروی دریایی ما که در آمادگی نبود با نیروی دریایی آمریکا رخ داد، از جمله حمله به ناوچه ی جوشن و غرق کردن آن که با وجودی که این ناوچه در آب های بین المللی بود مورد هدف ۴ موشک هارپون و ۳۰۰ گلوله ی توپ قرار گرفت و بدنبال آن در ۱۹۸۸ در طی عملیات اسکورت نفتکش های کویتی توسط آمریکا یکی از نفتکش ها به یک مین ایرانی برخورد کرد و بسختی آسیب دید، ۴ روز بعد نیروی دریایی آمریکا اقدام به حمله نیروی دریایی ایران و سکوها ی نفتی نمود. این بزرگترین جنگ دریایی با حضور کشتی های بزرگ پس از جنگ جهانی بود، در این حمله دو فروند ناوچه ایرانی (ناوچه سهند و جوشن) نابود شد. البته این بار آمریکایی ها بی نصیب نماندند و پاسخ کوبنده ای گرفتند، دو ناو عملاً بلااستفاده شدند و بیش از ۸۰ درصد آسیب دیدند و یک هلیکوپتر آمریکایی هم هدف قرار گرفت و نابود شد و این از مجموعه فشارها برای پذیرش قطعنامه شورای امنیت بود.

پس از پایان جنگ، ایران اقدام به خرید چند فروند زیردریایی، ناوچه و رزمناو نمود (ایران در سال های ۷۷ در رقابت هند و چین برای خرید ناو هواپیمابر روسی گورچکف شرکت کرد و بالاترین قیمت را ارائه نمود، گفتگوهایی انجام شد اما روس ها بدلائل سیاسی موافقت نکردند). نیروی دریایی در طی سال ها تحریم بیشترین سعی خود را برای کاهش وابستگی و نوسازی را بکار برد، از جمله آن ساخت ناو محافظ الوند و ناو- شکن جماران و ناوچه موشک انداز جوشن ۱ و شناور باور و ناوچه های سریع دانست و همچنین ارتقاء

سیستم پدافند ناوها و توانایی تعمیراتی خود و همچنین مین‌گذاری در خلیج فارس در حال حاضر این نیرو قویترین نیروی دریایی در خلیج فارس است. البته شاید گراف نگفته باشیم که با وجود پیشرفت‌هایی که امروزه نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران و ورود ناوهای جدید مثل ناوشکن جماران و ناوچه موشک انداز جوشن ۱ و شناور باور و ... و مانورهای بزرگی که در منطقه خلیج فارس صورت گرفت نشان داده شد که نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران می‌تواند مسئولیت خطیر دفاع از مرزهای وسیع و گسترده آبی در جنوب و شمال و مهمتر از آن حفظ امنیت و ثبات سرتاسر منطقه خلیج فارس را به نحو احسن انجام دهد؛ و به عنوان یکی از نیروهای بزرگ و برتر و مجهز و مدرن دریایی در خلیج فارس شمرده شود.

### نیروی دریایی ایران ایران در سال ۱۳۹۰

در حال حاضر ارتش ایران در بهترین شرایط آمادگی به سر می‌برد و می‌توان این آمادگی را با انجام مانورهای نظامی موفق زمینی، دریایی و هوایی به وضوح دید.

در آستانه ۷ آذر روز نیروی دریایی با حضور سردار سرتیپ پاسدار احمد وحیدی وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و امیر سیاری فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع، انبوهی از سامانه موشکی ساحل به دریا را به نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران تحویل داد.

در این مراسم امیر دریادار سیاری نیز طی سخنانی گفت: «امروز با افتخار می‌توانیم اعلام کنیم، که با توجه به سامانه‌هایی که در اختیار داریم و سامانه‌هایی که امروز به این مجموعه اضافه شده‌اند نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با توکل به خدا این توانمندی را دارد که به هر تهدیدی در عرصه دریا و ساحل پاسخی کوبنده بدهد.»

در ۷ آذر ۹۰ (روز نیروی دریایی)، طی صبحگاه مشترک نیروی دریایی با حضور امیر سرلشگر عطاءالله صالحی و امیر دریادار حبیب‌الله سیاری در دانشکده علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر برگزار شد. در این مراسم امیر صالحی ضمن تبریک سالروز دلاور مردهای نیروی دریایی به کارکنان این نیرو گفت: «

این روز یادآور حماسه بزرگ عملیاتی است که دلاوران نیروی دریایی در آن به نام عملیات مروارید با فرماندهی و رشادت‌های شهید محمدابراهیم همتی برای اولین بار به رغم تمام حمایت‌های شرق و غرب راه را بر دشمن بستند و نقطه عبورشان را برای دسترسی به دریا کور کردند. با توجه به سخنان فرمانده معظم کل قوا، در واقع همه نیروهای ما راهبردی طراحی می‌شوند ولی در عمل به حضور در قلمرو ثغور کشور محدود بوده و انجام اقدام در خارج از حدود و مرزها برای آنها تعریف نشده است. تنها نیرویی که به عنوان نیروی راهبردی عمل می‌کند، نیروی دریایی است. این نیرو حتی می‌تواند ناو جنگی به آب‌های آزاد اعزام کرده و به مأموریت بپردازد که با حمایت‌های خداوند متعال در آینده‌ای نزدیک اعزام زیر سطحی‌ها را نیز به آب‌های آزاد خواهد داشت و این از افتخارات نیروی دریایی ارتش است. امروز، قوه ابتکاری و خودکفایی نیروی دریایی ارتش در حدی است که توانمندی در ساخت تجهیزات به نقطه‌ای رسیده است که تا یک دهه دیگر بیش از ۲ سوم تجهیزات این نیرو نو و بومی خواهد بود. دانشجویان نیروی دریایی، خوب است بدانند و افتخار کنند که از جمله ویژگی‌های نیروی دریایی این است که تمام فرماندهان آن در هر رده‌ای به صورت همزمان و برای حفظ سواحل آبی تا دور دست‌ها در خط مقدم بوده و در تهدیدات هیچ رخنه‌ای را پذیرا نیستند و دلیرانه ایستاده‌اند. نیروی دریایی با ابتکاراتی که پیش‌بینی شده، توانسته است به گونه‌ای راهبردی از شناورها و زیرسطحی‌ها استفاده کرده و سواحل را تجهیز کند.»

امیر دریادار حبیب‌الله سیاری در سخنرانی ۹۰/۹/۱۱ گفت: «نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران از یک نیروی ساحلی به یک نیروی اقیانوسی تبدیل شده است.»

محور اصلی سخنان فرمانده نیروی دریایی به شرح زیر است:

(۱) ایران ۳ هزار کیلومتر مرز دریایی دارد که برخی از این سواحل، محروم و فقیر هستند که باید برای رشد آن تلاش کنیم.

(۲) پس از سخنان رهبر معظم انقلاب، نیروی دریای ارتش از یک نیروی ساحلی به یک نیروی اقیانوسی تبدیل شده است.



۳) علت توجه ویژه رهبر معظم انقلاب به نیروی دریایی، برقراری امنیت کامل در سواحل و بنادر کشور است.

۴) به زودی ناوگروه ۱۴ نیروی دریای ارتش همراه با زیردریایی ایران در دریای سرخ حضور پیدا خواهند کرد.

۵) شانزدهمین ناوگروه در باب‌المندب، ۵۵ روز است که با ناوشکن جماران در دریاهای آزاد حضور دارد.

۶) در طی دو سال گذشته موفق شدیم که به میزان ۴۵۰ هزار کیلومتر یعنی ۱۱ برابر قطر کره زمین، در آب‌های آزاد حضور پیدا کنیم.

۷) سربازان دریادل نیروی دریایی ارتش با شعار «راه ما راه حسین است»، هر تهدیدی را پاسخ گفته و با حمایت از مرزهای آبی کشورمان، پا در رکاب رهبر معظم انقلاب هستند.

عملیات نظامی در شرق تنگه هرمز از ۳ دی ۹۰ به مدت ۱۰ روز با انجام رژه یگان‌های شناور سطحی، زیرسطحی و پروازی و همچنین نیروهای شرکت‌کننده در این رزمایش انجام شد. در خلال برگزاری رزمایش یک فروند ناو هواپیمابر آمریکایی با شماره بدنه "CVN74" توسط هواپیمای گشت و شناسایی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران ره‌گیری و مورد شناسایی قرار گرفت. ناو هواپیمابر آمریکایی «یواس.اس جان استنیس» که از بندر «جبل علی» در خلیج فارس حرکت کرده بود، پس از عبور از تنگه هرمز وارد دریای عمان شد. هنگام ورود به دریای عمان بلافاصله توسط سامانه‌های شنود الکترونیک نیروی دریایی ارتش شناسایی و سپس یک فروند هواپیمای بال ثابت گشت و شناسایی دریایی ارتش جمهوری

اسلامی ایران با پرواز از نزدیکی این ناو ضمن تصویربرداری و شناسایی مثبت از آن، اطلاعات این ناو هواپیمابر آمریکایی را به مرکز فرماندهی مخابره کرد.<sup>۱</sup>



ناو آمریکایی در حال خروج از خلیج فارس



---

<sup>۱</sup> ناو هواپیمابر «یو اس اس جان سی استییز» در سال ۱۹۸۹ میلادی به منظور انجام ماموریت‌های مختلف از جمله عملیات‌های دریایی، پشتیبانی نیروی هوایی، مین‌ریزی، ایجاد حصارهای دریایی و هوایی و نیز حمل انواع هواپیماهای ارتش آمریکا به مناطق دیگر ساخته شد.



تصاویر گرفته شده از ناو هواپیمابر در حین خروج توسط ارتش

در آخرین روز از مرحله دوم و تاکتیکی در رزمایش بزرگ دریایی ولایت ۹۰ در آبهای جنوب شرق کشور انواع سامانه‌های توپخانه‌ای و قایق‌های تندرو راکت‌انداز نیروی دریایی ارتش به عنوان یکی از آخرین لایه‌های دفاع ساحلی علیه شناورهای نفوذی دشمن به اجرای آتش پرداختند.

در این عملیات انواع توپخانه‌های مستقر در سواحل و نیز شناورهای تندروی آذرخش مجهز به سامانه‌های راکت‌انداز ۱۰۷ میلی‌متری، اهداف از پیش تعیین شده را در محدوده دریای عمان منهدم کردند.

همزمان با رژه بزرگ نیروی دریایی ارتش در آب‌های دریای عمان و در آخرین روز از رزمایش دریایی ولایت ۹۰، سردار سرلشکر سید حسن فیروزآبادی رئیس ستاد کل نیروهای مسلح به منظور حضور در مراسم پایانی بر روی ناو لجستیک خارک حاضر شد.

جمعی از فرماندهان عالی‌رتبه ارتش و ستاد کل از جمله امیرسرلشکر عطاءالله صالحی فرمانده کل ارتش، امیردردیادار حبیب‌الله سیاری فرمانده نیروی دریایی، امیرسید عبدالرحیم موسوی جانشین فرمانده ارتش و جمع زیادی از فرماندهان و معاونین ستاد کل و وزارت دفاع از سرلشکر فیروزآبادی استقبال کردند.

رژه دریایی یگان‌های مختلف ارتش جمهوری اسلامی ایران در آخرین روز رزمایش این نیرو، با هشدارهای شدیدالحن فرمانده کل ارتش و رییس ستاد کل نیروهای مسلح به نیروهای فرمانطقه‌ای از جمله آمریکا همراه شد.

امیرسرلشگر عطاءالله صالحی، فرمانده کل ارتش با اشاره به آمادگی ارتش برای مقابله با هرگونه تهدیدی اظهار کرد: «تجربه‌های بزرگی که ما در عرصه دریا داشتیم، مانند حضور در خلیج عدن و دریای سرخ و مدیترانه و



درگیری‌هایی که در خلیج عدن داشتیم، موجب ارتقای توان رزمی ما شده و ما در این رزمایش دستاوردها و تسلیحات بسیار مناسب و خوبی را مورد ارزیابی قرار دادیم که یکی از آنها پدافند هوایی موشکی بود که برای اولین بار با تست سامانه محراب توانستیم آن را به نتیجه برسانیم. این رزمایش برای تمامی کشورها - چه دوست و چه دشمن - دارای پیام است که دشمنان پیام را به خوبی درک کردند و در ابتدای رزمایش دیدیم که ناو هواپیمابر آمریکایی از خلیج فارس خارج و با گذر از تنگه هرمز در دریای عمان مستقر شد. با توجه به اینکه ما به دنبال هیچ کار غیرمنطقی نبودیم، اما برای هر تهدیدی آماده هستیم و به آنها توصیه می‌کنیم و هشدار و تذکر می‌دهیم این ناو که برای ما تهدید محسوب می‌شود، به منطقه سابق خود در خلیج فارس برنگردد؛ چرا که ما عادت نداریم تذکر را تکرار کنیم و فقط یکبار تذکر می‌دهیم. حرکت‌مان در دریا نه

انفعالی است و نه تهاجمی بلکه برای تمرین در دریای آزاد و حفاظت از منافع جمهوری اسلامی و کشورهای اسلامی است و دوستان جمهوری اسلامی بدانند اگر بر کشور برادری مثل ایران تکیه کنند بهتر از آن است که با وابستگی به کشورهای غربی و آمریکا هم حیثیت و آبرو و هم پول خود را از دست بدهند. کسب توانمندی به معنای تهدید نیست؛ بلکه به این معناست که ما وقتی در دریای بزرگی مثل مدیترانه می‌توانیم منافع جمهوری اسلامی ایران را حفظ کنیم، مطمئناً در تنگه هرمز این کار راحت‌تر اتفاق می‌افتد.»

سردار سرلشگر حسن فیروزآبادی، رئیس ستاد کل نیروهای مسلح نیز در حاشیه رژه دریایی ارتش با تاکید بر اینکه «ملت ایران قابل تهدید نیست»، به دشمنان هشدار داد: «دکترین و استراتژی دفاعی جمهوری اسلامی ایران، دفاعی و بازدارنده تهیه شده است و این نشان‌دهنده آن است که ملت ایران قابل تهدید نیست و هر کسی با ملت ایران روبه رو شود باید هزینه سنگینی را بپردازد. با توجه به اینکه امنیت ملت در گرو امنیت کشور است؛ جمهوری اسلامی ایران با توجه به تجربه جنگ تحمیلی برنامه‌ریزی خود را انجام می‌دهد و با یک نسخه خاص خود نیروهای مسلح را سازماندهی، طرح‌ریزی و راهبردی می‌کند و تجهیزات مورد استفاده آن را نیز طراحی و ارائه می‌کند. این رزمایش نشان داد که افسران انقلابی و مومن کشور می‌توانند قدرت و آمادگی خود را در یک میدان ۹ هزار کیلومتر مربعی به خوبی به نمایش بگذارند. رئیس ستاد کل نیروهای مسلح، مهم‌ترین پیام این رزمایش را پویایی، تحرک، کارآمدی و وجود سلاح‌های نوین، افزایش بردهای عملیاتی برای دفاع از ملت و نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران و تامین منافع این کشور در ماموریت‌های راهبردی نیروی دریایی ارتش عنوان کرد. همچنین چندی پیش رزمایش قرارگاه پدافند هوایی خاتم‌الانبیاء(ص) را در شمال شرق کشور داشتیم که رزمایش بسیار خوبی بود.»

در این رژه دریایی انواع ناوشکن‌ها، ناوچه‌های موشک‌انداز، ناوچه‌های توپ‌دار، هاور کرافت‌ها، زیردریایی‌ها، بالگردها و هواپیماهای ارتش جمهوری اسلامی ایران حضور داشتند و مقامات ارشد نظامی کشورمان نیز با حضور روی ناو لجستیک خارک از این رژه دیدن کردند. رزمایش دریایی ارتش در آب‌های جنوب شرق کشور از شرق تنگه هرمز تا شمال اقیانوس هند در مدت ۱۰ روز انجام شد.

امیر دریادار حبیب‌الله سیاری، فرمانده نیروی دریایی ارتش در در پایان رزمایش دریایی ولایت ۹۰ گفت: «رزمایش بزرگ دریایی ولایت ۹۰ توان بازدارندگی جمهوری اسلامی ایران را به نمایش گذاشت. ما به اهداف خود در این رزمایش دست پیدا کردیم. رزمایش ولایت ۹۰ اقتدار نیروی دریایی



ارتش را در عرصه آب‌های آزاد کاملاً آشکار کرد. ما همواره برای برقراری امنیت پایدار تلاش می‌کنیم. با توجه به اینکه ایران اکنون از تنگه هرمز عبور کرده و وارد عرصه آب‌های آزاد بین‌المللی شده و در پاسخ به اظهارات اخیر پنتاگون مبنی بر عدم توانایی ایران برای مسدود کردن تنگه هرمز حتی برای یک روز بایستی هشدار داد بستن تنگه هرمز برای ایران مانند نوشیدن یک لیوان آب است اما هدف ایران این نیست؛ بلکه به دنبال برقراری امنیت پایدار در منطقه برای همه کشورها است. ایران امروز به دنبال کسب مهارت در آب‌های بین‌المللی است. حضور نظامی کشورهای خارجی در خلیج فارس تهدیدی علیه امنیت این منطقه است و این در حالی است که منافع منطقه برای کشورهای آن است و خودشان توانایی دفاع و تامین امنیت آن را دارند. با توجه به توانمندی‌های نظامی ایران در ساختن تجهیزات جنگی با اشاره به ناوشکن جماران و بنا به فرموده مقام معظم رهبری نیروی دریایی ایران باید در عرصه آب‌های بین‌المللی حضور داشته باشد چرا که دریا و منافعش برای همه است. ناوشکن جماران که در مأموریت خود تا دریای سرخ پیش رفت نشان داد که از توانمندی برای پیشروی بیشتر در آب‌های آزاد دارد. ما هر سال منطقه رزمایش را گسترش می‌دهیم و در رزمایش امسال نیز منطقه عملیاتی از تنگه هرمز شروع می‌شود و شرق تنگه هرمز، دریای عمان، آب‌های آزاد شمال اقیانوس هند تا مدار ۲۰ درجه شمالی را در برمی‌گیرد و گستردگی منطقه عملیاتی مهمترین ویژگی رزمایش ولایت ۹۰ است.»



ناخدا دوم افشین اسکندرزاده، فرمانده آمادگاه ناوگان جنوب نیروی دریایی ارتش، روز دوشنبه همزمان با سالروز گرامیداشت نیروی دریایی در پایگاه سیرجان گفت: «امروز و پس از پایان جنگ تحمیلی، ماموریت نیروی دریایی نه تنها تمام نشده بلکه بسیار سنگین تر شده است. رهبر معظم انقلاب اسلامی به فرماندهی و پرسنل نیروی دریایی ارتش



دستور دادند « که خود را محدود به خلیج فارس و دریای عمان نکنید، فراتر بروید، امروز نبرد در خلیج فارس نبرد در خانه است، امروز آن کس برنده است که دستنش بلندتر باشد». به همین دلیل در راستای عمل به فرمایشات رهبر معظم انقلاب اسلامی، امروز نیروی دریایی حوزه ماموریت خود را گسترش داده است. امروز شمال اقیانوس هند، خلیج عدن، دریای سرخ و دریای مدیترانه محو تماشای غرور و عزت غیور مردان آزاده‌ای است که گوش جان به فرمان رهبر خود دارند و پیام آور صلح و آزادی هستند. در راستای انجام این ماموریت، یگان‌های جدیدی نیز تاسیس شده که یکی از آنها فرماندهی آمادگاه ناوگان جنوب فرماندهی آماد و پشتیبانی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی بوده است. این یگان ماموریت پشتیبانی از تمامی پایگاه‌های مناطق جنوبی و شناورهای سبک و سنگین نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی را بر عهده دارد و با تمام قوا و تلاش خود، در راستای انجام این ماموریت به بهترین نحو ممکن، گام برمی‌دارد. فعالیت‌های نیروی دریایی در زمان جنگ را در دو بخش از شروع جنگ تحمیلی تا پایان عملیات مروارید و نابودی کامل نیروی دریایی رژیم بعث عراق و بعد از عملیات مروارید تا پایان جنگ تحمیلی مورد تجزیه و تحلیل قرار داد. در ابتدای شهریور ۵۹ با تشدید تحرکات و تجاوز ارتش عراق به نقاط مرزی، تکاوران دریایی با اجرای عملیات گشت زنی نامحسوس در مرز شلمچه فعالیت نیروهای بعثی را تحت مراقبت قرار دادند. با آغاز جنگ تحمیلی و سردرگمی ستادها و کمیته‌های هماهنگ کننده و قبل از اعزام نیروهای منسجم سازماندهی شده نیروی دریایی، یگان تکاوران دریایی را که از قبل در خرمشهر مستقر بود به شلمچه اعزام کرد که این گروه با اجرای کمین و شکار تانک‌ها نقش بسیار موثری برای کند کردن پیشروی دشمن در

خاک کشور ایفا کرد و در اول مهر ۵۹ گردان یکم تکاوران دریایی از بوشهر به خرمشهر اعزام شد و پس از آن یک گروه دیگر از تکاوران سبک از مرکز آموزش تفنگداران دریایی در ۲۱ مهر ۵۹ وارد آبادان شد. پس از آن، شدت درگیری ها و مقاومت خرمشهر و آبادان به حدی افزایش یافت که یکی از افسران عراقی پس از اسارت گفته است: « ما یگان های پدافندی در منطقه را یک تیپ تکاور دریایی تقویت شده با یگان های زرهی تصور می کردیم». حضور ایثارگرانه تکاوران ارتش در آوردگاه خرمشهر و دفاع ۳۴ روزه که هر روز آن سرشار از حماسه و ایثار و عشق حسینی بود، از چهره عاشورایی تکاوران نیروی دریایی ارتش در طلوعه دفاع مقدس پرده برداشت. عمده عملیات های انجام شده توسط نیروی دریایی تا قبل از عملیات مروارید را به شرح ذیل عنوان کرد:

- عملیات دفاع از خرمشهر در تاریخ ۳۱ شهریورماه ۵۹
- نبرد هوایی ناو نقدی در دریا در اول مهرماه ۵۹
- نبرد هوایی ناوچه گرز در دریا در سوم مهرماه ۵۹
- پشتیبانی عمومی آبادان در دوران محاصره در ۲۳ مهر ۵۹
- نبرد دریایی ناوچه قهرمان جوشن در اول آبان ۵۹
- نبرد کوی ذوالفقاریه که در این نبرد بیش از ۲۸۰ کشته و ۱۲۰ اسیر حداقل خسارت به دشمن بود در تاریخ نهم آبان ۵۹
- عملیات اشکان در نهم آبان ۵۹ و بمباران سکوهای نفتی البکر و العمیه
- عملیات شهید صفری در ۱۶ آبان ۵۹ و انهدام کامل سکوهای نفتی البکر و العمیه
- نبرد دریایی ناوچه فلاخون در ۲۸ آبان ماه ۵۹



عملیات بزرگ مروارید در تاریخ ششم آذرماه ۵۹ که منجر به نابودی نیروی دریایی عراق را از دیگر رشادتهای این یگان برشمرد، در این عملیات که بارها توسط کارشناسان بزرگ دنیا مورد بحث قرار گرفت ۱۳ فروند ناو و ناوچه به طور کامل غرق و ۱۰ فروند هواپیما سرنگون شد. پس از این عملیات ۹۰ درصد صادرات نفت عراق قطع شد و اگر حمایت کشورهای عربی منطقه و مستکبران غربی از دولت عراق نبود در همان روزهای نخست، این کشور به زانو در می‌آمد. در عملیات مروارید فرماندهی ناوچه پیکان شهید همتی و تعداد زیادی از پرسنل ناوچه به درجه رفیع شهادت نایل آمدند و به همراه ناوچه پیکان در قعر آبهای خلیج فارس آرام گرفتند. بعد از این عملیات غرور آفرین بود امام خمینی (ره) رهبر کبیر انقلاب اسلامی ایران، هفتم آذرماه را به عنوان روز نیروی دریایی نامگذاری کردند. پس از اتمام عملیات مروارید مرحله دوم فعالیت نیروی دریایی آغاز شد که در این مرحله فعالیت های آن شامل اقدامات ذیل است:

- پدافند جزیره خارک که پایانه اصلی صادرات نفت ایران بود و تا پایان جنگ، عراق نتوانست از صادرات نفت ایران جلوگیری کند.
- برقراری امنیت دریایی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان و اسکورت کاروان های دریایی به منظور تامین مایحتاج مردم در داخل کشور.
- اسکورت کشتی های حامل نفت جمهوری اسلامی ایران
- جلوگیری از واردات کالا به کشور عراق و جلوگیری از صادرات نفت عراق

در سال های آخر جنگ، استکبار جهانی که نتوانسته بود به وسیله نوکر خود صدام کاری از پیش ببرد خود مستقیما وارد جنگ شد و چندین مرحله مستقیما با نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی نبرد کرد و نتیجه آن حماسه ناوشکن های سهند و سبلان بود و نظیر ناوچه جوشن بود.

## امکانات و تسلیحات موجود در دست ارتش

### قایق پرنده



قایق پرنده شناوری است که اغلب کارکردهای عملیاتی هواپیماهای آب نشین را به طور ایمن و با کمترین هزینه انجام می دهد.

قایق پرنده قادر است با سرعت زیاد و با ارتفاع کم از سطح آب دریا پرواز نماید.

### زیردریایی‌های ساب‌مارین



این زیر دریایی از نوع مرطوب است و می تواند به راحتی تا نقاط نزدیک دشمن، عملیات مختلف از جمله گشت شناسایی، پیاده کردن تانک‌ها، حمل و نصب مین و هدایت توپخانه را انجام دهد.

### ناوچه موشک‌انداز ذوالفقار



این شناور که به پیشرفته ترین تجهیزات الکترونیک، مخابراتی و اپتیکی مجهز است، دارای سرعت و قدرت مانور قابل توجهی است و طراحی آن بر اساس شرایط آب و هوایی و ویژگی های منطقه خلیج فارس انجام شده است.

### لندینگ کرافت ۱۰۰۰ تنی



این شناور هزار تنی توانایی حمل سوخت، آب شیرین و ماشین آلات تا وزن ۸۰۰ تن را دارد و از سرعتی معادل ۱۲ گره دریایی برخوردار است.

### حوضچه تعمیر شناور



این حوضچه شناور برای تعمیرات دوره ای و غیر مترقبه ناوچه ها و کشتی های آموزشی ، سازگار با شرایط جوی دریای خزر طراحی شده است.

### هواناو یونس





هواناو یونس، ظرفیت حمل ۲۶ نفر سرنشین و ۲ تن بار را دراد.

سرعت این هواناو، ۸۰ کیلومتر در ساعت و برد عملیاتی آن ۶۰۰ کیلومتر بدون نیاز به سوختگیری

مجدد است.

### زیر دریایی غدیر



«غدیر» شناوری است زیر سطحی و سبک که به صورت کاملاً بومی در داخل کشور ساخته شده

است. این زیر دریایی از قابلیت ناوبری در آب‌های کم عمق برخوردار و به سیستم نوین پرتاب اژدر و شلیک

موشک به طور همزمان و با دقت بالا در هدف گیری مجهز است.

زیر دریایی غدیر در جابجایی سریع نیرو، رهگیری دقیق و مسدود کردن راه‌های حمل و نقل

شناورهای سطحی و زیر سطحی و شناسایی اهداف نظامی دشمن کاربرد دارد.

غدیر همچنین از قابلیت حمل نیروهای ویژه، قدرت مانور بالا، غوص سریع و پنهان شدن از دید

رادار برخوردار بوده و می تواند با کمترین تعداد خدمه، قابلیت عملیاتی پیدا کند.

## زیر دریایی قائم



شناور زیر سطحی در کلاس نیمه سنگین که از قابلیت حمل و پرتاب انواع اژدر، موشک های زیر سطحی و جابجایی نیروهای عملیات ویژه برخوردار است.



### حوضچه شناور ۴ هزار تن



این حوضچه به طول ۱۳۰ متر و عرض ۲۸ متر مأموریت بالابری و تعمیر شناورهای تا وزن ۴ هزار تن را برعهده دارد.

### هواناو یونس ۶





هواناو شش نفره یونس ۶ از قابلیت بسیار بالایی در رزمایش و عملیات سریع برخوردار بوده و قادر است مأموریت های امداد و نجات ، گشت زنی و پشتیبانی را در دریا ، رودخانه و مناطق باتلاقی و برفی انجام دهد.

## ۸-۲) تاریخچه حقوق دریایی ایران

حقوق دریایی رشته‌ای است مستقل که به بررسی مجموعه قواعد حاکم بر دریانوردی، اختصاص یافته است. همچنین حقوق دریایی برکلیه‌ی امور مربوط به دریانوردی و مسائل مربوط به دریاییان اختصاص یافته است. دریاییان، ملوانان کشتی، فرماندهان، تجهیزکنندگان کشتی (مالک یا مستاجر کشتی) هستند. این رشته از حقوق دارای شعب مختلفی چون حقوق دریایی بین‌الملل، حقوق بین‌الملل دریایی، حقوق کار دریایی، حقوق اداری دریایی، حقوق جزای دریایی و .... می‌باشد. گفتنی است مطالعه مواردی چون دریای سرزمینی (که وفق مقررات ۱۲ مایل از خط مبدا است)، منطقه نظارت، فلات قاره (بستر و زیر بستر، کف و زیر کف مناطق دریایی فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی از دریای سرزمینی)، منطقه انحصاری اقتصادی (منطقه‌ای تا ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدا دریای سرزمینی که کشور در آن حقوق و صلاحیت انحصاری بر منابع طبیعی دارد)، حق عبور بی‌ضرر، استخراج منابع از فلات قاره، چگونگی اعمال حاکمیت دولت‌ها بر دریای سرزمینی و تنگه‌ها، حق عبور در دریای آزاد و.... در درس حقوق دریاها بررسی می‌گردند که از شاخه‌های حقوق بین‌الملل عمومی بوده و نباید با درس حقوق دریایی که زاده حقوق خصوصی است اشتباه گرفته شود.

در گذشته‌های دور، مهمترین هدف دریانوردی، تجارت و مسافرت بوده است. مسافرت با اهداف راهزنی، صید، جنگی یا نظامی و تفریحی بوده است. در عصر باستان، دولت‌هایی با عنوان ابر دولت‌های دریایی در این عرصه فعال و کوشا بوده‌اند. بویژه اینکه در عصر کورش بزرگ هخامنشی، با گشایش فینقیه توسط وی از قدرت و توان دریایی این دریانوردان بهره برده شد. این امر منجر به پرورش دریانوردان و مهندسان برجسته ایرانی در این زمینه شد که از آن زمره می‌توان به مهندس ارتاخه ایرانی اشاره کرد. نامبرده سازنده کانال سوئز بوده است. در دوره‌های بعد نیز دریانوردی در ایران رشد و نمو فراوانی داشته است، در عصر خشایار شاه ایران دارای ۴۰۰۰ فروند کشتی دریایی یا رزم ناو بوده است که از این تعداد بخشی به مقاصد نظامی و پاره‌ای به مقاصد تجاری می‌پرداختند.

با ظهور اسلام تا مدتی سلطه و سیطره ایران بر دریا کاهش یافت و از همین فرصت اقوامی چون وایکینگ‌ها که مقیم دانمارک، سوئد و روسیه امروزی بودند استفاده کرده و در صدد کشف برخی مناطق چون کانادا برآمدند و عده‌ای در منطقه کراخ روسیه ساکن شدند که کشور اکراین را تشکیل دادند. پس از مدتی کار به جایی می‌رسد که کشورهایی چون هلند و اسپانیا و پرتغال و انگلستان تسلط بر دریاها را پیشه‌ی خود ساختند تا جایی که در دوره صفویه پرتغالی‌ها با چیرگی بر خلیج هرمز، از پرداخت مالیات‌های متعلقه خودداری می‌کردند؛ در آن زمان مهمترین بنادر گامبرون (عباس) و سیراف بودند. در قرن ۱۶، زمان شارل پنجم اسپانیا و پرتغال در هم ادغام و تحت حاکمیت ژرمن‌ها درآمدند. پس از مدتی در پی رهایی هلند از اسپانیا شرکت هند شرقی در هندوستان ایجاد شد که مشاور حقوقی این شرکت ادعای انحصار بر حاکمیت اقیانوس‌ها را از سوی آن اقوام زیر سوال برده و به تدریج نظریه‌ی دریای آزاد متولد شد که مبتنی بر اصل مشترکات عامه بود. در این دوران در ایران نیز صنعت کشتی‌سازی و دریانوردی رشد می‌یابد. در دوره نادرشاه افشار با وجود محدودیت‌های شدید انگلستان، نخستین کارخانه کشتی‌سازی در بوشهر تاسیس می‌گردد. در دوره ناصرالدین شاه نیز دو کشتی به نام شوش و پرسپولیس که بیشتر به حمل و نقل خرما و نیز حمل مسافر به عتبات عالیات می‌پرداختند خریداری می‌شود. در عصر مظفرالدین شاه نیز یک کشتی خریداری شده که به کشتی‌رانی می‌پرداخت. در دوره پهلوی با تصویب قانون دریایی، ایران وارد مرحله نوینی می‌شود، این قانون برگرفته از بلژیک و فرانسه و پاره‌ای از کنوانسیون‌های بین‌المللی است.

قبل از وضع قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، راجع به بازرگانی دریایی اصول مدون و جامعی وجود نداشت. قانون تجارت مصوب ۱۳ اردیبهشت ۱۳۱۱ در بند ۲ ماده ۲ ضمن احصاء اعمال تجاری، تصدی به حمل و نقل از راه خشکی یا آب یا هوا را به هر نحوی که باشد جزو معاملات تجاری قید میکند. در بند دهم همان ماده، کشتی‌سازی و خرید و فروش کشتی و کشتیرانی داخلی یا خارجی و معاملات راجع به آنها را نیز جزو اعمال تجاری ذکر میکند بدون آنکه در مورد نحوه انجام این معاملات و کیفیت حقوقی کشتی اشاره‌ای نماید. رشد سریع اقتصادی ایران در دهه اخیر و کثرت مبادلات بازرگانی بین ایران و سایر

کشورهای اروپایی موجب شد که دولت در وضع و تصویب قانون دریایی بالنسبه جامعی که جوابگوی نیازهای اقتصادی روز باشد اقدام نماید.

اولین طرحی که در این خصوص تهیه گردید طرحی بود که کارشناسان وزارت اقتصاد با همکاری گروهی از کارشناسان خارجی که از آمریکا و انگلستان و بلژیک انتخاب شده بودند، تنظیم نمودند.

از جمله کارشناسانی که طرح تنظیمی از طرف وزارت اقتصاد را مورد مطالعه قرار داد پروفیسور لیلا (Lilar)، حقوقدان بلژیکی و وزیر اسبق دادگستری بلژیک را نام برد.

طرح مزبور پس از ماهها مطالعه و بررسی که در سال ۱۳۴۱ و ۱۳۴۲ صورت گرفت، در جلسه مورخ ۱۹ مرداد سال ۱۳۴۲ در ۱۸۸ ماده به تصویب هیئت وزیران رسید و مقرر شد که پس از افتتاح مجلسین نسبت به تحصیل مجوز قانونی آن اقدام شود.

قانون مذکور که برای مدت زمان کوتاهی بصورت آزمایشی بمرحله اجرا گذارده شده بود، مورد تجدید نظر واقع و پس از تصویب مجلسین در تاریخ دوم آبان ۱۳۴۳ بتصویب محمدرضا پهلوی رسید و به مرحله اجرا گذارده شد. قانون مصوب آبان ۱۳۴۳ را که در ۱۴ فصل و ۱۹۴ ماده تنظیم شده است می توان اولین کوشش در راه تدوین قانون دریایی تلقی نمود.<sup>۱</sup>

مهمترین موضوعاتی که در حقوق دریایی بدان پرداخته میشود عبارتند از:

(۱) تابعیت کشتی و مسائل مربوط به ثبت کشتی

(۲) وظایف و اختیارات نیروی دریایی

(۳) گواهی نامه های فنی کشتی

---

<sup>۱</sup> امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد اول، تهران، انتشارات نشریه شماره ۳ مدرسه عالی بیمه تهران، ۱۳۸۵، صفحه ۱۸ الی ۱۹

(۴) اجاره کشتی

(۵) رهن کشتی

(۶) نجات دریایی

(۷) ایمنی دریایی

(۸) قراردادهای حمل و نقل دریایی و مسئولیت متصدیان حمل و نقل در قبال کالا ، مسافر و

....

(۹) مشخصات بارنامه دریایی و ماهیت آن

(۱۰) خسارت در دریا

(۱۱) بیمه دریایی

(۱۲) تروریسم دریایی

ماده ۱ - شرایط تابعیت کشتی.

۱- هر کشتی دریایما (اعم از این که ساختمان آن پایان یافته و یا در دست ساختمان باشد) که

ظرفیت غیر خالص ثبت شده آن حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط ذیل باشد می تواند بر طبق مقررات این قانون

به ثبت رسیده و تابعیت ایرانی و حق بر افراشتن پرچم ملی ایران را داشته باشد.

الف- کشتی به اشخاص تابع ایران (اعم از طبیعی و حقوقی) تعلق داشته باشد و در صورتی که

کشتی متعلق به شرکت ایرانی باشد باید سهام آن بانام بوده و حداقل ۵۱ درصد سرمایه واقعی آن متعلق به

اتباع ایرانی باشد.

ب- کشتی باید بر طبق مقررات این فصل به ثبت برسد.

۲- کشتی‌های نفتکش متعلق به اشخاص (اعم از طبیعی یا حقوقی) که به امر تولید و یا تصفیه و یا حمل و نقل نفت خام و یا گاز و یا محصولات نفتی اشتغال دارند می‌توانند بدون رعایت حد نصاب مقرر در این ماده بنا به درخواست ذی‌نفع و موافقت سازمان بنادر و کشتیرانی به ثبت رسیده و تابعیت ایران را تحصیل کنند.

مطالعه اجمالی قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۳۴ نشان می‌دهد که بجز چند فصل که صرفاً به وسیله تهیه کنندگان طرح با توجه به نظام حقوقی ایران تهیه گردیده، بقیه موارد یا ترجمه بدون تصرف از قراردادهای بین‌المللی است که برای یکنواخت کردن قوانین کشورها در بروکسل و یا لاهه به امضاء رسیده است، و یا ترجمه‌ای از کتاب دوم قانون بازرگانی مصوب سال ۱۸۰۷ فرانسه و قانون مصوب سال ۱۸۹۵ کشور بلژیک می‌باشد.

تابعیت قانون ایران از قوانین کشورهای فوق و یا از کنوانسیون‌های بین‌المللی صرفاً به این علت بود که چون قضاوت و حقوقدانان ایران فاقد تجارب کافی در این رشته از حقوق بوده‌اند، واضعین قانون دریایی به حق صلاح را در آن دانسته‌اند که حتی‌الامکان از دخل و تصرف بی‌جا پرهیز کرده و تا آنجا که ممکن است از کنوانسیون‌های بین‌المللی که در مباحث مختلف حقوق دریایی تاکنون به امضاء رسیده و همچنین از حقوق کشورهای راقیه پیروی کنند تا در صورت بروز اشکال و یا ایجاد ابهام، قضاوت با مراجعه به آراء محاکم کشورهای اروپایی (نظیر انگلستان، فرانسه و بلژیک) به موضوع رسیدگی و حکم لازم را صادر نمایند.

گرچه قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ بسیار ناقص و مباحث مبهمی نظیر بیمه دریایی، سازمان و صلاحیت محاکم دریایی، شرایط احراز پست فرماندهی کشتی و یا مشاغل مربوط به افسران و ملوانان کشتی مقررات انضباطی کارکنان کشتی و غیره را موکول بوضع قوانین دیگر نموده است، مع‌ذالک می‌توان گفت که قانون ۱۳۴۳ نخستین کوشش در راه وضع مقررات بازرگانی دریایی بوده است.

متأسفانه شاید بعلت ضیق وقت تهیه کنندگان و یا عجله دولت در تصویب این قانون، واضعین آن نتوانسته‌اند طرح کامل و جامعی از آن تهیه کنند. به هر حال نباید از نظر دور داشت که کشورهای نظیر

انگلستان، فرانسه، آلمان، بلژیک، هلند، اسپانیا و غیره نیز نتوانستند برای بار اول طرح جامعی تهیه و به مرحله اجرا گذارند و همانطور که دیدیم با وضع قوانین تکمیلی در ادوار مختلف توانسته‌اند حقوق بازرگانی دریایی جامعی برای خود بتدریج بوجود آورند.

از جمله مشخصات قانون دریایی ایران، اشاره صریح به اجرای «اصول و عرف بین‌المللی» در ماده ۱۹۴ می‌باشد. بموجب مفاد ماده فوق، در مواردی که در این قانون و یا سایر قوانین مملکتی پیش بینی نشده است، ملاک، اصول و عرف بین‌الملل خواهد بود. به عبارت دیگر در صورت طرح دعوی در دادگاه چنانچه دادرس نتواند در قانون ۱۳۴۳ و یا قوانین دیگر حکم خاصی مربوط به موضوع مورد اختلاف پیدا کند، در اینصورت مکلف است که با مراجعه به «اصول عرف بین‌المللی» حکم شایسته صادر نماید.<sup>۱</sup>

حقوق دریایی ایران متأسفانه کمبودهای فراوانی دارد از جمله اینکه مسائلی راجع به مقررات و بیمه دریایی و آیین دادرسی دریایی و کار دریایی که در متن قانون تصویب آنها به آیین نامه ارجاع شده همچنان نارسا است. گفتنی است در زمینه حقوق کار دریایی، آیین نامه مربوط به مدت کار، تعطیلات و مرخصی‌ها، مزد یا حقوق کارگران ماهیگیر و ملاحان و کارکنان کشتی‌ها به تاریخ ۱۳۵۱/۳/۵ به تصویب رسیده که به مواردی چون تعیین مدت ۴۸ ساعت کار در هفته برای ملاحان و سایر کارکنان کشتی و اضافه کار ۲۴ ساعت در هفته اشاره کرده و به موجب ماده نهم آیین‌نامه از نظر تعطیلات هفتگی تابع قانون کار شده‌اند. همچنین شرایط کار کودکان و زنان وفق ماده ۱۶ آیین نامه تابع قانون کار بوده و بر لزوم کتبی بودن قرارداد کار دریایی اشاره کرده و در ماده ۱۸ نیز ناخدای کشتی را به منزله نماینده کارفرما پذیرفته است. بدیهی است با توجه به ویژگی‌های کار دریایی ارجاع امور به قانون کار پسندیده نبوده و می‌بایست مقررات ویژه و در این خصوص به تصویب رسد.

<sup>۱</sup> امید، هوشنگ، منبع پیشین، صفحه ۲۰ الی ۲۲

## ۹-۲) تاریخچه حقوق بین الملل دریاها

قبل از اینکه به تاریخچه حقوق بین الملل دریاها و نحوه شکل گیری یک حقوق بین المللی و عمومی دریاها بپردازیم به توضیح و تشریح چند اصطلاح در حقوق بین الملل دریاها می پردازیم از جمله مفهوم دریا در حقوق بین الملل، تعریف حقوق دریاها و اهمیت حقوق دریاها که به نوبت به تعریف موارد ذکر شده و بعد به نحوه ی شکل گیری تدریجی حقوق بین الملل دریاها می پردازیم.

### حقوق دریاها Law Of the Sea

مجموعه قواعد و مقررات حاکم بر روابط میان دولت ها، اعم از دولت های ساحلی و دولت های محصور در خشکی و یا سازمان های بین المللی در رابطه با مناطقی از دریا که می توان تحت صلاحیت یک دولت ساحلی و یا در ماوراء صلاحیت دولت ها باشد.<sup>۱</sup>

### مفهوم دریا در حقوق بین الملل

از نظر جغرافی دانان، دریا به مجموعه فضاهای حاوی آب شور گفته می شود، در حالی که در حقوق بین الملل این فضاها به شرط ارتباط آزاد و طبیعی در سرتاسر کره زمین، دریا تلقی می شوند، لذا توده های آب شور بسته مانند دریای خزر، بحرال میت و دریاچه های بزرگ شور، به لحاظ حقوقی نمی تواند دریا باشند. اقیانوس ها در حقوق بین الملل در مفهوم دریا بکار می روند.<sup>۲</sup>

---

<sup>۱</sup> والاس، ربه کا، حقوق بین الملل، ترجمه محمد شریف، تهران، نشر نی، چاپ اول، ۱۳۷۸، صفحه ۲۰۸

<sup>۲</sup> کک دین، نگوین و دیپه، پاتریک و پله، حقوق بین الملل عمومی، ترجمه حسن حبیبی، تهران، نشر اطلاعات، چاپ دوم، جلد دوم، ۱۳۸۲، صفحه ۶۸۵



## تفاوت حقوق دریاها با حقوق دریایی Maritime Law

حقوق دریاها یکی از شاخه‌های حقوق بین‌الملل است که مربوط به روابط بین‌المللی دولت‌ها و یا سازمان‌های بین‌المللی در مناطق مختلف دریایی است، وی حقوق دریایی از شاخه‌های حقوق خصوصی داخلی است که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم است. از جمله موضوعاتی مانند حمل‌ونقل دریایی، بیمه دریایی، وضعیت حقوقی کشتی‌ها و ایمنی دریاها.<sup>۱</sup>

### اهمیت حقوق دریاها

اهمیت حقوق دریاها، بی شک بسته به اهمیت دریاها خواهد داشت. در گذشته، دریاها و اقیانوس‌ها بیشتر به لحاظ راه ارتباطی دارای اهمیت بودند، اما امروزه با پیشرفت تکنولوژی و در نتیجه شناخت بیشتر از منابع دریاها و توان بهره‌برداری از این منابع، دریاها از اهمیت خاصی برخوردار شده‌اند و این در حالی است که ۹۰٪ از مناطق بستر و زیربستر اقیانوس‌ها برای انسان‌ها تقریباً ناشناخته مانده‌اند. اقیانوس‌ها در حدود ۷۱٪ سطح کره زمین را در بر گرفته‌اند و سرشار از منابع عظیم نفت و گاز، کلوخه‌های معدنی و مواد غذایی می‌باشند.<sup>۲</sup>

از اولین روزی که بشر موفق به ساختن کشتی شد و آن‌را برای حمل‌ونقل دریایی بکار برد، در حقیقت نوعی حقوق دریایی که حاکم بر روابط افراد بود بوجود آمد. مطالعه تاریخ تمدن بشر و اقوام قدیمی نشان می‌دهد که اقوام سومری و مصری با لفظ کشتی آشنا بوده و از آن برای حمل‌ونقل کالای خود استفاده می‌کردند. مسلماً از همین زمان رسومی برای دریانوردی و همچنین برای رفع اختلافات بین مالکین کشتی و فرستندگان کالا وجود داشته است.

<sup>۱</sup> ضیایی بیگدلی، محمدرضا، حقوق بین‌الملل عمومی، تهران، انتشارات گنج دانش، چاپ دوم، ۱۳۸۲، صفحه ۳۰

<sup>۲</sup> موسی زاده، رضا، بایسته‌های حقوق بین‌الملل عمومی، تهران، نشر میزان، چاپ دوم، ۱۳۸۲، صفحه ۲۳۴ الی ۲۳۳

از اینکه دقیقاً از چه تاریخ مقررات مدونی برای تنظیم روابط بازرگانی دریایی بین اقوام اولیه بوجود آمده، اطلاعی در دست نیست. آنچه که مورد قبول عده‌ای از مورخین تاریخ تمدن بشر قرار گرفته این است که در حدود ۹۰۰ سال قبل از میلاد مسیح، اهالی جزیره رودس Rhodes که در قسمت شرق مدیترانه و در اعتلاء کامل خود زندگی می‌کردند، دارای مقرراتی در امور مربوط به تجارت دریایی و موضوعات دریانوردی بودند که این مقررات بصورت مدونی تنظیم شده بود.

نکته حائز اهمیت این است که در کتاب چهاردهم مجموعه قوانین «Corpus Juris Civilis» که به وسیله ژوستینیان حقوقدان معروف رومی، تحت عنوان De lege Rhodia de Jactu گرد آمده؛ اشاره به «خسارت مشترک» و انداختن کالا به دریا شده است که مأخذ آنرا قوانین رودس ذکر می‌کند.

اگرچه وجود قوانین و مقررات جامع و مدون در سال ۹۰۰ از طرف بعضی از نویسندگان مورد تردید قرار گرفته است، ولی موضوعی که مسلم است که ایجاد و تکوین حقوق دریایی در سواحل دریای مدیترانه صورت گرفته است. حتی پس از سقوط امپراطوری روم بازرگانی دریایی به هیچ‌وجه از بین نرفت و بعد از میلاد مسیح بازرگانی بین سواحل دریای مدیترانه در ایتالیا و سایر مراکز داد و ستد در شرق و غرب مدیترانه توسعه پیدا کرد.

در حدود سال ۱۴۰۰ میلاد مسیح، ایالت «ونیز» در حدود ۳۰۰۰ کشتی در استخدام ناوگان تجاری خود داشت که مرتباً بین بنادر دریای مدیترانه رفت و آمد می‌کرد. از همین تاریخ به بعد بود که رشته حقوق بازرگانی دریایی بوجود آمد.

همچنین به منظور رفع اختلاف بین بازرگانان در موضوعات مربوط به تجارت دریایی، در بنادر مختلف مدیترانه محاکم اختصاصی دریایی بوجود آمد که این محاکم بر اساس عرف و عادات مسلم دریانوردی رسیدگی کرده و به اختلاف طرفین خاتمه می‌داد. احکام صادره از این محاکم به تدریج جمع-

آوری شده و یکی از منابع حقوق دریایی را تشکیل می‌داد و در موارد مشابه از این آراء قضائی تبعیت می‌شد. این آراء که مبنای حقوق آن عرف و عادت دریانوردی بود، بتدریج گردآوری شد و بصورت مدون درآمد.<sup>۱</sup>

حقوق بین‌الملل دریاها بی‌شک تنها شاخه قدیمی حقوقی است که کاملاً وابسته به پیشرفت علوم و تکنولوژی بوده و توسعه آن منوط به پیشرفت علم می‌باشد. زیرا نه تنها بهره‌برداری از آن بلکه حتی نفوذ به جایی که این حقوق (حقوق بین‌الملل دریاها) باید در آنجا اعمال گردد بجز با توسل به دستگاه‌های فوق‌العاده مدرن امکان‌پذیر نمی‌باشد. تنها از طریق پیشرفت تکنولوژی دریایی و سایر اختراعات است که امروزه بهره‌برداری مؤثر از دریا و منابع آن امکان‌پذیر شده است. اگر دیروز قایق‌ها یا کشتی‌های ساده ابتدایی تنها وسیله استفاده از دریا بودند، امروزه دنیا شاهد ظهور کشتی‌های عظیم مجهز به دستگاه‌های مدرن الکترونیکی، برقی و مکانیکی می‌باشد. امروزه به کمک دستگاه‌های مدرن، بشر توانسته است تا اعماق ۳۰۰۰ الی ۵۰۰۰ متر زیر دریا رفته و در آن عمق اقدام به حفر چاه و آزمایش‌های دیگر بنماید. در سال ۱۹۸۱ در اعماق ۳۹۰۰ متری دریا عمیق‌ترین چاه در زیر آب به عمق ۱۷۵۰ متر حفر شده است. محققین هر روز در حال آزمایش‌ها و تحقیقات بیشتری جهت توسعه تکنولوژی دریایی برای استفاده بیشتر از منابع طبیعی اعماق زیر دریا، کف دریا و آب‌های بالای آن می‌باشند. بنابراین تحقیقات علمی انسان برای استفاده منصفانه از منابع دریاها و اقیانوس‌ها باید به همراه استقرار یک نظام حقوقی باشد؛ که بتواند از یک طرف استفاده منصفانه از منابع دریاها را برای کشورهای مختلف ممکن سازد و از طرف دیگر اعمال حاکمیت دولت‌ها را در قسمت‌های مختلف دریاها و اقیانوس‌ها تنظیم و تعیین نماید و به همین دلیل است که حقوق سنتی دریاها کمتر به حقوق امروزی دریاها شباهت دارد. حقوق قدیمی دریاها که صرفاً جهت اعمال حاکمیت دولت‌ها در مناره‌های ساحلی کشورها و تنظیم ورود و خروج و تردد کشتی‌ها تهیه شده بود امروزه

<sup>۱</sup> امید، هوشنگ، حقوق دریایی، تهران، شماره ۳ مدرسه عالی بیمه تهران، جلد اول، ۱۳۵۳، صفحه ۴ و ۵

جای خود را به حقوق وسیعی داده است که شامل قوانین و مقرراتی از کشتیرانی و ملیت کشتی‌ها گرفته تا اکتشاف و بهره‌برداری نفت و معادن زیردریا می‌باشد.<sup>۱</sup>

همانگونه که ملاحظه می‌شود، حقوق دریایی از قرن ۱۶ میلادی به بعد، به تدریج شکل گرفته است. بر اساس این حقوق، دریاها به دریای آزاد و بسته تقسیم گردیده و برای کشورهای ساحلی مرزهای آبی تعیین شده است. دریای آزاد به روی همگان باز است و هیچ دولتی نمی‌تواند ادعای حاکمیت بر قسمتی از آن را که مانع عبور و مرور و اقدامات دیگر بین‌المللی شود، داشته باشد.

یک سرزمین محصور از نظر بین‌المللی، قسمت جدا شده سرزمین یک کشور خارجی می‌باشد که کاملاً بوسیله سرزمین فقط یک کشور احاطه شده است. بنابراین، آن ارتباطی با سرزمین کشوری که متعلق به آن است (سرزمین مادر) که غی از سرزمین احاطه کننده است، ندارد.<sup>۲</sup>

ناگفته نماند که آنچه درباره آب‌های آزاد گفته شد، با اختصاصی بودن بهره‌برداری از معادن و منابع زیردریایی و بستر فلات قاره (فلات قاره بر اساس تعریف بعضی از حقوقدانان، عبارت است از منطقه انتهایی آب‌های ساحلی دریاها تا نقطه‌ای که عمق آن بیشتر از ۲۰۰ متر باشد، ولی در بعضی تعبیرها آمده است، تا جایی که امکان بهره‌برداری وجود داشته باشد که در این صورت در حال حاضر شامل ۸۰۰ متر عمق و بیشتر نیز میشود، زیرا در چنین مواردی نیز امکان بهره‌برداری برای کشورهای پیشرفته وجود دارد) که حق کشورهای مجاور دریاست، منافاتی ندارد؛ زیرا دریای آزاد، تنها به معنای آزادی عبور و مرور و ماهیگیری و نصب سیم تلفن و دیگر روابط بین‌المللی است نه به معنای ایجاد پایگاه برای بهره‌برداری از منابع بستر دریا.

<sup>۱</sup> ثریائی آذر، حسین، حقوق بین الملل عمومی، نشر قومس، ۱۳۸۲، صفحه ۱۱۵

<sup>۲</sup> Grenhard, Hoffman, "enclave", in brenhardt(ed.), encyclopedia of public international law. [instalment 10 (1981)] p 143

## کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریای آزاد ۱

در سال ۱۹۵۶ کمیسیون اقتصادی سازمان ملل برای آسیا و شرق دور<sup>۲</sup> توصیه نامه‌ای راجع به مسائل و مشکلات ترانزیتی دولت‌های بدون ساحل تصویب کرد که بیان داشت:

«نیازهای<sup>۳</sup> دولت‌های عضو بدون ساحل و اعضایی که دسترسی آسان به دریا ندارند در مورد ترانزیت بایستی توسط کلیه دولت‌های عضو به صورت کامل مورد شناسایی قرار گرفته و این تسهیلات کافی براساس مقررات حقوق بین‌الملل در این بازه اعطا شود» این پیشنهاد نشان دهنده یک حرکت متمرکز از طریق سازمان ملل و موسسات آن برای بیان مسائل ترانزیت کشورهای بدون ساحل می باشد.

در اجلاس در سال ۱۹۵۸، مجمع عمومی سازمان ملل قطعنامه مشابهی صادر کرد<sup>۴</sup> و بعد از بررسی گزارش کمیسیون حقوق بین‌الملل، تصمیم به تشکیل یک کنفرانس بین‌المللی در ژنو برای بررسی حقوق دریا گرفت، خصوصاً، مجمع عمومی پیشنهاد کرد که کنفرانس باید مسائل مربوط به دسترسی آزاد به دریا توسط کشورهای بدون ساحل را بررسی کند.<sup>۵</sup>

در اولین کنفرانس سازمان ملل در زمینه حقوق دریا در ۱۹۵۸ کمیته پنجم برای بیان و نشان دادن مسائل مربوط به دسترسی آزاد دولت‌های بدون ساحل معین شد در کمیته برخی عنوان کردند که قواعد جدید در آن موضوع غیر ضروری است، ولی دیگران در کمیته ادعا کردند که تدوین حق دسترسی به عنوان اصل حقوقی، ضروری برای شناسایی بین‌المللی آن می‌باشد. پیشنهادات کمیته پنجم به کنفرانس

<sup>1</sup> The Geneva Conference On The High Seas Of 1958

<sup>2</sup> Economic Commission For Asian And Far East

<sup>۳</sup> استفاده از Need به جای Right در کمیسیون اقتصادی سازمان ملل برای آسیا و شرق دور به خاطر پرهیز از برخورد با اصل حاکمیت ملی بوده اما بر شناسایی کانل تاکید شده است.

<sup>4</sup> G.A.Res 1028,UN Doc,A3572(1957)

<sup>5</sup> G.A.Res 1105,UN Doc,A3572(1957)

ارائه شد و به عنوان اصل کلی حقوق بین‌الملل توسط کنفرانس پذیرفته شد. بعداً با اندکی اصلاحات به عنوان ماده ۳ کنوانسیون ژنو در مورد دریای آزاد درج شد. به عبارت دیگر مهمترین ماده این کنوانسیون از دیدگاه دولت‌های بدون ساحل ماده ۳ می‌باشد<sup>۱</sup> که مقرر می‌دارد:

(۱) به منظور منتفع شدن از آزادی دریاهای آزاد بر اساس شرایط مساوی با دولت‌های ساحلی دولت‌هایی که ساحل دریایی ندارند، باید دسترسی آزاد به دریا داشته باشند. بدین منظور دولت‌هایی که بین دریا و دولت‌های بدون ساحل واقع شده‌اند باید به وسیله توافق مشترک با دولت‌های بدون ساحل و بر طبق معاهدات بین‌المللی موجود این دسترسی را اعطا نمایند.

الف- به دولت‌های بدون ساحل براساس معامله متقابل، آزادی ترانزیت از طریق سرزمینشان را و ..

(۲) کشورهای واقع بین دریا و سرزمین بون ساحل، باید به وسیله موافقتنامه‌های دو جانبه با دولت‌های بدون ساحل با در نظر گرفتن حقوق دولت ساحلی یا دولت ترانزیت و شرایط خاص دولت‌های بدون ساحل تمام موضوعات مربوط به آزادی ترانزیت .... را در موقعی که چنین دولت‌هایی پیش از این عضو کنوانسیون‌های بین‌المللی نبوده‌اند را حل‌وفصل نماید.

دولت‌های بدون ساحل اعتراض کردند که این مقرر نیاز به توافق با کشورهای ترانزیت قبل از اینکه حق دسترسی شناسایی شود، دارد. نهایتاً براساس ماده ۳: هیچ تعهدی بر دولت ساحلی برای مذاکره با دولت‌های بدون ساحل برای انعقاد معاهداتی برای اعمال دسترسی آزاد تحمیل نمی‌شود.

بنا به دلایل دیگر هم بر این ماده ایراد وارد است و آن اینکه حق دسترسی و تسهیلات دیگر ناشی از توافق مشترک بین دولت‌های بدون ساحل و ساحلی می‌باشد و دیگر اینکه حق آزادی ترانزیت بایستی بر

<sup>1</sup> Frank Thomas M, And Others, Op, Cit P.53

اساس اصل معامله متقابل باشد.<sup>۱</sup> همچنین کنوانسیون از توجه کافی به وضعیت جغرافیای بسیار نامساعد دولت‌های بدون ساحل در مورد استفاده از دریا کوتاهی و اغماض نموده است.<sup>۲</sup>

در حال حاضر، محدوده آب‌های داخلی بسیاری از دولت‌ها ساحلی مانند ایران به عرض ۱۲ مایل است که این منطقه جزء سرزمین کشور محسوب می‌شود (کشور ایران در آغاز به موجب قانون حدود آب-های ساحلی قسمتی از دریا را به فاصله ۶ مایل دریایی، دریای ایران نامید و علاوه بر آن در مسافتی به عرض ۱۲ مایل از ساحل، منطقه نظارت بر امنیت و دفاع عبور و مرور بحری، اقدامات لازم را بعمل آورد؛ اما در سال ۱۳۳۸ با توجه به تحولات که درباره حد آب‌های ساحلی در بعضی از کشورهای مجاور خلیج فارس روی داد، دولت ایران اعلام کرد که حق حاکمیت ایران در آب‌های ساحلی به عرض ۱۲ مایل است). در آب-های اختصاصی می‌توان از ماهیگیری دیگران جلوگیری و با اجازه احداث جزایر مصنوعی و صید در آن، مالیات گمرکی کسب کنند. محدوده آب‌های داخلی در بعضی کشورها به ۲۰۰ مایل هم می‌رسد و این غیر فلات قاره است که تا حدودی منابع بستر آن متعلق به کشور ساحلی است و از منطقه فلات قاره بعد، دریای آزاد محسوب می‌شود؛ که منابع بستر آن متعلق به همه ملت‌های جهان است و بر اساس قطعنامه‌ای که سازمان ملل صادر کرده است، هیچ مقامی نمی‌تواند آن منابع را در تملک خود درآورد بلکه این منابع باید برای مقاصد صلح آمیز بویژه منافع و نیازهای کشورهای در حال رشد، مورد بهره‌برداری قرار گیرد.<sup>۳</sup>

از آن تاریخ به بعد حقوق دریاها تبدیل به میدانی برای تاخت و تاز عقاید مختلف حقوقدانان و نویسندگانی شد که به وسیله کشورهای مختلف نظیر هلند، آلمان و انگلستان با توجه به منافع مادی و سیاسی خود حمایت می‌شدند. به نظر می‌رسد ادعاهای حاکمیت بر دریاها و اقیانوس‌ها در آن دوره بیشتر

<sup>۱</sup> govindraj V.C. "Geographically Disadvantaged States And The Law Of The Sea" In Anand,R.P. "Law Of The Sea : Caracas And Beyond" Nijhoff, London, 1980, P 258

<sup>۲</sup> Ibid

<sup>۳</sup> اسلام و حقوق بین الملل عمومی، پژوهشکده حوزه و دانشگاه، تهران، جلد اول، چاپ چهارم، ۱۳۸۱، صفحه ۳۲۴ الی ۳۲۵

سیاسی و به منظور کسب پرستیژ بیشتر و بعضاً به منظور دسترسی به منافع دور دست و استعماری بوده است. ولی در عمل، اعمال آن نظریه‌ها و کنترل دریا‌های دور مشکل و بعید بوده است.

اما در عمل مسائل مهمتری در این مورد مطرح بوده که دولت‌ها گرفتار آن بوده‌اند. یکی از این مسائل کنترل ورود و خروج بیگانگان از طریق سواحل و کنترل ورود و خروج کشتی‌های بیگانه در کناره‌ها و سواحل بوده است. مسئله دیگر موضوع ماهیگیری توسط ماهیگیران خودی و ماهیگیران کشورهای دیگر با کشتی‌های ماهیگیری در کناره‌ها و سواحل نزدیک بوده است.

از این رو بتدریج دولت‌ها بر آن شدند که به جای ارائه ادعاها و نظریات غیر عملی اصول و نظریه‌هایی را چه از طریق محافل سیاسی و دیپلماتیک و چه از طریق حقوقدانان و نویسندگان ارائه نمایند، که لاقلاً گرهی از مشکلات و مسائلی که بیشتر مربوط به تصدی امور می‌شده است، بگشاید و در عین حال بدین طریق حاکمیت و تسلط خود را بر قسمتی از سواحل که کاملاً قابل کنترل باشد، اعمال نمایند. بنابراین بتدریج اصطلاح و نظریه دریایی سرزمینی رایج شد. برای مثال در سال ۱۶۱۶ رویه دریایی دانمارک در همسایگی نروژ این بوده است که صلاحیت قضایی انحصاری حقوق ماهیگیری (مختص دولت دانمارک و ماهیگیران آن کشور) را در فاصله‌ای از ساحل تا دید چشم (خط افق) اعمال نماید. این فاصله در اسکاتلند فاصله‌ای بود که به اندازه چهار مایل دریایی تعبیر و تفسیر می‌شده است. اما طول دریای سرزمینی به چه صورت باید تعیین می‌شد، موضوعی بود که در تمامی محافل حقوقی، مورد بحث و تبادل نظر بوده است. هر کشوری با توجه به منافع خود طول دریای سرزمینی خود را تعیین می‌کرد. بعد از اختراع توپ جنگی برای اولین بار ماموران دولت آلمان در دعاوی بین‌المللی خود در مورد تعیین مرزهای آبی کشورشان با همسایگان خود در سال ۱۶۱۰ این نظریه که فاصله دریای سرزمینی از ساحل باید به اندازه برد یک توپ جنگی باشد ارائه نمودند. این نظریه در اوایل قرن هیجدهم وقتی که توسط یک حقوقدان آلمانی به نام Cornelius van Bynkershoek ارائه گردید به صورت یک نظریه مشهور و عمومی درآمد که به نظریه کانن (توپ) مشهور گردید و توسط بسیاری‌ها مورد استفاده قرار گرفت. برد توپ در آن زمان به سه مایل دریایی می‌رسید. اما علیرغم بسیاری از کشورها از این نظریه دولتی دیگری نیز بودند که به شدت با آن مخالفت



کرده و خود به شیوه دیگری طول دریای سرزمینی خود را تعیین می‌کردند. در حالی که انگلستان و ایالات متحده آمریکا و آلمان از نظریه سه مایل دریایی حمایت می‌کردند. بنابراین از قرن ۱۸ تا قرن ۲۰ طول دریای سرزمینی همچنان موضوع مباحث موافق و مخالف در سطح بین‌المللی بوده است. در سال ۱۸۸۱ انستیتو حقوق بین‌الملل پیشنهاد کرد که سه مایل دریایی به عنوان یک اصل توسط کلیه کشورها برای طول دریای سرزمینی پذیرفته شود. اما در این دوران بتدریج حقوق بین‌الملل سنتی که بیشتر روی خواست حکومت‌ها و شخص پادشاه بنا شده بود جای خود را به یک حقوق بین‌المللی عمومی داد که بر اساس توافق اکثر کشورها و همکاری آنها بنا شده بود.<sup>۱</sup>

چهار تلاش عمده در سطح رسمی برای تدوین قواعد حقوق دریاها صورت گرفته است:

#### (۱) کنفرانس لاهه-۱۹۳۰

جامعه ملل در سال ۱۹۲۴، تشکیل کمیته ای از کارشناسان، که مأموریت تهیه فهرستی از موضوعات آماده تدوین از جمله مسائل مربوط به حقوق دریا را نیز به عهده داشتند، تدارک دید. منجر به تشکیل کنفرانسی در سال ۱۹۳۰ در لاهه در زمینه حقوق دریاها شد که متأسفانه نتیجه‌ای جز اظهار امیدواری دربر نداشت.

#### (۲) کنفرانس ژنو - ۱۹۵۸

پس از تشکیل سازمان ملل متحد در سال ۱۹۴۵، نهادی با عنوان کمیسیون حقوق بین‌الملل در سال ۱۹۴۷ جهت تدوین حقوق بین‌الملل تاسیس شد. این کمیسیون اقدام به تهیه پیش‌نویس مواردی در زمینه حقوق دریاها نمود که شالوده کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو در زمینه حقوق دریاها بود. در کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو چهار کنوانسیون تصویب شد.

<sup>۱</sup> ثریائی آذر، حسین، حقوق بین‌الملل عمومی، نشر قومس، ۱۳۸۲، صفحه ۱۱۷ و ۱۱۸

الف) کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور

ب) کنوانسیون دریای آزاد

ج) کنوانسیون فلات قاره

د) کنوانسیون ماهیگیری و حفاظت منابع زنده دریای آزاد

۳) کنفرانس ۱۹۶۰ ژنو

کنفرانس ۱۹۵۸ اگر چه موفق به تصویب کنوانسیونی با عنوان دریای سرزمینی شد اما نتوانست مهمترین مساله، یعنی عرض دریای سرزمینی را تعیین کند، لذا در سال ۱۹۶۰، دومین کنفرانس ملل متحد در مورد دریاها تشکیل شد که به دلیل تعارض دیدگاهها بدون نتیجه به کار خود پایان داد.<sup>۱</sup>

۴) کنفرانس ۱۹۸۲ نیویورک

به دلیل حضور دولت‌های جدیدالاستقلال در سازمان ملل که در کنفرانس ۱۹۵۸ دخیل نبوده‌اند و عدم پیش بینی منابع معدنی موجود در بستر دریاها در کنفرانس ۱۹۵۸ به خاطر عدم شناخت این منابع و نداشتن دانش فنی برای بهره‌برداری از آنها و پاسخگو نبودن کنوانسیون‌های موجود در برابر آلودگی‌های زیست محیطی و نامعین بودن عرض دریای سرزمینی، نهایتاً به دنبال پیشنهاد آروید پادرو «Arrvid Padro» (سفیر مالت در سازمان ملل متحد) در اعلام بستر اعماق دریاها و منابع آن، به عنوان «میراث مشترک بشریت» در سال ۱۹۶۷ کمیته ویژه بستر دریاها توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد تشکیل شد که اولین جلسه کنفرانس برای این موضوع در سال ۱۹۷۳ و پس از آن هر سال چند ماه به کار

---

<sup>۱</sup> چرچیل، رابین و آلن لو - حقوق بین الملل دریاها - ترجمه بهمن آقایی - تهران، انتشارات گنج دانش، چاپ اول، ۱۳۷۷، صفحه ۲۲ الی ۲۳

خود ادامه داد ، تا در سال ۱۹۸۲ کنوانسیون جامع از قواعد اساسی حقوق دریاها را به تصویب رساند که از لحاظ شمولیت اعضا و موضوعات از جایگاه خاصی برخوردار است.<sup>۱</sup>

---

<sup>۱</sup> بیگ زاده، ابراهیم، حقوق بین الملل دریاها ( جزوه درسی ) ، تهران ، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شهید بهشتی ، سال تحصیلی ۸۶-۸۷

## فصل سوم

تحولات اخیر حقوق بین الملل دریاها

### ۳) تحولات اخیر حقوق بین‌الملل دریاها

توسعه حقوق دریاها به طور کلی از توسعه حقوق بین‌الملل قابل تفکیک نیست. این توسعه هنگامی صورت گرفت که ظهور کشورهای مستقل، برقراری روابط واقعی بین‌المللی را سبب گردید و جانشین روابط سلطنتی موجود در سرتاسر دوران حیات امپراطوری روم شد. می‌توان گفت که این حالت حدوداً از قرن شانزدهم میلادی به بعد به وجود آمد. قواعد اولیه بعضاً ناشی از مقررات حقوق روم بود که در اروپای غربی ضمن اواخر قرن هفدهم تجدید حیات شد، و تاحدودی نیز از رویه دولت‌ها نشأت گرفت و باعث ایجاد قواعد سنتی (برای نمونه، راجع به مبادله نمایندگان و آداب جنگ) شد.

تدوین منظم و حک و اصلاح قواعد مناسب روابط بین‌المللی بر اساس حقوق و سنت روم تا حدود زیادی مدیون زحمات قضاتی بود که تحت تأثیر نفوذ روشنگرانه دوران تجدید حیات و اصلاح طلبی، به کندوکاو در بسیاری از منابع مربوط به کار خود پرداختند. برای نمونه هگو گروسیوس هلندی، که معمولاً به عنوان پدر حقوق بین‌الملل جدید از او یاد می‌شود (با توجه به وجود اسلافی چون ویتوریا، و سوارز اسپانیولی و جنتیلی ایتالیایی لقب چندان منصفانه‌ای نیست)، به عقل و حقوق طبیعی استناد می‌کرد و مراجعه به کتب مقدس و نظرات گسترده نویسندگان کلاسیک یونانی و رومی را برای بیان مطالب حقوقی به کمک می‌گرفت. رویه دولت‌ها در این مرحله، نقش جانبی داشت: گروسیوس رویه دولت‌ها را موجد نوعی «حقوق داوطلبانه ملت‌ها» خوانده که در مقایسه با قواعد حقوق طبیعی دارای اهمیت کمتری است.<sup>۱</sup>

رساله‌های اولیه درباره حقوق دریاها غالباً در مورد اختلافات خاصی نوشته شده است برای نمونه، اثر مهم هوگو گروسیوس با عنوان دریای آزاد که در سال ۱۶۰۹ منتشر شد به منظور اثبات و تایید ادعاهای کمپانی هلندی هند شرق تهیه شده بود در کتاب مذکور، از نظریه آزادی دریاها تجلیل شده بود در مقابل این اثر حقوقدانان در اواسط قرن نوزدهم میلادی، کار تدوین بخشی از حقوق دریاها را کنگره پاریس ۱۸۵۶

<sup>۱</sup> چرچیل، رابین و آلن لو، حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه دکتر بهمن آقایی، تهران، انتشارات گنج دانش، ۱۳۸۳، صفحه ۸ الی ۹

برعهده گرفت و مقررات مربوطه به تحریم راهزن دریایی و مصونیت اموال اتباع دشمن را که با کشتی‌های بی‌طرف حمل شود وضع نمود.

آزادی کامل دریانوردی در کلیه دریاها، به استثنای دریای سرزمین چه در زمان جنگ و چه در زمان صلح، برای اولین بار در اعلامیه چهارده ماده‌ای ویلسن، رئیس جمهور وقت ایالات متحده آمریکا پیشنهاد گردید.<sup>۱</sup>

سنت‌های ناشی از حقوق طبیعی در خلال قرن هجدهم نیز ادامه یافت ولی در عین حال نویسندگان بسیار بانفوذی چون ولف و واتل برای حقوق سنتی ارزشی همسنگ حقوق طبیعی قابل بودند. حقوق طبیعی به عنوان یک نظریه سیاسی، ضمن کشمکشی که علیه خودکامگی سلطنتی جریان داشت، به تدریج نفوذ خود را از دست داد و نظریات سیاسی مبتنی بر اصالت جمع، مانند عقاید روسو راجع به «قرارداد اجتماعی» جای آن را گرفت. در حقوق بین‌الملل این تحول به صورت گسترش مکتب اثباتی جلوه کرد. این مکتب، برای پذیرش داوطلبانه تعهدات توسط دولت‌ها، به گونه‌ای که نحوه رفتارشان نشان می‌داد و نیز در قواعد سنتی و حقوق معاهدات مندرج بود، اهمیت بیشتری نسبت به حقوق طبیعی قائل می‌شد. گرچه می‌توان برداشت واقع‌گرایانه را به همراه تاکید بر آنچه دولت‌ها انجام می‌دهند نسبت به آنچه یونانی‌ها، رومیان، پیامبران و عقل عامه درباره نحوه رفتار دولت‌ها می‌اندیشند، در آثار وکیل بزرگ انگلیسی ریچارد زوچه، پیگیری کرد ولی قبل از همه بایستی آن را زاییده تنویر افکار آن دوره دانست. مکتب مزبور پیروان زیاد و برجسته‌ای چون بینکر شوک و مارتنز داشت و از قرن نوزدهم نقش مسلطی در حقوق بین‌المللی ایفا کرده است.

با وجود اینکه حقوق بین‌الملل جدید تقریباً همه بنیادهای فکری نویسندگان اولیه این رشته را کنار گذاشته، ولی آثار آنها همچنان دارای اهمیت است، زیرا از یک طرف حاوی نظرات هم عصرشان راجع به

<sup>۱</sup> ضیائی بیگدلی، محمدرضا، حقوق بین‌المللی عمومی، تهران، گنج دانش، چاپ سی و یکم، ۱۳۸۷، صفحه ۳۰۹

حقوق دریاها است و نیز از طرف دیگر حقوق جدید با طی کردن فراگرد اصلاح و تکامل، از همان بنیادها ریشه گرفته است.<sup>۱</sup>

دول آسیایی و آفریقایی همراه با دول آمریکای لاتین که سالیان دراز تحت ستم استعمارگران بوده و به فراموشی سپرده شده بودند، اکنون شروع به ایفای نقش فعالی در تحول و شکل‌گیری قوانین جدید دریایی کرده‌اند. در کنفرانس‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۶۰ حقوق دریاها اکثر دولت‌های آسیایی و آفریقایی حضور نداشتند و نظرات دول آمریکای لاتین نیز در تهیه کنوانسیون‌های چهارگانه ژنو مورد توجه قرار نگرفت. لیکن بعد از سال ۱۹۶۷ م.، نهضت جدیدی در بین کشورهای تحت استعمار دوره‌ی تازه‌ای در قبال مسائل مربوط به حقوق دریاها به وجود آمد.

کنفرانس سوم سازمان ملل متحد برای حقوق دریاها اوج جلوه‌گری این حرکت به شمار می‌رود و محصول آن که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها است، اهمیت ویژه‌ای برای دول جهان سوم به عنوان قدمی در راه ایجاد نظام نوین اقتصادی و حقوقی بین‌المللی دارد.<sup>۲</sup>

سرانجام باید از تلاش‌های انجام شده در چارچوب سازمان ملل متحد برای غیر نظامی کردن مناطق دریایی نام برد. مجمع عمومی سازمان ملل متحد قطعنامه‌های زیادی برای پشتیبانی از ایده‌ی ایجاد مناطق غیرهسته‌ای در آفریقا، خاورمیانه، جنوب آسیا، جنوب اقیانوسیه و آمریکای لاتین تصویب کرده است. ایجاد این مناطق، بر اساس پذیرش داوطلبانه‌ی کشورها برای عدم استقرار موشک‌های هسته‌ای در آنها است (قطعنامه ۳۴۷۲ (۳۰)، مجمع عمومی). مجمع عمومی با تصویب قطعنامه اقیانوس هند به عنوان منطقه صلح (قطعنامه ۲۸۲۲ و ۳۶) قدم بلندپروازانه‌تری در این مورد برداشته است. اجرای قطعنامه مزبور تاکنون مقدور نشده است و علت عمده آن، ابهام مفهوم منطقه‌ی صلح است. برخی از کشورها آن را دربرگیرنده غیر نظامی

<sup>۱</sup> چرچیل، رابین و آلن لو، منبع پیشین، صفحه ۹ الی ۱۱

<sup>۲</sup> چرچیل، رابین و آلن لو، منبع پیشین، صفحه ۱۵

کردن کامل منطقه می‌دانند و برخی دیگر از جمله قدرت‌های بزرگ جهان استقرار تسلیحات هسته‌ای و غیر هسته‌ای را بیشتر جزء لازمی از ابزار حفظ صلح می‌دانند تا وسیله‌ای برای تهدید آن. در حال حاضر به نظر نمی‌رسد که قطعنامه‌ی مزبور بتواند مفهوم روشنی پیدا کند.

همچنین باید توجه شود ماده ۳۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ تحت عنوان «استفاده‌های صلح‌آمیز از دریاها» که از کلیه دولت‌ها می‌خواهد به هنگام استفاده از دریاها از توسل به زور یا تهدید به آن مغایر با اصول مندرج در منشور ملل متحد خودداری کنند و نیز ماده ۸۸ کنوانسیون مزبور که دریای آزاد را برای «مقاصد صلح‌آمیز» در نظر گرفته است، معمولاً گفته می‌شود که کاری غیر از منع اقدامات تجاوزکارانه در دریاها نمی‌کند. بدون تردید قدرت‌های دریایی هیچ کدام از مواد فوق را حاوی قواعدی برای تحدید عملیات عادی نیروی دریایی خود نمی‌دانند.<sup>۱</sup>

---

<sup>۱</sup> چرچیل، رابین و آلن لو، منبع پیشین، صفحه ۴۸۲



### ۱-۳) کنوانسیون‌های سازمان جهانی دریانوردی

کشورهای عضو سازمان جهانی دریانوردی که رسماً به یک کنوانسیون پیوسته‌اند، الزاماً می‌بایست تمام مفاد آن کنوانسیون را رعایت نمایند. این الزامات در بعد حقوقی شامل اصلاح تمامی قوانین محلی و ملی بوده و چنانچه مطابق متن کنوانسیون در یک بازه‌ی زمانی می‌بایست عملیات طراحی، ساخت، نصب و بهره‌برداری از برخی از تاسیسات، تجهیزات و وسایل در ساحل و یا در دریا صورت پذیرد، کشور متعاقد، ملزم به انجام تمامی تعهدات مزبور است. طبیعی است کشورهایی که به این کنوانسیون نپیوسته‌اند، الزامی به رعایت مفاد کنوانسیون ندارند لیکن این عمل ممکن است تبعاتی از قبیل موارد ذکر شده زیر به همراه داشته باشد:

(۱) از دست دادن اعتبار جهانی بواسطه نپیوستن به یک کنوانسیون بین‌المللی که دارای اهداف

جهانی در راستای بهبود فرایندهای دریانوردی است.

(۲) عدم امکان ورود کشتی‌های متعلق به آن کشور به بنادر سایر کشورهای عضو کنوانسیون

(۳) عدم امکان بهره‌گیری از حمایت‌های سازمان و سایر کشورهای عضو کنوانسیون در بعد

مالی (وام‌های جهانی)، خدمات تکنیکی و خدمات فنی و مشاوره‌ای در جهت رفع مشکلات

مرتبط با مفاد کنوانسیون

(۴) از دست دادن بازار جهانی و تحمل صدمات مالی و اقتصادی مرتبط با بازار کشتی و

کشتیرانی

اهداف و محورهای اصلی در کنوانسیون‌های و دستورالعمل‌های صادره از سوی سازمان

مهمترین اهداف و محورهای اصلی در کنوانسیون‌ها و دستورالعمل‌های صادره از سوی سازمان

جهانی دریانوردی عبارت است از:

(۱) ایمنی دریانوردی (Maritime Safety)

(۲) ممانعت از بروز آلودگی دریایی (Prevention of Maritime Pollution)

(۳) مسئولیت‌ها و جبران خسارات (Liability and Compensation)

در اینجا عناوین کنوانسیون‌های IMO که جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده است آورده و سپس به بررسی مهمترین کنوانسیون‌های حقوق بین الملل دریاها می پردازیم.<sup>۱</sup>

کنوانسیون‌های IMO که جمهوری اسلامی ایران به آن ها ملحق شده است.

ردیف	عنوان کنوانسیون ها	تاریخ تصویب در مجلس	تاریخ الحاق	تاریخ لازم الاجرا شدن
۱	کنوانسیون بین المللی خط شاهین کشتی‌ها (LOAD LINES 1966)	۵۲/۵/۸	۵۲/۷/۱۳	۵۲/۱۰/۱۵
۲	کنوانسیون بین المللی اندازه گیری ظرفیت کشتی‌ها (TONNAGE MEASUREMENT 1969)	۵۲/۹/۵	۵۲/۱۰/۷	۶۱/۴/۲۷
۳	کنوانسیون ایجاد سازمان بین المللی	۶۲/۴/۱۵	۶۳/۷/۲۰	۶۳/۷/۲۰

<sup>۱</sup> ماهنامه پیام دریا، شماره ۲۰۲، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، تهران، ۱۳۹۰، صفحه ۵۸

			ماهواره‌های دریایی و توافقنامه اجرایی آن (INMARSAT 1976)	
۶۷/۱۰/۲۷	۶۷/۱۰/۲۷	۶۷/۷/۵	کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (COLREG 1972)	۴
۷۵/۴/۲۳	۷۳/۵/۱۰	۷۳/۱/۳۰	کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی (SALVAGE 1989)	۵
۷۴/۳/۵	۷۴/۱/۷	۷۳/۱/۳۱	کنوانسیون تسهیل بین‌المللی ترافیک دریایی (FAL 1965)	۶
۷۴/۸/۴	۷۴/۷/۴	۷۳/۲/۲۱	کنوانسیون بین‌المللی تجسس و نجات دریایی (SAR 1979)	۷
۷۳/۱۰/۲۷	۷۳/۷/۲۵	۷۳/۲/۲۷	کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS 1974)	۸
۷۵/۸/۱۱	۷۵/۵/۱۱	۷۵/۵/۷	کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان	۹

			(STCW 1978)	
۷۵/۱۱/۲۴	۷۵/۱۰/۲۴	۷۵/۶/۲۵	کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد (LS 1972)	۱۰
۷۶/۸/۱	۷۶/۵/۳	۷۵/۱۱/۷	کنوانسیون مداخله در آب‌های آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی (INTERVENTION 1969)	۱۱
۷۶/۸/۱	۷۶/۵/۳	۷۵/۱۱/۷	پروتکل ۱۹۷۳ به کنوانسیون مداخله (INTERVENTION 1969)	۱۲
۷۷/۳/۴	۷۶/۱۲/۶	۷۶/۴/۲۹	کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله در برابر آلودگی نفتی (OPRC 1990)	۱۳
۷۹/۹/۱۰	۷۹/۶/۱۰	۷۸/۱۲/۴	پروتکل ۱۹۷۸ کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ (SOLAS PROT 1978)	۱۴
۸۱/۷/۱۹	۸۰/۷/۱۹	۷۹/۸/۱	کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن (CSC 1972)	۱۵
۸۱/۱۱/۵	۸۱/۸/۳	۸۰/۱۰/۲۶	کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی	۱۶

			ناشی از کشتی‌ها (MARPOL 78/1973)	
۸۵/۱۱/۱۱	۸۵/۸/۹	۸۳/۶/۲	پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS PROT 1988)	۱۷
۸۵/۱۱/۱۱	۸۵/۸/۹	۸۴/۲/۲۷	پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین کشتی‌ها (LOAD LINES PROT 1988)	۱۸
۸۷/۸/۳	۸۶/۸/۲	۸۰/۱۱/۲۴	پروتکل ۱۹۹۲ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفی (CLC PROT 1992)	۱۹
۸۸/۸/۱۴	۸۷/۸/۱۵	۸۰/۱۱/۲۴	پروتکل ۱۹۹۲ کنوانسیون ایجاد صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفی (FUND PROT 1992)	۲۰
۸۸/۶/۷	۸۸/۳/۸	۸۷/۵/۶	ضمایم ۳، ۴، ۶ کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL )	۲۱
۸۸/۱۱/۸	۸۸/۸/۸	۸۸/۹/۱۳	کنوانسیون مقابله با اعمال غیر قانونی علیه	۲۲

			ایمنی دریانوردی (SUA 1988)	
۸۸/۱۱/۸	۸۸/۸/۸	۸۷/۹/۱۳	پروتکل کنوانسیون SUA در خصوص مقابله با اعمال غیر قانونی علیه ایمنی سکوهای ثابت واقع در فلات قاره، 1988	۲۳
۹۰/۳/۲۸	۹۰/۱/۳۰	۸۹/۱/۲۵	پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی	۲۴
هنوز تعداد کشورها و میزان برای لازم الاجرا شدن فراهم نشده است.	۹۰/۱/۱۷	۸۹/۲/۲۸	کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی (BWM 2004)	۲۵
هنوز تعداد کشورها برای لازم الاجرا شدن به حد نصاب نرسیده است.	۹۰/۱/۳۰	۸۹/۲/۲۸	کنوانسیون بین المللی نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی (NAIROB IWR 2007)	۲۶
-	پیگیری تودیع سند الحاقی در حال	۸۹/۲/۲۸	کنوانسیون بین المللی در باره مسئولیت مدنی برای خسارات ناشی از آلودگی	۲۷

	تصویب		(BUNKERS 2001)	
۹۰/۴/۱۵	۹۰/۱/۱۷	۸۹/۳/۴	کنوانسیون کنترل سیستم‌های مضر ضد خزه بر روی کشتی‌ها (AFS 2011)	۲۸

### لیست کنوانسیون‌های و الحاقیه‌های IMO

Abbe reviation	Title
The Rotterdam rules	United nation convention on contracts for the international Carriage of goods wholly or partly by sea ( the Rotterdam rules) signed on sep 23, 2009
AFS 2001	International convention on the control of harmful anti-fouling systems , 2001( ANTI-FOULING )
ARREST convention 2001	International convention on the arrest of ships , 1999 ( ARREST 1999)
Bunkers 2001	International convention on civil liability for Bunker oil pollution damage , 2001 (BUNKERS CONVENTION)
BWM 2004	International convention for the control and management of ships ballast water and sediments,

	2004
CLC 1969	International convention on civil liability for oil pollution damage , 1969 ( CLC 1969)
CLC PROT 1992	Protocol to the international convention on civil liability for oil pollution damage , 1969 ( CLC PROT 1992)
COLREG 60	International regulation for preventing collisions at sea ,1960
COLREG 72	International on the convention regulation for preventing collisions at sea ( COLREG 72)
COS-SAR 1988	The International COSPAS - sarsat programme agreement ( COS-SAR 1988)
CSC 1972	International convention for safe containers 1972 (CSC 1972)
	Amendments of 1993 to the international convention for safe containers of 2 December 1972
FAL 1965	Convention on facilitation of international maritime traffic 1965 as amended (FAL 1965)
Fund 1971	International convention on the establishment of an International fund for compensation for oil pollution damage , 1971 ( FUND 1971)



FUND PROT 1976	Protocol to the International convention on the establishment of the international fund for compensation for oil pollution damage 1971 (FUND PROT 1976)
FUND PROT 1992	Protocol of 1992 to amend the International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage , 1971(FUND PROT 1992 )
Fund Prot 2003	Protocol of 2003 to amend the International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage 1992
HNS 1996	International convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea , 1996 (HNS 1996)
HNS – OPRC	Protocol on preparedness , response and co-operation to pollution incidents by hazardous and noxious substances , 2000( HNS-OPRC)
INMARSAT .A	Operating agreement on the international maritime satellite organization ( INMARSAT) , as amended (IN MARSAT OA)
INMARSAT 1976	Convention on the international maritime satellite organization ( INMARSAT) 1976

	Amendments of 1985 to the operation agreement , convention on the international maritime satellite organization
	Amendments of 1989 to the operation agreement convention the international maritime satellite organization
INTERVENTION 1969	International convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties , 1969 ( INTERVENTION 1969)
INTERVENTION PROT 1973	Protocol relation to intervention on the high seas in cases of pollution by substances other than oil , 1973,as amended ( INTERVENTION PROT 1973)
LC 1972	Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter , 1972 , as amended ( LC (amended) 1972)
LC Prot 1996	Protocol of 1996 to the convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972
LLMC 1976	Convention on limitation of liability for maritime claimes , 1972 ( LLMC 1976)
LLMC PROT 1996	Protocol of 1996 to amend the convention on limitation liability for maritime claims , 1976 (LLMC PROT 1996)

LLPROT 1996	International convention on load lines , 1966 (LLPORT 1966)
MARPOL PROT	Protocol of 1978 relating to the International convention for the prevention from ships, 1973
LLPROT 1988	Protocol of 1988 relating to the International convention on load lines , 1966 (LLPROT 1988)
MARPOL PROT	Protocol of 1978 relating to the International convention for the prevention for the prevention of pollution ships 1973
	Amendments of 1966 to protocol I to the protocol of 17 feb 1978 relating to the International convention for the prevention of pollution from ships of 2 November 1973
MARPOL PROT 1997	Protocol of 1997 to amend the International convention for the prevention of pollution from ships , 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto ( MARPOL PROT 1997) ( Annex VI on the prevention of air pollution from ships)
MARPOL , 1973	International convention for the prevention of pollution from ships, 1973 ( MARPOL , 1973)
MLM 1993	International convention on maritime liens and mortgages 1993 (LIENS AND MORTGAGES)

NUCLEAR 1971	Convention relating to civil liability in the field of maritime carriage of nuclear material , 1971 ( NUCLEAR 1971)
OILPOL 1954	International convention for the prevention of pollution of the sea by Oil , 1954, (OILPOL 1954)
	Amendment of 1962 to international convention for the prevention of the sea by oil of 12 may 1954
	International convention on oil pollution preparedness , response and co-operation , 1990 ( OPRC 1990)
PAL 1974	Athens convention relating to the carriage of passengers and their
	Luggage by sea , 1974 ( PAL 1974)
PAL PROT 1976	Protocol to the Athens convention relation to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974 (PAL PROT 1976)
PAL PROT 1990	Protocol of 1990 to amend the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea,1974( PAL PROT 1990)
SALVAGE 1989	International convention on salvage , 1989 ( SALVAGE 1989)
SAR 1979	International convention on maritime search and

	rescue, 1979
	Amendment of 1998 to the International convention on maritime search and rescue of 27 April 1979
SFV 1997	Torremolinos International convention for the safety of fishing vessels , 1997 (SFV 1997)
SOLAS 1960	International convention for the safety of life at sea , 1960 (SOLAS 1960)
SOLAS 1974	International convention for the safety of life at sea , 1974 (SOLAS 1974)
SOLAS PROT	Protocol of 1978 relating to the International convention for the safety of life at sea , 1974, (SOLAS PROT)
SOLAS PROT	Protocol of 1988 relating to the International convention for the safety of life at sea , 1974 (SOLAS PROT(HSSC) 1988)
	Amendments of 1995 to the annex to the International convention for the safety of life at sea of 1 Nov 1974
SPACE STP 1973	Protocol on space requirements for special trade passenger ships 1973 ( SPACE STP 1973)
STCW 1978	International convention on standards of training , certification and watch keeping for seafarers , 1978,

	as amended ( STCW 1978)
STCW –F	International convention on standard of training , certification
	And watch keeping for fishing vessel personnel , 1995 (STCW-F)
SUA 1988	Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation  (SUA 1988)
SUA PROT 1988	Protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf ( SUA 1988)
SUA PROT 1988	Protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf ( SUA PROT 1988)
TONNAGE 1969	International convention on tonnage measurements of ships , 1969 (TONNAGE 1969)

## ۳-۲) کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو حقوق بین‌الملل دریاها

پس از تشکیل سازمان ملل متحد در سال ۱۹۴۵، نهادی با عنوان کمیسیون حقوق بین‌الملل در سال ۱۹۴۷، جهت تدوین حقوق بین‌الملل تأسیس شد (کمیسیون حقوق بین‌الملل: یکی از نهادهای سازمان ملل متحد که در سال ۱۹۴۷ با تصویب قطعنامه ۱۷۴ توسط مجمع عمومی در راستای انجام وظایف سازمان در برابر ماده ۱۳ منشور سازمان ملل تدوین و توسعه حقوق بین‌الملل تأسیس شد). این کمیسیون، اقدام به تهیه پیشنویس مواردی در زمینه حقوق دریاها نمود که شالوده کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو در زمینه حقوق دریاها بود. در کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو چهار کنوانسیون تصویب شد:

أ) کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور

ب) کنوانسیون دریای آزاد

ج) کنوانسیون فلات قاره

د) کنوانسیون ماهیگیری و حفاظت منابع زنده دریای آزاد

افزون به عهدنامه‌ها و کنوانسیون‌های مزبور، یک پروتکل اختیاری و صلاحیت اجباری دیوان نیز درمورد روش حل و فصل اختلافات ناشی از عهدنامه‌ها، جهت امضای کشورهای شرکت کننده در کنفرانس تهیه گردید، عهدنامه چهارگانه یاد شده، به رغم اینکه با استقبال عام کشورهای جهان روبرو نشد اما اولین گام اساسی در جهت تدوین حقوق دریاها بود. هیأت نمایندگی ایران در جلسات کنفرانس کنوانسیون ۱۹۵۸ حضور فعال داشت و سند کنوانسیون در تاریخ ۱۹۵۸ از جانب ایران امضا شده است. کنفرانس ۱۹۵۸ اگر چه موفق به تصویب کنوانسیونی با عنوان دریای سرزمینی شد اما نتوانست مهمترین مساله، یعنی عرض

---

<sup>۱</sup> ضیای بیگدلی، محمدرضا، حقوق بین‌الملل عمومی، تهران، انتشارات کتابخانه گنج دانش، چاپ سی و یکم، ۱۳۸۷، صفحه ۳۱۱

دریای سرزمینی را تعیین کند.<sup>۱</sup> لذا در سال ۱۹۶۰ دومین کنفرانس ملل متحد در مورد حقوق دریاها تشکیل شد که به دلیل تعارض دیدگاه‌ها بدون نتیجه به کار خود پایان داد. به دلیل حضور دولت‌های جدید-الاستقلال در سازمان ملل که در کنفرانس ۱۹۵۸ دخیل نبوده‌اند و عدم پیش بینی منابع معدنی موجود در بستر دریاها در کنفرانس ۱۹۵۸ به خاطر عدم شناخت این منابع و نداشتن دانش فنی برای بهره‌برداری از آنها و پاسخگو نبودن کنوانسیون‌های موجود در برابر آلودگی‌های زیست محیطی و نامعین بودن عرض دریای سرزمینی، نهایتاً این کنفرانس راه به جایی نبرد و به دنبال پیشنهاد اورید پار دو در اعلام بستر اعماق دریاها و منابع آن، به عنوان «میراث مشترک بشریت» در سال ۱۹۶۷ کمیته ویژه بستر دریاها توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد تشکیل شد که اولین جلسه کنفرانس برای این موضوع در سال ۱۹۷۳ و پس از آن هر سال چند ماه به کار خود ادامه داد، تا در سال ۱۹۸۲ کنوانسیون جامع از قواعد اساسی حقوق دریاها را به تصویب رساند، که از لحاظ شمولیت اعضاء و موضوعات از جایگاه خاصی برخوردار است.

کنفرانس بین‌الملل حقوق دریایی که به دعوت سازمان ملل متحد از نمایندگان مختار کلیه دولت‌های عضو آن سازمان بعلاوه‌ی چند دولت دیگر از قبیل آلمان غربی و سوئیس از ۲۴ فوریه (۱۹۵۸) در ژنو تشکیل شده، مشغول به رسیدگی به طرحی شد که کمیسیون حقوق بین‌الملل راجع به مقررات بین‌المللی مربوط به آب‌های ساحلی، فلات قاره، دریای آزاد و ترتیب صید ماهی و حفظ آن و غیره تهیه کرده تا پس از شور به صورت عهدنامه‌های بین‌المللی جدید درآید و همچنین در خصوص راه پیدا کردن کشورهای محصور، به دریا مطالعه کند.

روزهای اول در نتیجه اعتراض نماینده اتحاد جماهیر شوروی سابق به حضور نماینده دولت چان کایشک (چین ملی، مستقر در جزیره فرمز) در کنفرانس و عدم شرکت جمهوری چین جنجالی برپا شد. نماینده چین ملی جواب داد اگر دولتی از این کنفرانس باید اخراج شود آن دولت اتحاد جماهیر شوروی است که در روابط بین‌المللی اخلال می کند، همانطور که در همین تالار کاخ ملل در سال آخر قبل از جنگ

<sup>۱</sup> چرچیل، رابین و آلن لو، حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه بهمن آقایی، تهران، گنج دانش، ۱۳۷۷، چاپ اول، صفحه ۲۲ الی ۲۳



جهانی دوم از جامعه ملل اخراج گردید، برای اینکه فنلاند را مورد تجاوز قرار داده بود. بالنتیجه اکثر دول بلوک شرق و غرب از تریبون کنفرانس نسبت به یکدیگر سخنان درشت آغاز کردند و کنفرانس دچار تشنج گردید.

این مشاجره هنوز تمام نشده بود که نماینده بلغارستان درخواست کرد کره‌ی شمالی و ویتنام شمالی و مغولستان و آلمان شرقی که (به عضویت ملل متحد در نیامده و) به کنفرانس دعوت نشده‌اند، حق داشته باشند ناظری به کنفرانس فرستاده یا حداقل کارشناسان این کشورها در کارهای کنفرانس شرکت نمایند. این درخواست هم مدتی از وقت کنفرانس را صرف نطق‌های آتشین کرد و بالاخره به پیشنهاد نماینده آمریکا، کنفرانس عدم صلاحیت خود را برای قبول این درخواست‌ها اعلام داشت و مشغول کار شد.

پنج کمیسیون از نمایندگان کلیه دول تشکیل گردید، به این ترتیب: کمیسیون اول برای آب‌های ساحلی؛ کمیسیون دوم برای مقررات دریای آزاد؛ کمیسیون سوم برای صید ماهی؛ کمیسیون چهارم برای فلات قاره؛ کمیسیون پنجم برای کشورهای محصور که متصل به دریای آزاد نیستند. در همه این کمیسیون‌ها مذاکره در کلیات مواد آغاز گردید و از این شور کلی نظریات دول کم‌کم ظاهر شد.

آمریکا و انگلستان و سایر کشورهای دریایی اظهار عقیده می‌کردند که آب ساحلی از سه مایل دریایی نباید تجاوز کند. دولت‌های آسیایی و آفریقایی به غیر از ژاپن با این نظر مخالف بودند. دولت‌های آمریکای جنوبی حتی از لحاظ صید ماهی، آب ساحلی تا ۲۰۰ میل را تقاضا داشتند. دولت شوروی سابق در این مساله با کشورهایی که طرفدار توسعه آب‌های ساحلی هستند هم صدا بود. از طرف دیگر بعضی از دول غربی با اصل فلات قاره مخالفت می‌کردند و فلات قاره را جز دریای آزاد و مشترک کلیه دول عالم می‌دانستند. بالاخره موضوع آزمایشات اتمی در دریای آزاد از طرف بلوک شرق عنوان شد و مثل بمب در کنفرانس ترکید و بیش از یک هفته، وقت کنفرانس را به خود مشغول ساخت. نمایندگان هند و یاران او هم صدا شده بودند و آزمایش‌های اتمی را مخالف آزادی دریا می‌دانستند. نمایندگان دول غربی اعتراض می‌کردند که آزمایش‌های اتمی، در خشکی هم انجام میشود (که منظورشان اتحاد جماهیر شوروی بود) و همان

مضار آزمایش‌های اتمی اقیانوس کبیر را دارد و به علاوه این مساله باید جز تمام مسایل مربوط به خلع سلاح حل شود و قابل تفکیک نیست و در اختیار مجمع عمومی سازمان ملل متحد است و کنفرانس صلاحیت مداخله در آن را ندارد.

خلاصه نزدیک یک ماه کنفرانس دچار این تشنج‌ها شده بود و اغلب نمایندگان از عاقبت این مجمع مهم بین‌المللی که در واقع دنباله کنفرانسی است که ۲۸ سال پیش در لاهه تشکیل شده بود اظهار یاس و بدبینی می‌کردند. در بحبوحه این بحران رئیس هیئت نمایندگی ایران در نطق مفصلی که در جریان بعدی کنفرانس که کارها به راه افتاد بی‌تاثیر نبود، اظهاراتی کرده است که خلاصه آن از این قرار است:

«پس از ذکر مقدمه‌ای راجع به اهمیت طرحی که کمیسیون حقوق بین‌الملل برای تنظیم حقوق دریایی تهیه کرده و در کنفرانس مطرح است؛ گفتم از بحث‌های عالمانه‌ای که تاکنون راجع به این طرح شده است استنباط می‌شود که در اصول آن اختلاف نظر است؛ بین دول بلوک شرق و بلوک غرب؛ همچنین بین کشورهای دریایی و غیردریایی و بین کشورهای بزرگ و کوچک و کشورهای قدیم و جدید که در این کنفرانس شرکت دارند. هیئت نمایندگی ایران بسیار متأسف است از مذاکرات پر جنجال و خشونت آمیزی که در موقع افتتاح کنفرانس راجع به نمایندگی بعضی از کشورهای خاور دور پیش آمد و مسلماً به تسکین محیط کنفرانس که برای موفقیت آن لازم است، کمک نکرده است. ما در این مشاجرات دخالت نکردیم زیرا ما اینجا آمده‌ایم نه برای اینکه وارد در اختلافات سیاسی حادی بشویم که تاکنون ارگان‌های مختلف سازمان ملل متحد را در امر حفظ صلح فلج کرده است بلکه برای اینکه در توسعه حقوق بین‌الملل شرکت کرده کار مثبتی انجام بدهیم. سازمان ملل متحد این کنفرانس را به ژنو دعوت کرده است نه به نیویورک برای آنکه از تکرار این مشاجرات اسفانگیز احتراز بشود و نمایندگانی که بیشتر جنبه حقوق‌داران عالی مقام دارند تا مرد سیاسی در یک محیط آرام عهدنامه‌های جدید حقوق بین‌الملل دریایی را تنظیم نمایند. همچنین ما متأسف هستیم از مذاکراتی که در کمیسیون دوم راجع به آزمایش‌های اتمی در دریا و خشکی به عمل آمد، هر چند که از لحاظ نوع پروری با مللی که از این آزمایشات رنج می‌برند اظهار همدردی می‌کنیم. نمایندگانی که این مسأله را در اینجا عنوان می‌کنند استناد به حرمت اعمالی می‌نمایند که موجب آلودگی

دریا می‌شود غافل از اینکه این مذاکرات خود موجب آلودگی و تیرگی در محیط کنفرانس ما می‌شود. اگر می‌خواهم کنفرانس ما دچار شکست نشود باید از اینگونه مناقشات قابل تأسف احتراز نمایم و هرگاه ملتزم بشویم که از حدود ماموریت خود یعنی در قطعنامه‌ای که در تاریخ ۲۱ فوریه ۱۹۵۷ در مجمع عمومی سازمان ملل متحد صادر شده و اساس کار ما است تجاوز نکنیم، چنین پیشامدهایی تکرار نخواهد شد.

نمایندگان محترم کشورهای دریایی در اینجا با فصاحت هر چه تمامتر از آزادی دریاها دفاع کرده لیکن از این مقدمه نتایجی می‌خواهند بگیرند که مبالغه‌آمیز به نظر می‌رسد از جمله اینکه از هرگونه فکری برای توسعه دادن آب‌های ساحلی بیش از سه مایل دریایی جلوگیری نمایند. هیچ کس منکر این قاعده اساسی حقوق بین‌الملل دریایی نیست اما این سوال هم ضمناً پیش می‌آید که آیا از این آزادی عملاً چه کسانی استفاده می‌کنند زیرا بالاخره بین آزادی بالقوه و بالفعل یک فرقی است. البته طبیعی است که دول بزرگ دریایی همیشه مدعی آزادی دریا بوده‌اند برای اینکه آنها عملاً و تقریباً بالانحصار از آن بهره‌مند می‌شوند. به عبارت دیگر منظور آنها از استناد به آزادی احراز سیادت بحری است. اگر ما می‌توانستیم امپراتوری داریوش و بحریه آن را که پنج قرن قبل از میلاد مسیح مسلط بر دریا بود احیاء کنیم کشور من ایران هم شاید آزادی دریا را امروز به همین معنی ادعا میکرد اما در عصر حاضر کشورهای غیر دریایی خواه برای حفظ تمامیت ارضی خود و خواه برای تامین خواروبار اهالی که بیشتر از صید ماهی ارتزاق می‌کنند نگران هستند. که فضای سه مایل عملاً دریای آزاد را تبدیل به دریای اختصاصی بعضی از کشورها بکند چه فاصله سه میل در قدیم الایام متناسب بود با برد (یعنی تیررس) توپ‌های عتیق که امروز تبدیل به سلاح‌های مدرن هولناک شده و از این فاصله‌ها دیگر باکی ندارند. آیا می‌توان به این کشورها ایراد گرفت که چرا درصدد ایجاد بحریه برای خود برنیامده‌اند؟ نداشتن بحریه تنها نقص آنها نیست؛ آنها در کلیه شئون زندگی اقتصادی عقب مانده‌اند برای اینکه سیاست استعمار در طی چند قرن مانع ترقیات آنها بوده و همین بحریه‌ها پشتیبان این سیاست بوده‌اند و قاعده‌ی آزادی دریاها را به ضرر ملل آسیا و آفریقا و حتی آمریکای جنوبی مورد استفاده قرار داده و اهالی این قاره‌ها را دچار فقر کردند.

اما جنگ بزرگ جهانی مسیر تاریخ ملل را تغییر داد و عصر جدیدی از برکت منشور ملل متحد آغاز شده است. استعمار دیگر محکوم است برای اینکه ملل مطابق منشور در تعیین مقدرات خودمختار شده‌اند. این انقلاب اجتماعی که بوسیله منشور وارد در دایره حقوق بین‌الملل گردید، موجب شده است کشورهای جدید یکی بعد از دیگری بوجود آمده‌اند و نمایندگانشان در کنفرانس ما هم اکنون شرکت دارند که ما از صمیم قلب مقدمشان را عزیز می‌شماریم. این کشورها، همچنین عده زیادی از کشورهای قدیم مانند کشور من که دارای سواحل طولی است چه در خلیج فارس و اقیانوس هند و چه در بحر خزر حقاً خواهان حقوقی هستند که برای هستی و بقاء آنها در جامعه بین‌المللی ضرورت دارد. آنها حاضرند در این جامعه از روی کمال شرافت و درستی بدون کینه‌توزی با کشورهای بزرگ دریایی همکاری کنند به شرط اینکه آنها هم بخواهند احتیاجات ما را درک کنند و مکنونات خاطر ما را بفهمند. به همین جهات است که نویسندگان منشور ملل متحد به موجب ماده ۱۳ منشور با توجه به ماده ۱۴ که مکمل و مفسر آن است به مجمع عمومی ماموریت داده‌اند حقوق بین‌الملل را با رعایت مقتضیات عصر حاضر تکمیل کنند. (توضیح آنکه ماده ۱۴ منشور دلالت دارد بر اینکه هر اوضاعی از سابق در روابط بین‌المللی باشد که زندگی ملل را دچار عسرت و سختی بکند باید در آن تجدید نظر شود). به همین جهات است که کمیسیون حقوق بین‌الملل تاسیس شده است، به همین جهات است که مجمع عمومی سازمان ملل متحد تصمیم گرفته است این کنفرانس بین‌المللی را از نمایندگان مختار دول دعوت کند و به این کنفرانس ماموریت داده است که حقوق دریایی را نه فقط از جهات حقوقی بلکه از جهات دیگر- جهات فنی، سیاسی، اقتصادی و زیست‌شناسی- نیز بررسی کند و نتیجه این بررسی را به صورت یک یا چند عهدنامه بین‌المللی یا هرگونه سند دیگری که مقتضی بدانند درآورند. حالا با این سابقه اگر بنا باشد ما بخواهیم قواعد حقوق بین‌الملل را چنانکه در قرن نوزدهم و قبل از آن معمول بوده است حفظ و ابقا کنیم - فقط به آداب و رسوم قدیم بچسبیم، عهدنامه‌های کهنه را که اکثر کشورهای آسیایی و آفریقایی طرف قرارداد نبوده‌اند ادامه دهیم، خلاصه اینکه اگر بخواهیم از تطبیق مقررات بین‌المللی با مقتضیات این عصر شانه خالی کنیم، مثل این است که تحول تاریخی که متعاقب جنگ جهانی دوم شده و ترقیاتی را که با گام‌های بلند پیش آمده ندیده بگیریم و کشورهای غیردریایی را تا ابد به زندگی

در اوضاع سابق محکوم نمائیم و شأن نزول این کنفرانس را انکار کنیم، آیا فضای تالارهایی که در این کاخ ملل محل انعقاد جلسات ما است و ما مجبوریم بواسطه کثرت عده در صفوف تنگ و فشرده در آن جلوس کنیم، در صورتی که سابقاً در زمان جامعه ملل برای پذیرایی عده دولتهایی که در آن زمان وجود داشته به راحتی کافی بود، برای ما مجسم نمی کند که دنیا به کلی تغییر کرده است؟

در این موقع میل دارم این نکته را اضافه نمایم که شخصاً در این مجمع نمی‌خواهم نقش یک نماینده افراطی را بازی کنم، بلکه سعی می‌کنم مصلح باشم. من فقط به سمت نماینده‌ی مختار ایران سخن نمی‌گویم بلکه بنام جمعیت ایرانی طرفدار ملل متحد که سال‌هاست برای تفاهم بین ملل مبارزه می‌کند بیان عقیده می‌کنم. محرک من برای قبول این ماموریت و آمدن به ژنو این بوده است که تا سرحد امکان کوشش نمایم کنفرانس ما دچار سرنوشت کنفرانس لاهه در سال ۱۹۳۰ نشود. شکست ما آثار شوم و مخربی خواهد داشت حتی برای سازمان ملل متحد که مورد علاقه مخصوص ما است. به این ملاحظات است که من دست توسل به سوی کلیه همکاران محترم دراز کرده و از حسن نیت آنها استمداد می‌نمایم. من از کلیه ناطقینی که قبل از من صحبت کرده‌اند یا بعد از من خواهند کرد عاجزانه استدعا می‌کنم از رویه افراط در درخواست‌های خود صرف نظر کنند تا ما بتوانیم در مسائل مختلف چند راه حلی پیدا کنیم که حتی‌الامکان مطابقت داشته باشد با منافع حیاتی کلیه دولت‌ها اعم از دریایی یا غیردریایی، قدیم و جدید، خواهش می‌کنم در صحبت‌های خود بیشتر جهات عمومی را در نظر بگیریم و از نظرات و اغراض خصوصی بپرهیزیم. خرد و درایت، مال اندیشی و اعتدال، حس همکاری و رفاقت را در بین خود ترویج نمائیم. باید تکرار کنم که کنفرانس ما، مامور انجام کارهایی است که شایسته متخصصین است و لذا قوانین و مقررات بین‌المللی را با روح واقع‌بین، مترقیانه تنظیم و فرمول پیدا کنیم. ما نباید این کنفرانس را تبدیل به تریبون سیاسی و تبلیغاتی بنمائیم و آن را به صورت نوینی از جلسات مجمع عمومی سازمان ملل متحد قبل از سال ۱۹۴۵ درآوریم.

همکاران عزیزم! یک حقیقت مسلم را فراموش نکنیم و آن این است: دولتهایی که ما را به این کنفرانس فرستاده‌اند قبلاً از زبان نمایندگان خود در مجمع عمومی سال ۱۹۵۷ از کار بزرگی که کمیسیون

حقوق بین‌الملل در این مبحث حقوقی بسیار مهم و غامض، به صورت این طرح جامع الاطراف موضوع بحث ما انجام داده، تقدیر و تحسین کرده‌اند. من نمی‌خواهم آیه یس بخوانم اما اجازه بدهید عرض کنم که مادر ژنو جمع نشده‌ایم برای اینکه در مراسم تدفین این پروژه گران‌بها شرکت نمائیم!

به فاصله کمی پس از بیانات، که مورد استقبال هیئت نمایندگان واقع شد، کارها کم‌کم به جریان افتاد: اختلاف دول بلوک شرق و غرب در مساله منع آزمایش‌های اتمی بوسیله پیشنهاد اصلاحی هند و سیلان و دیگران حل شد، یعنی موضوع به مجمع عمومی سازمان ملل احاله گردید. اصل فلات قاره که مورد انکار عده ای از دول مهم بود در کمیسیون تصویب شد. راجع به حد آب‌های ساحلی هم دول بزرگ دریایی خیلی تنزل کرده‌اند و اکثر آنها به عرض شش میل دریایی که مطابق قانون ایران است تسلیم شده‌اند و اگر باز تشنجی پیش نیاید می‌توان امیدوار بود که کنفرانس در کار خود موفق بشود.<sup>۱</sup>

یک سرزمین محصور از نظر بین‌المللی، قسمت جدا شده سرزمین یک کشور خارجی می‌باشد که کاملاً بوسیله سرزمین فقط یک کشور احاطه شده است. بنابراین، آن ارتباطی با سرزمین کشوری که متعلق به آن است (سرزمین مادر) که غیر از سرزمین احاطه کننده است، ندارد.<sup>۲</sup>

عدم ارائه یک راه حل ثابت و معین از سوی نظام حقوقی عرضی در خصوص تحدید حدود فلات قاره کشورهای مقابل و مجاور هم انعکاسی از این واقعیت بوده است که برای وضعیت‌های جغرافیایی نمی‌توان راه‌حلی مشخص و قطعی ارائه داد. اعمال هرگونه قاعده معینی مانند خط منصف نیز بصورت غیرقابل انعطاف مطلوبیتی نخواهد داشت چرا که شکل طبیعی سرزمین اصلی در ساحل ممکن است طوری باشد که ترسیم خط منصف یا متساوی‌الفاصله باعث ایجاد بی‌عدالتی شود. این امر در واقع منشأ اختلاف مربوط به قضایای جمهوری فدرال آلمان و کشورهای مجاور آن یعنی دانمارک و هلند بود. در این قضایا

---

<sup>۱</sup> متین دفتری، احمد، سیر تحول حقوق بین‌الملل دریایی از گروسیوس تا کنفرانسهای ژنو، تهران، انتشارات کتابخانه گنج دانش

<sup>۲</sup>Grenhard,Hoffman,"enclave",in brenhardt(ed.),encyclopedia of public international law.[instalment 10 (1981)] p 143

مقعر بودن ساحل جمهوری فدرال آلمان باعث می‌شد تا اعمال خط متساوی‌الفاصله بخش فوق‌العاده کوچکی از فلات قاره دریای شمال به آلمان فدرال تعلق یابد. به همین خاطر، دیوان در حکمی که در این قضیه صادر می‌کند بیان می‌دارد که در این زمینه باید فرآیندی وجود داشته باشد تا براساس آن تمام ملاحظات مربوطه بخصوص اصولی و عواملی متفاوت که با توجه اوضاع و احوال هر قضیه فرق می‌کند مورد توجه قرار گیرد.<sup>۱</sup> «

اقدام ایران برای استفاده از خطوط مبدا مستقیم در سواحل خود در دریای خلیج فارس و دریای عمان و پی‌بردن به این مساله که اقدام ایران متعارف می‌باشد یا نه کافی است به اقدام کشورهای چون:

(۱) کوبا

(۲) مالت

(۳) نروژ (جزیره ژان ماین)

(۴) هائیتی

(۵) گینه

(۶) ماداگاسکار

(۷) ویتنام

(۸) ایتالیا

(۹) کلمبیا

---

<sup>1</sup> Browline, IAN, Op Cit, P 229. North Sea Cases, ICJ Reports, 1969, 50-1, Paras, 92-4: Tunisia-Libya Case, Ibid(1985) 40. Para. 48

ICJ, Reports 1969, 3, At 23

(۱۰) گینه بیسائو

(۱۱) شیلی

(۱۲) اسکاتلند

(۱۳) فرانسه

توجه نمود که به ترتیب براساس قوانین مناطق دریایی مبادرت به ترسیم خطوط مبدا مستقیم نموده‌اند.<sup>۱</sup>

حال با توجه به وضعیت سواحل اینگونه از کشورها (عملکرد دولت‌ها) به نظر می‌رسد سواحل ایران در خلیج فارس و دریای عمان که دارای جزایر متعددی است بسیار نامناسب‌تر از آن کشورها برای ترسیم خطوط مبدا مستقیم باشد.

لذا با توجه به همین امر به نظر می‌رسد جمهوری اسلامی ایران بتواند مطابق ماده ۷ از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها که منعکس کننده حقوق عرفی هم باشد<sup>۲</sup> خطوط مبدا مستقیم خودش را توجیه نماید. چرا که مطابق پاراگراف ۱ از ماده ۷ از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا کشور که ساحلش بریدگی داشته و یا در مجاورت سواحلش مجموعه‌ای از جزایر وجود داشته باشد می‌تواند از خطوط مبدا مستقیم برای تعیین عرض دریایی سرزمینی‌اش استفاده نماید.<sup>۳</sup> و از آنجایی که ساحل جمهوری اسلامی ایران نیز بریدگی داشته

---

<sup>1</sup> Giampiero Francalanic, Daniela Romano, ATLAS Of STRAIGHT BASELINES, MILANO , A , Dotta, Cultre 1986. Pp.43, 95,77,93,135,85,39

<sup>2</sup> Michael Akehurst , Op Cit, 9 177

<sup>3</sup> رابین چرچیل و آلن لو، حقوق بین الملل دریاها، ترجمه بهمن آقایی، انتشارات دفتر مطالعه سیاسی و بین المللی، ۱۳۶۷، صفحه ۵۹

-browulie, IAN, op cit, p 187

-D.J.Harris, op cit, p 366



و در مجاورت سواحلش نیز جزایر متعددی وجود دارد لذا دولت ایران می‌تواند براساس بریدگی‌ها و نقاط مشخص شده در طول ساحل و این جزایر خطوط مستقیم خود را ترسیم نماید.<sup>۱</sup>

---

<sup>۱</sup> ماده (۱) ۷ از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، ماده (۱) ۴ از کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و منطقه مجاور

### ۳-۳ وضعیت ایران در رابطه با کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو

با توجه به اینکه ایران هر چهار کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ را امضا کرده است، در عمل نیز سعی داشته است قوانین و مقررات دریایی خود را با آن تطابق دهد. در اینجا نمونه‌ای از این هماهنگی‌ها و تعارض‌ها می‌پردازیم. در مورد حق عبور و مرور بی‌ضرر کشتی‌ها در کنوانسیون ۱۹۵۸ می‌توان گفت که این کنوانسیون به کلیه کشتی‌ها حق عبور و مرور در دریای ساحل را داده است، البته این عبور را منوط به عبور بی‌ضرر کرده است و تا جایی این عبور را بی‌ضرر دانسته است که مخل آرامش و نظم و امنیت کشور ساحل نباشد، البته عبور و مرور شامل توقف و لنگر انداختن نیز خواهد بود البته تا حدی که لازمه دریانوردی عادی یا به علت قوه قهریه باشد. زیر دریایی‌ها در هنگام عبور از دریای ساحل مکلف خواهند بود که به روی آب حرکت کنند و پرچم خود را برافراشته نشان دهند. کشورهای ساحل نیز نباید مانع از عبور و مرور بی‌ضرر کشتی‌ها از آب‌های ساحل گردد. در ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای ساحل و منطقه نظارت کشورهای ساحل را از اعمال صلاحیت جزایی نسبت به جرایم ارتكابی در کشتی‌ها منع کرده است و نمی‌توانند این کشتی‌ها را توقیف یا یا بازجویی کنند مگر در موارد زیر:

(۱) چنانچه اثرات و عواقب جرم متوجه کشور ساحل شود.

(۲) چنانچه جرم از نوعی باشد که آرامش کشور ساحل و نظم و امنیت دریایی را برهم زند.

(۳) ناخدای آن کشتی تقاضای کمک از مسئولین کشور ساحل کرده باشد.

(۴) کار کشتی در حال عبور تجارت و قاچاق مواد مخدر باشد.

در قانون دریای ساحل مصوب سال ۱۳۱۳ راجع به کشتی‌های تجاری بحثی به میان نیاورده است ولی در مورد کشتی‌های جنگی عبور آنها را در دریای ساحل منوط به این کرده است که در سطح دریا حرکت و مربوط به دولت متحارب نباشد و در ماده ۸ این قانون رسیدگی به جرم و جنایاتی که در این کشتی‌ها واقع می‌شود از صلاحیت مقامات ایرانی خارج کرده است. در قانون اصلاح نیز حدود آبداری ساحل

و منطقه نظارت مصوب ۲۲ فروردین ۱۳۳۸ (آوریل ۱۹۵۹) عرض دریای سرزمین را از ۶ مایل دریا به ۱۲ مایل دریا تغییر داد. ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای ساحل و منطقه نظارت با ماده ۱۰ قانون مناطق دریای جمهوری اسلامی ایران در دریای ایران و خلیج فارس هماهنگی کامل دارد و این ماده از ماده ۱۹ کنوانسیون ژنو گرفته شده است. ماده ۶ قانون مناطق دریای جمهوری اسلامی ایران در دریای عمان و خلیج فارس عبور بی‌ضرر را در صورتی بی‌ضرر تلقی کرده است که عبور شناورهای خارجی همراه با مانور یا جمع-آوری هرگونه اطلاعات که به زیان امنیت ملی باشد یا هرگونه تبلیغات که به منظور لطمه زدن به امنیت ملی، دفاعی و یا منافع اقتصادی باشد، نباشد. عبور بی‌ضرر نباید همراه با پرواز و فرود و انتقال هر نوع هواپیما یا نقل و انتقال افراد و بارگیری و یا تخلیه هر نوع کالا و پول بر خلاف قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران یا ایجاد هرگونه آلودگی و فعالیت‌های صیادی و بهره‌برداری از منابع دریایی باشد. در واقع انجام هر نوع فعالیت دیگری که لازمه عبور کشتی نباشد. در صورتی که عبور کشتی‌ها همراه با یکی از این موارد باشد می‌تواند عبور و توقف کلیه شناورهای خارجی را از قسمتی از دریای سرزمین به حالت تعلیق درآورد البته در ماده ۹ این قانون عبور شناورهای جنگی، زیردریایی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای و هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر در دریا و همچنین شناورها و زیردریایی‌های حامل مواد اتمی یا خطرناک و زیان‌آور و شناورهای تحقیقات خارجی را از دریای سرزمین منوط به موافقت قبلی از مقامات صالحه جمهوری اسلامی ایران دانسته است. که در هیچ یک از مواد کنوانسیون ۱۹۵۸ این شرط را برای کشورها نپذیرفته است و شاید بتوان گفت یکی از علل عدم الحاق جمهوری اسلامی ایران به خاطر همین مورد باشد. به هر حال چون ایران کشوری است که دارای مرزهای زیادی با دریا است لذا این به نفع ایران نخواهد بود، که ناوهای کشورهای بزرگ خارجی همچون آمریکا و انگلیس، اسرائیل به راحتی بتواند در دریای سرزمین ایران وارد شوند. جمهوری اسلامی ایران حتی با ورود یک قایق از کشورها مخالف است چه برسد به ورود این ناوهای بزرگ. نمونه این مورد هم ورود قایق‌های انگلیسی به آب‌های ساحل ایران و دستگیری آنها توسط مقامات ایران در تیر ۱۳۸۳. و اما وضعیت ایران در رابطه با دریای سرزمین، فلات قاره و تنگه‌ها در رابطه با کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو که در اینجا به توضیحاتی در این مورد می‌پردازیم.

### وضعیت دریای سرزمین ایران در رابطه با کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو

دریای سرزمینی به منطقه‌ای از قلمرو دریایی دولت گفته میشود که در مجاورت ساحل قرار گرفته و دولت ساحلی طبق مقررات حقوق بین‌الملل حق اعمال حاکمیت در آن را دارد. حقوق بین‌الملل نوین حق دولت‌های ساحلی را مبنی بر ادعای دریای سرزمینی تا ۱۲ مایل از ساحل به رسمیت شناخته است ( ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و رویه دولت‌ها که تحلیل شد). دریای سرزمینی به استثناء حق عبور بی‌ضرر برای سایر دولت‌ها در واقع قسمتی از قلمرو دولت ساحلی محسوب می‌شود از آنجایی که هیچ مقرراتی وجود ندارد که دولتی را مجبور به ایجاد دریای سرزمینی نماید به نظر میرسد هر دولت ساحلی تنها با ادعا و اعمال حاکمیت قادر است تا منطقه‌ای از دریا و مجاورت ساحل خود را به عنوان دریای سرزمینی اعلام کند. به عبارت دیگر وجود دریای ساحلی بستگی به اعلام منطقه‌ای، نه بیشتر از ۱۲ مایل، از دریا به عنوان دریای سرزمینی و اعمال حاکمیت بر آن دارد.

در خلیج فارس، ایران نخستین کشوری است که بر منطقه ای از دریا در مجاورت ساحل اعمال حاکمیت و قدرت نمود. در سال ۱۹۳۴ میلادی یعنی در تاریخ ۱۳۱۳/۰۳/۲۴ قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت به تصویب مجلس رسید. ماده ۱ این قانون مقرر می‌دارد که: قسمتی از دریا به فاصله ۶ مایل بحری از سواحل ایران از حد پست‌ترین جزر و مازای با آن در طول سواحل آب ساحلی محسوب و در این منطقه قسمت‌های واقع در زیر کف دریا و سطح بالای آن متعلق به مملکت ایران می‌باشد. این قانون نیز منطقه‌ای به نام « منطقه نظارت » دریایی تاسیس نمود؛ ماده ۱ اضافه می‌کند که از لحاظ اجرای بعضی قوانین و قراردادهای مربوط به امنیت و دفاع مملکت و یا تامین عبور و مرور بحری منطقه دیگر که منطقه نظارت بحری نامیده می‌شود و نسبت به آن دولت دارای حق نظارت است تا مساحت ۱۲ مایل از حد پست‌ترین جزر و مازای با ساحل امتداد یابد. این منطقه نظارت تا ۱۲ مایلی از ساحل امتداد دارد. در دریای سرزمینی ایران حق عبور بی‌ضرر برای کشتی‌های جنگی و زیردریایی‌ها با شرط عبور از سطح دریا به رسمیت شناخته شده است.

مگر اینگونه کشتی‌ها متعلق به دولت‌های در حال جنگ با ایران باشند که در این صورت مقررات داخلی و بین‌المللی قابل اجرا در زمان جنگ و احترام به بی طرفی اعمال می شود. همچنین ایران این حق را برای خود محفوظ داشته است که عبور کشتی‌های خارجی را اگر دفاع ملی و یا سایر منافع حیاتی اقتضاء نماید از محل‌های خاص که بنام « مناطق بسته » نامیده میشود ممنوع نماید.

ایران همیشه معتقد است که عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی بیگانه دریای سرزمینی منوط به اجازه قبلی است. نماینده ایران در کنفرانس ۱۹۵۸ حقوق دریاها مراتب نگرانی خود را از عبور بدون اجازه کشتی‌های جنگی بیگانه از دریای سرزمینی ایران ابراز نمود؛ او گفت که:

« تراژدی حضور کشتی‌های جنگی بیگانه در آب‌های ساحلی هنوز فراموش نشده است و لذا از نظر امنیتی ۶ مایل دریای سرزمینی برای دور نگه داشتن کشتی‌های جنگی از سرزمین دولت ساحلی کافی نیست. »

بررسی مطابقت و هماهنگی قانون ۱۳۱۳ ایران با استاندارد و ضوابط بین‌الملل حاکم در زمان تصویب آن قانون اهمیت زیادی دارد. که مباحث زیر به این موضوع می پردازد :

بکاربردن « آب های سرزمینی » بعلت اینکه این اصطلاح دارای معنای گوناگونی است و بطور سنتی شامل آب‌های داخلی و آب‌های ساحلی می شود در کنفرانس تدوین حقوق بین‌الملل لاهه در سال ۱۹۳۰ رد گردید و به جای آن اصطلاح « دریای سرزمینی » وسیله کمیته « آبهای ساحلی » کنفرانس پیشنهاد شد. بنابراین قانون ایران از این جهت که نتوانسته اصطلاح معمول زمان خود یعنی دریای سرزمینی را اتخاذ نماید ناقص به شمار می رود.

این قانون در ماده ۴ در خصوص ماهیت حقوق دریای سرزمینی می‌گوید که این منطقه جزء « اموال ملی » می‌باشد. تئوری غالبی که در زمان تصویب این قانون در جامعه ملل وجود داشت همان تئوری « حاکمیت » بر دریای سرزمینی بود که در کارهای کنفرانس تدوین حقوق بین‌الملل لاهه در سال ۱۹۳۰ و کمیسیون حقوق بین‌الملل به چشم می‌خورد. پس به کار گرفتن « اموال ملی » به جای منطقه

اعمال « حاکمیت » از جهت همسویی با مقررات بین‌الملل زمان تصویب قانون جای تامل و بحث دارد. تئوری مالکیت نیز بعلت عدم هماهنگی با حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی در دریای سرزمینی در زمانی که ایران آن را در قانون خود اقتباس نمود مورد انتقاد بود. یک نکته را از نظر نباید دور داشت و آن اینکه اگر به معنی « حاکمیت » توجه نماییم دارای همان آثاری است که از اعمال مالکیت در منطقه بدست می‌آید. زیرا حاکمیت عبارتند از:

« قدرت برتر و عالی و غیر قابل کنترلی که دولت با آن بر کشور حکومت می‌کند. در رابطه با حدود قدرت و وسعت و اختیارات ایران در اعمال حاکمیت بر آب‌های ساحلی از آنجائی که، ایران حاکمیت خود را برای بالا و نیز کف دریای سرزمینی گسترش داده و در عین حال حق عبور بی‌ضرر را برای کشتی‌های خارجی در آب‌های ساحلی مجاز می‌شمارد. با مقررات پیشنهادی کمیته دوم پیش‌نویس نهایی کنفرانس ۱۹۳۰ لاهه در مورد وسعت و حدود اعمال حاکمیت دولت‌ها بر دریای سرزمینی مطابقت می‌نماید. »

جامعه بین‌المللی در سالهای قبل از ۱۹۳۰ و نیز در کنفرانس ۱۹۳۰ لاهه ضوابط مختلفی را در خصوص میزان و حدود و وسعت دریای سرزمینی اتخاذ نموده بود که از برد گلوله توپ تا ۱۲ مایل دریای سرزمینی را شامل می‌شد. ایران که آب‌های ساحلی را ۶ مایل اعلام نمود در طیف این نوسانات قرار گرفت و از این سیاست بی‌بهره نبود.

ایران در کنفرانس ۱۹۵۸ شرکت کنندگان را برای ارائه طرح عادلانه و عملی در خصوص وسعت دریای سرزمینی دعوت نمود و از طرح دولت آمریکا مبنی بر ۶ مایل دریای سرزمینی حمایت کرد. سپس از ادعای ۱۲ مایلی ۸ دولت دیگر برای تامین آزادی عمل کشورش در منطقه جغرافیایی آن طرفداری نمود. در کنفرانس ۱۹۶۰ حقوق دریاها نماینده ایران اظهار داشت:

« تنها راه حل تامین خواسته‌های دولت‌ها در موضوعات امنیتی، حفاظت محیط زیست دریایی و اقتصاد ملی آزاد گذاشتن دولت‌ها است تا دریای سرزمینی خود را با هر مسافتی تا ۱۲ مایل ساحل براساس رویه بین‌المللی مورد تأیید کمیسیون حقوق بین‌الملل گسترش دهند. این پیشنهاد یکی از سوابق مفید برای

تدوین ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ بود. کمربندی از دریا واقع در مجاورت ساحل ایران را دریای سرزمینی توصیف نمود. همچنین در قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب سال ۱۳۷۲ فصل اول را به دریای سرزمینی اختصاص داده و در ماده یک اعلام میدارد که حاکمیت جمهوری اسلامی ایران خارج از قلمرو خشکی و آب‌های داخلی و جزایر خود در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان بر منطقه‌ای از آب‌های متصل به خط مبدا که دریای سرزمینی نامیده می‌شود تسری می‌یابد و در ماده ۲ عرض دریای سرزمینی از خط مبدا را ۱۲ مایل دریایی تعیین می‌کند.

به کار گرفتن اصطلاح دریای سرزمینی هماهنگی کاملی با اتخاذ این اصطلاح توسط کمیسیون حقوق بین‌الملل و ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و بند ۱ ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها دارد همانطوریکه ماده اخیر مقرر می‌دارد که:

حاکمیت دولت ساحلی تا آن طرف آب‌های داخلی و قلمرو خشکی، برای دولت مجمع الجزایر و تا کمربندی از دریا که به دریای سرزمینی توصیف میشود گسترش پیدا میکند. پس در این مورد رویه قانون ایران همسوئی کامل با استاندارد های بین‌المللی دارد.

از این گذشته از آنجائی که ۱۲ مایل دریای سرزمینی بعنوان رویه متداول دولت‌ها خلیج فارس می‌باشد، آنطوری که ریچارد یانگ می‌گوید، قانون ایران از رویه منطقه پیروی نموده است.

ایران در قانون جدید با جایگزین « حاکمیت » به جای اموال ملی که در قانون ۱۹۳۴ وجود داشت میزان مطابقت این قانون را با استانداردهای کمیته مقدماتی کنفرانس تدوین قوانین لاهه بیشتر نمود چه اینکه اگر کنفرانس لاهه نتوانست کنوانسیونی در خصوص دریای سرزمینی به تصویب برساند اما در پیش-نویس ماده یک بر حاکمیت بر دریای سرزمینی اشاره نموده و مقرر داشت که:

حاکمیت بر کمربندی از دریا (دریای سرزمینی) با رعایت شرایط مقرر در این کنوانسیون و مقررات حقوق بین‌الملل اعلام می‌گردد.

«تئوری حاکمیت» بر دریای سرزمینی در دهه‌های قبل از کنفرانس ژنو و نیز در مباحثات کمیسیون حقوق بین‌الملل و در کنفرانس ۱۹۵۸ دریای سرزمینی موضوع غیر قابل بحث بود.

کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی در ماده ۱ و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در بند ۱ و ۳ ماده ۲ حاکمیت دولت‌ها بر دریای سرزمینی را با قوانین و مقررات حقوق بین‌الملل به رسمیت شناخته‌اند. همانطوری که دیدیم ایران در کنفرانس ۲۴ فوریه تا ۲۷ آوریل ۱۹۵۸ حقوق دریاها و نیز در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها شرکت کرد و هر دو آنها را با حق تحفظ «Reservation» امضاء نمود. اما تاکنون کنوانسیون ۱۹۸۲ را تصویب نکرده است. علیرغم این، ایران مقررات داخلی هماهنگ با اصول این کنوانسیون - ها را به تصویب رسانیده است.

اقتدار ایران در قانون ۱۹۵۹ و قانون مصوب سال ۱۳۷۲ (۱۹۹۳) میلادی بر فضای بالا و کف و زیرکف دریای سرزمینی بدون تغییر باقی ماند. این خود نشان دیگری بر مطابقت این قانون با ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و بند ۲ ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها دارد. هر دو کنوانسیون مقرر می‌دارند که حاکمیت دولت ساحلی تا فضای بالا و کف و زیرکف دریای سرزمینی گسترش می‌یابد.

مهمترین تغییراتی که بموجب قانون ۱۳۵۶ و قانون ۱۳۷۲ رخ داد ایجاد ۱۲ مایل دریای سرزمینی بود همانطوری که قانون اخیر مقرر میدارد که عرض دریای سرزمینی ایران ۱۲ مایل دریایی از خط مبدأ می - باشد. در زمانی که ایران چینی ادعایی در قانون ۱۳۵۶ نمود رویه یکسانی بین دولت‌ها درخصوص عرض دریای سرزمینی معمول نبود. کمیسیون حقوق بین‌الملل نیز بر این مساله اذعان داشت که رویه بین‌المللی در مورد دریای سرزمینی تا ۳ مایل یکسان نبود. اما اعتقاد داشت که جامعه بین‌الملل گسترش دریای سرزمینی فراتر از ۱۲ مایل را مجاز تلقی نمی‌کرد. متعاقب این همانطوری که دیدیم کنفرانس ژنو نتوانست پیشنهاد بعضی از شرکت کنندگان را برای ایجاد دریای سرزمینی تا ۱۲ مایل به توافق همه شرکت کنندگان برساند. در سال ۱۹۶۰ ایران در دومین کنفرانس سازمان ملل متحد در زمینه حقوق دریاها پیشنهاد کرد که



دریای سرزمینی تا ۱۲ مایل باشد اما با ۳۹ رای مخالف و ۱۳ رای ممتنع در مقابل ۳۶ رای موافق به تصویب نرسید و کنفرانس بدون بدست آوردن موفقیت در این مورد به کار خود پایان داد.

سومین کنفرانس حقوق دریاها حد دریای سرزمینی را در ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به شرح ذیل تعیین نمود:

« هر کشوری حق دارد دریای سرزمینی را تا ۱۲ مایل دریایی از خطوط مبدا و بر اساس این کنوانسیون ایجاد نماید. بنابراین در تعیین عرض دریای سرزمینی، ایران همراه تکوین این ایده حرکت نموده و هم‌اکنون با استانداردهای بین‌المللی نیز مطابقت دارد. باید گفت که در حال حاضر اکثر کشورهای خلیج فارس ۱۲ مایل دریای سرزمینی نیز اعلام نموده‌اند، پس ۱۲ مایل دریای سرزمینی بعنوان استاندارد منطقه-ای در خلیج فارس تلقی شده (جدول را نگاه کنید) و در واقع وجود مقررات بین‌المللی منطقه ای را نشان می‌دهد. بعلاوه رویه عمومی بین‌المللی نیز در حال حاضر ۱۲ مایل دریای سرزمینی را حمایت می‌کند.<sup>۱</sup> »

نام کشور	دریای سرزمینی	منطقه نظارت	فلات قاره	منطقه مبارزه با آلودگی	منطقه انحصاری اقتصادی و ماهیگیری
ایران	۱۲	تا ۱۲ مایلی	بدون تعریف	۵۰ مایل در دریای عمان و فلات قاره تا فلات قاره در خلیج فارس	در دریای عمان و خلیج فارس تا فلات قاره و به موجب موافقت‌نامه
امارات	۳	-	بدون تعریف	-	-

<sup>۱</sup> پورنوری، منصور، حقوق بین‌الملل دریاها، جلد اول، تهران، انتشارات مهد حقوق، ۱۳۸۲، صفحه ۴۲ الی ۴۸

					متحدہ عربی
-	-	بدون تعریف	-	۳	بحرین
-	-	بدون تعریف	-	۱۲	عراق
تا فلات قاره	-	بدون تعریف	-	۱۲	عربستان سعودی
۲۰۰ مایل	۵۰ مایل	۲۰۰ مایل	-	۱۲	عمان
تا فلات قاره	-	۲۰۰ مایل	-	۳	قطر
-	-	بدون تعریف	-	۱۲	کویت

عقیده دولت ایران در خصوص ماهیت حقوق دریای سرزمینی و مقررات مربوط به عرض دریای سرزمینی و تحدید حدود آن مشابه عقاید دولت‌های جامعه بین‌المللی است. پس باید گفت که قوانین مربوط به خطوط مبدا ایران و دریای سرزمینی آن هماهنگی کامل با استاندارد بین‌المللی دارد. اگر چه ایران کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را تصویب ننموده است. اما ۶۸ سال پیش، یعنی زمان تصویب قوانین مربوط به خط مبدا و دریای سرزمینی، عملاً مقررات پذیرفته شده بین‌المللی را اتخاذ کرد و یا حداقل مقرراتی را وضع نموده است که مغایرتی با اصول بین‌المللی نداشته و ندارد.<sup>۱</sup>

<sup>۱</sup> پورنوری، منصور، منبع پیشین، صفحه ۵۵

## اصل آزادی دریای آزاد

ما نمی‌توانیم اثری که دریاها در توسعه تجارت و بازرگانی بین‌المللی دارند را ناچیز و کم اهمیت بشماریم در حدود ۹۵ درصد از کل تجارت جهانی توسط دریا صورت می‌گیرد هرچند اطلاعات دقیقی در مورد هزینه‌های حمل و نقل توسط راه‌آهن جاده و هواپیما در فواصل یکسان وجود ندارد ولی حمل و نقل دریایی از ارزانترین راه‌های حمل و نقل می‌باشد. برای مثال در خشکی قبل از این که وسیله نقلیه مورد استفاده قرار گیرد جاده و راه‌آهن لازم است ولی حمل و نقل آبی فقط خود وسیله شیئی را لازم دارد.

تمامی دولت‌ها نفعی در حفاظت از آزادی دریاهای آزاد دارند و این آزادی‌ها دربرگیرنده آزادی کشتیرانی، پرواز و ماهیگیری می‌باشد.

نظریه‌های منطقی در طول زمان برای حمایت از این ادعا که دریا آزاد است مورد استفاده واقع شده است. هیچ کس نمی‌تواند صلاحیت تام و حاکم بر دریای آزاد را اظهار کند چون ان یک وسیله لازم از ارتباط بین ملل و استفاده آزادشان می‌باشد بنابراین آزادی دریای آزاد یک عنصر لاینفک و ضروری برای بازرگانی و کشتیرانی بین‌المللی را تشکیل می‌دهد.<sup>۱</sup>

بنابراین دریاها نباید بر روی هیچ کس برای مشارکت انفرادی یا گروهی بسته شود بلکه به جای آن برای اجتناب از کاهش منابع دریایی، جامعه بین‌الملل نیاز به تولید و مقررات جهانی جدید دارد. هرچند اتفاق می‌افتد که ملتی حق کشتیرانی یا ماهیگیری را در برخی دریاها از زمانهای قدیم اعمال می‌کرده‌اند اما این دلیلی برای ادعای حق انحصاری و محروم کردن ملل دیگر برای استفاده از حق مشترک کشتیرانی و ماهیگیری در آب‌های مورد بحث نمی‌باشد.<sup>۲</sup>

---

<sup>1</sup> Colombos, G. j. op, cit. pp. 44. 45

<sup>2</sup> Wattle , " law of Nations" , vol 1 BODK1 , sec281 insinyella opcit. Pp. 96. 87. 83

پروفسور مگ دوگان و بورک اظهار می‌کنند که تصور می‌شود که کشتی‌های تمام دولت‌ها کاملاً آزاد از هرگونه محدودیتی توسط هر دولتی یا گروهی از دولت‌ها می‌باشد و این که هیچ دولتی اعم از ساحلی یا بدون ساحل از حق کشتیرانی در اقیانوس‌ها نمی‌تواند منع شوند.<sup>۱</sup>

از قدیم علمای حقوق آزادی دریاها را ناشی از حقوق طبیعی می‌دانستند برای مثال آسیا اعلام می‌کند که دریا برای هر شخصی به واسطه حقوق طبیعی آزاد است.<sup>۲</sup>

گروسیوس اعتقاد داشت که تمام اموال تحت مالکیت می‌توانند تصرف شوند ولی چون آب‌های اقیانوسی نمی‌توانند تصرف شوند بنابراین موضوع مالکیت قرار نمی‌گیرند.<sup>۳</sup>

بنابراین در شناسایی اهمیت اساسی دریاها برای زندگی در روی زمین تمام شرکت کنندگان باید بدین جهت از همدیگر برای جلوگیری از استفاده‌های نامشروع و ناصحیح عمل نمایند و این عمل تنها با حفظ و ارتقای نواحی بیشتری از دریاها که آزاد برای هم باشد امکان‌پذیر می‌باشد. بنابراین دریاها باید تا آنجایی که ممکن است برای تمام ملل، ساحلی، یا بدون ساحل برای به عرصه واقعیت درآوردن منابع بهینه و مناسبشان آزاد باشد.

امروزه آزادی ارتباطات مخصوصاً تجارت بین دولت‌هایی که به واسطه دریا از هم جدا شده‌اند اهمیت حیاتی برای هم دارد چون اشغال دریاها به وسیله هرکس می‌تواند از نظر اقتصادی برخی دولت‌ها را در تنگنای شدید قرار دهد مخصوصاً آن‌هایی که ساحل دریایی ندارند و در خشکی احاطه شده‌اند.

---

<sup>1</sup> Burke , the public order of the oceans" new Haver. university press pp.132-133 1962

<sup>2</sup> Ulpa Mariquod Nat uraomnibus patet, lip. 13. Pr. 4 in colmbos, opcit P.57

<sup>3</sup> Gro us, H "Mareliberum" in Ibid, P.58

در مورد تنگه‌ها از جمله تنگه هرمز کنوانسیون خاصی مانند آنچه که در مورد تنگه ترکیه یعنی کنوانسیون مونترال اعمال می‌شود، وجود ندارد و هیچ کنوانسیون منطقه‌ای دیگر نیز قابل اعمال بر تنگه هرمز بین کشورها به تصویب نرسیده است.

کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی در بند ۴ ماده ۱۶ مقرر می‌دارد که عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی از میان تنگه‌ها که برای کشتی‌رانی بین‌المللی و بین یک قسمت از دریای آزاد یا دریای سرزمینی یک کشور خارجی باشد غیر قابل تعلیق است.

عبور (Passage) به معنی گذشتن، رد شدن و پیمودن راه آمده است. در مورد کشتی نیز به معنی رد شدن و گذشتن کشتی از یک مسیر خاص دریایی استفاده می‌شود. اما باید توجه داشت که عبور کشتی از یک مسیر خاص - مثلاً از یک تنگه یا یک دریای سرزمینی کشور بیگانه - نمی‌تواند شامل گشت زدن، لنگر انداختن، تخلیه بار و بار زدن، پیاده کردن یا سوار کردن مسافر، انداختن تور ماهیگیری، نمونه برداری - های علمی از فلات قاره آن منطقه و مبادرت به فعالیت‌های تفریحی خارج از خود کشتی باشد؛ در غیر اینصورت معنی و مفهوم عبور را نخواهد داشت.

کلمه Innocent که در انگلیسی عمومی به معنی معصوم و بی‌گناه می‌باشد، در انگلیسی حقوقی و حقوق دریانوردی بی‌ضرر معنی شده است. در زبان حقوق دریایی وقتی که در کنار Passage واقع می‌شود فقط به معنی بی‌ضرر ترجمه می‌گردد که این دو کلمه باهم عبور بی‌ضرر یا عبور بی‌خطر ترجمه می‌شود.

تنگه به شاخه‌ای از دریا که بین دو خشکی واقع است و دو دریا را به هم ارتباط می‌دهد؛ گفته میشود.

معیار تعیین کننده تنگه‌های بین‌المللی وضعیت جغرافیایی تنگه، به عنوان اتصال دو قسمت از دریای آزاد است و برای کشتیرانی بین‌المللی از آن استفاده می‌شود.

قبل از جنگ جهانی دوم، حقوق موضع دقیقی راجع به تنگه‌های بین‌المللی وجود نداشت. اما بعد از جنگ جهانی دوم در سال ۱۹۴۸-۴۹ بین کشور آلبانی و انگلستان اختلافی به وجود آمد که در حقوق بین‌الملل دریاها راجع به تنگه‌ها رویه قضایی ایجاد کرد که بعدها مراجع بین‌المللی و دولت‌ها از آن استفاده علمی و عملی کردند. رای صادره، رویه قضایی محکمی در رابطه با حقوق تنگه‌های بین‌المللی ایجاد کرد. حق عبور کشتی‌های خارجی از تنگه‌های بین‌المللی مثل تنگه جبل‌الطارق و تنگه مالاکا و مجموعه اینها سوابقی شد بر اینکه کنوانسیون ۱۹۵۸ در رابطه با همین موضوع در فصل مربوط به عبور بی‌ضرر در بند چهارم ماده شانزدهم مقرر گردد که:

« عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی در تنگه‌هایی که برای کشتیرانی بین‌المللی بخشی از دریای آزاد را به بخش دیگری از دریای آزاد متصل می‌سازد یا آنرا به دریای سرزمینی کشور دیگری وصل می‌کند نمی‌تواند به حالت تعلیق درآید. »

در دو دهه بعدی موضوع حقوق دولت ساحلی روی تنگه‌های واقع در آب‌های آن کشور و متقابلاً حقوق کشتی‌های در حال عبور از این تنگه‌ها - حق عبور ترانزیت Transit Passage - مورد بحث کنفرانس‌های متعددی می‌گردد:

أ) وجود حق عبور (عبور ترانزیتی) در تنگه‌های بین‌المللی، حقوق دولت ساحلی را در رابطه با اعمال حاکمیت و اعمال صلاحیت قضایی در آب‌های مربوطه مطابق حقوق بین‌الملل و استفاده دولت ساحلی از منابع طبیعی آن آب‌ها و منابع طبیعی فلات قاره را نمی‌تواند مخدوش سازد.

ب) وجود حق عبور بی‌ضرر تغییری در سیستم حقوق آب‌های داخلی متصل به آب‌های تنگه‌های بین‌المللی ایجاد نمی‌نماید.

ج) عبور ترانزیتی از تنگه‌های بین‌المللی در شرایط غیر اضطراری باید یک عبور ممتد یا بلاانقطاع و سریع باشد.

در اجرای این حق عبور (عبور ترانزیتی) کشتی‌های خارجی :

- (۱) بدون تاخیر و بدون مکث باید عبور نمایند.
- (۲) از هر نوع اعمال زور یا تهدید علیه حاکمیت، استقلال سیاسی و تمامیت ارضی کشور ساحلی و یا هر عملی که مغایر اصول اعلام شده در منشور سازمان ملل متحد باشد خودداری خواهند نمود.
- (۳) از هر عملی که برای یک عبور سریع و بدون تاخیر ضروری نباشد خودداری خواهند کرد.
- (۴) موقع عبور از تنگه‌های بین‌المللی از مقررات و رویه‌های شناخته شده بین‌المللی کشتیرانی متابعت خواهند کرد.
- (۵) موقع عبور از تنگه‌های بین‌المللی از مقررات و قوانینی که برای جلوگیری از تصادم کشتی‌ها و جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی وضع شده متابعت خواهند نمود.
- (أ) دولت ساحلی تنگه بین‌المللی می‌تواند مقرراتی را راجع به امور زیر وضع نماید:
  - (۱) تعیین خطوط عبور و مرور (رفت و برگشت) کشتی‌ها
  - (۲) جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی
  - (۳) کنترل یا جلوگیری از ماهیگیری در محدوده معینی از اطراف تنگه بین‌المللی
  - (۴) کنترل یا جلوگیری بارگیری یا تخلیه بار در محدوده معینی از اطراف تنگه بین‌المللی
  - (۵) کنترل یا جلوگیری از سوار یا پیاده شدن مسافر در محدوده معینی از اطراف تنگه بین‌المللی

(ب) دولت ساحلی تنگه بین‌المللی نباید:

(۱) موانعی در عبور و مرور کشتی‌های خارجی در تنگه بین‌المللی در آنچه که مربوط به

حق ترانزیت می‌باشد ایجاد نماید.

(۲) استفاده از حق ترانزیت کشتی‌های خارجی به حالت تعلیق درآورد.

(۳) در استفاده کشتی‌های خارجی از حق ترانزیت بین کشورهای مختلف تبعیض قائل

شود.

(ج) حق عبور ترانزیتی شامل حق پرواز هواپیماهای خارجی از فضای فوقانی تنگه‌های بین-

المللی نیز می‌گردد.

### تعریف فلات قاره

فلات قاره‌ای یا فلات قاره اصطلاحی است که از ترجمه تحت الفظی Continental Shelf به زبان

انگلیس و Continental Plateau وارد زبان فرانسه شده و جزء مصطلحات جغرافیایی و حقوقی ایران

گردیده است.

طبق تعریفی که دائرة المعارف بریتانیا بدست می‌دهد «فلات قاره اصطلاح جغرافیایی طبیعی برای

سکو و پایه‌هایی می‌باشد که در زیر دریا واقع شده و قاره روی آن قرار گرفته و چون آب اقیانوس‌ها از حجم

گودی‌های کره زمین بیشتر بوده مقداری از آنها بالا آمده و قسمتی از خشکی یعنی پایه‌های قاره را فرا

گرفته است از پایه‌های مزبور قسمتی که تا ۶۰۰ یا عمق سطح دریا قرار گرفته بعنوان فلات قاره شناخته

شده است.<sup>۱</sup>»

---

<sup>۱</sup> جهان نما، ابراهیم، فلات قاره در حقوق بین‌الملل، انتشارات شرکت ملی نفت ایران، تهران، ۱۳۴۵، صفحه ۱۲ و ۱۳



### تعریف جغرافیایی فلات قاره

علمای زمین‌شناس از اواخر قرن نوزدهم با مطالعاتی که در کف دریاها و اقیانوس‌ها بعمل آوردند به این نتیجه رسیدند که هرچه از ساحل بطرف دریا پیش می‌روند بر عمق دریا افزوده می‌شود اما این افزایش عمق در همه جا به یک نسبت نبوده و در یک حد و نقطه‌ای عمق آب ناگهان افزایش زیاد یافته و به شیب تندی که اصطلاحاً آنرا Substantial Fall Off گویند می‌رسد در آن حد و نقطه که نسبت شیب تغییر کرده و سرازیری دیوار مانندی در زیر آب ایجاد شده باصطلاح زمین‌شناسان یک Edge یا لبه‌ای بوجود آمده که فاصله آن تا ساحل بنام فلات قاره Continental Shelf و آنچه بین آن لبه و کف اقیانوس قرار گرفته سراسیبی بنام Continental Slope خوانده شده است.<sup>۱</sup>

بنابراین «فلات قاره ادامه خشکی در دریاست»

### تعریف فلات قاره از دید حقوقی طبق ماده ۷۶ عهدنامه حقوق دریاها

«فلات قاره شامل بستر و زیربستر دریا، در ماورای دریای سرزمینی یک کشور ساحلی می‌تواند براساس معیارهای زمین‌شناسی حد فلات قاره خود را تا ۳۵۰ مایل دریایی از خطوط مبدأ دریای سرزمینی تعیین کند. اما در هیچ حالتی فلات قاره نباید از این حد فراتر رفته و یا از ۱۰۰ مایل دریایی بعد از محلی که عمق آن ۲۵۰۰ متر است، بیشتر شود.»

دولت ایران کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌المللی دریاها را امضا کرده است اما متن این کنوانسیون هنوز به تصویب مجلس شورای اسلامی نرسیده است. از نظر حقوقی تصویب این کنوانسیون مهم و تعهد به اجرای آن از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران به منزله تغییراتی در وضع تعهدات و حقوق ایران در حقوق بین‌الملل دریا (نسبت به کنوانسیون‌های چهارگانه ژنو ۱۹۵۸ که ایران آنرا امضا کرده است) می‌باشد.

<sup>۱</sup> جهان نما، ابراهیم، منبع پیشین، صفحه ۱۳ و ۱۴

از نظر نظامی نیز اهمیت استراتژیک خلیج فارس در دنیا و محافل بین‌المللی مثال بارز و روشنی است و در واقع از حساس‌ترین مناطق نظامی جهان به شمار می‌رود.

مهمترین اعتراض دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها ۱۹۸۲ مربوط به حقوق بی‌ضرر کشتی‌ها از دریای سرزمینی سواحل ایران می‌باشد. آیا این عبور شامل ناوهای جنگی نیز می‌شود؟

در تاریخ حقوق بین‌الملل دریاها این موضوع همیشه مورد بحث و مجادله بین کشورهای مختلف بوده است ولی چون کشورهای اروپایی و آمریکایی بجز در زمان جنگ، در زمان صلح همیشه با هم روابط دوستانه‌ای داشته‌اند عبور ناوهای جنگی این کشورها از سواحل یکدیگر (در زمان صلح) نه تنها موضوع متنازع فیه نبوده بلکه عبور ناوها غالباً توأم با تشریفات نظامی خاص نیروی دریایی که شامل به پیشواز رفتن یک ناوچه نیروی دریایی کشور ساحلی به منظور خوش‌آمدگویی و نواختن سرود ملی کشور ساحلی توسط ناو در حال عبور و سلام نظامی بصورت سان یک گروهبان ناوی روی هر کدام از عرشه‌ها بوده است.

اما وجود این تشریفات باعث ایجاد یک قانون عرفی در زمینه عبور ناوهای جنگی نشده است و کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها ۱۹۸۲ به دلیل مخالفت کشورهای دیگر با این موضوع و در عدم وجود یک قانون عرفی در این زمینه ساکت می‌باشد. در هر صورت از نظر مردم ایران و دولت جمهوری اسلامی ایران حضور یک شناور نظامی بیگانه در آب‌های سرزمینی ایران غیر قابل قبول می‌باشد.

در همین زمینه حقوق موضوع ایران طبق ماده ۹ قانون مناطق دریایی عبور بی‌ضرر شناورهای جنگی منوط به موافقت قبلی مقامات صالحه ایرانی دانسته است.

اعتراض ایران در زمینه حق عبور ترانزیتی ناوهای جنگی از تنگه‌ها می‌باشد. نمایندگی ایران در کنفرانس به حق عبور ترانزیتی ارائه شده در کنوانسیون ۱۹۸۲ اعتراضی نداشت و این حکایت از رضایت ایران نسبت به این قاعده دارد. با وجود این ایران تمایل به محدودیت رفت و آمد شناورهای جنگی بیگانه در خلیج فارس و دریای عمان دارد و این تنگه هرمز است که بوسیله دریای عمان و اقیانوس هند، کشورهای

ساحلی خلیج فارس را با دریاهای آزاد جهان مرتبط می‌سازد و ایران اصرار دارد حضور نظامی مستمر بیگانگان در خلیج فارس - که مستلزم عبور از تنگه هرمز است - ضرورتی ندارد. عرض این تنگه در کوتاهترین فاصله ۳۸ کیلومتر یعنی ۲۰.۵ مایل دریایی است که آب‌های آزاد اقیانوس هند و دریای عمان را به منطقه انحصاری اقتصادی کشورهای مختلف خلیج فارس متصل می‌کند.<sup>۱</sup>

البته وجود جزایری همچون جزیره قشم در مجاورت تنگه هرمز و در داخل محدوده دریای سرزمینی ایران با توجه به ماده ۳۸ کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها ۱۹۸۲ باعث شده است که اساساً در برخی از قسمت‌های تنگه هرمز یعنی در آن قسمت از دریا که بین جزیره و سرزمین خاکی اصلی ایران واقع شده است حق عبور ترانزیتی اعمال نشود زیرا مطابق این ماده در مواردی که راه عبور هم در آب‌های حد فاصل بین یک جزیره و متعلق به یک کشور و سرزمین اصلی همان کشور وجود داشته باشد و هم راه عبور از دریای آزاد یا از طریق دیگری وجود داشته باشد حق عبور ترانزیتی از طریق اول اعمال نمی‌گردد.

در رابطه با تعیین مرزهای دریایی در خلیج فارس، اولین اقدام مربوط به تعیین خطوط مبدأ می‌باشد. ایران در تعیین خطوط مبدأ خود از هر دو روش خط مبدأ عادی و مستقیم مندرج در کنوانسیون طبق نقشه مصوب سال ۱۳۵۲ دولت وقت استفاده نموده است که منطبق بر کنوانسیون می‌باشد. در زمینه تعیین حدود فلات قاره ایران در خلیج فارس با کشورهای ساحلی روبرو، ایران چهار معاهده با کشورهای عربستان سعودی به تاریخ ۱۹۶۸، قطر به تاریخ ۱۹۶۹، بحرین ۱۹۷۱ و عمان ۱۹۷۴ منعقد کرده است.<sup>۲</sup>

---

<sup>۱</sup> دولتیار، مصطفی، رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی - با تأکید بر مسائل حقوقی تنگه هرمز - وزارت امور خارجه - تهران ۱۳۷۲، صفحه ۱۸

<sup>۲</sup> محمودی، هانیه، شرکت نفت فلات قاره ایران و فعالیت آن در زمینه استخراج نفت دریایی از نقطه نظر حقوق بین‌الملل دریاها، پایان نامه، ۱۳۸۸، صفحه ۱۴۴ تا ۱۴۷

در رابطه با قانون موضوع ایران در رابطه با فلات قاره آخرین قانون مصوب ایران به تاریخ ۱۳۷۲/۲/۱۲ با عنوان قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان می‌باشد که به تصویب مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان رسیده است.

یکی از ویژگیهای این قانون مطابقت آن با قوانین و مقررات کنوانسیون حقوق بین‌المللی دریاهای ۱۹۸۲ می‌باشد بی‌آنکه هنوز ایران این کنوانسیون را مورد تصویب قرار داده باشد. تنها موردی که متن این قانون با متن کنوانسیون اندکی متفاوت می‌باشد این است که متن کنوانسیون در رابطه با عبور بی‌ضرر ناوها و کشتی‌های جنگی را مستثنی نکرده و اصلاً انواع کشتی‌ها را احصاء نکرده است. این به معنی مجاز بودن عبور می‌تواند تفسیر گردد و از نظر بعضی از حقوقدانان دیگر قید نشدن کشتی‌های جنگی در متن کنوانسیون بدین معنی است که این موضوع به اختیار کشورهای متعاقد کنوانسیون گذاشته شده است. در هر صورت ماده ۹ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی مصوب ۱۳۷۲ می‌گوید:

« عبور شناورهای جنگی ، زیر دریائی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای و هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریایی‌های حامل مواد اتمی یا خطرناک و زیان‌آور برای محیط زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی از دریای سرزمینی منوط به موافقت مقامات صالحه جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. زیر دریائی‌ها در سطح آب و با پرچم برافراشته عبور نمایند. »

این قانون در فصل سوم خود با عنوان منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره در بند الف ماده ۱۴ می‌گوید:

حقوق حاکمه و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران در مآورای دریای سرزمینی که منطقه اقتصادی انحصاری نامیده می‌شود به شرح زیر اعمال می‌گردد:

أ) اکتشاف و بهره‌برداری و حفاظت و اداره کلیه منابع طبیعی جاندار و بی‌جان بستر و زیربستر دریا و آب‌های روی آن و انجام سایر فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با بهره‌برداری از آب، باد و جریان‌های دریایی جهت تولید انرژی. حقوق مذکور در این منطقه انحصاری است.

ماده ۱۵ قانون در رابطه با فلات قاره می گوید :

### حقوق حاکمه و صلاحیت در فلات قاره

حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران نسبت به فلات قاره که دنباله طبیعی قلمرو خشکی و شامل زیر بستر مناطق دریایی مجاور ماورای دریای سرزمینی ایران می باشد نیز طبق ماده (۱۴) بر حسب مورد اعمال می گردد.

این قانون در ماده ۱۷ خود در رابطه با فلات قاره هر نوع اکتشاف . تحقیقات علمی و حتی دستیابی به اشیاء مفروق در این منطقه را منوط به اخذ اجازه از دولت ایران نموده است؛ و نیز به موجب ماده ۱۹ این قانون در هر نقطه از خلیج فارس و دریای عمان که حدود منطقه EEZ و فلات قاره بوسیله موافقتنامه‌های دو جانبه تعیین نشده باشد. معیار خط مرزی، خطی خواهد بود که کلیه نقاط آن از نزدیکترین نقاط خطوط مبدأ طرفین به یک فاصله باشد. و البته همانطور که در صفحات قبلی اشاره شد این معیار مطابق با مقررات کنوانسیون حقوقی بین‌الملل دریاها و رویه قضایی موجود می‌باشد.<sup>۱</sup>

---

<sup>۱</sup> محمودی، هانیه ، منبع پیشین، صفحه ۱۵۲ تا ۱۵۴

### ۳-۴) کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق بین‌الملل دریاها

در اینجا به خلاصه ای از موارد کل حقوق و حدود ناشی از این کنوانسیون می‌پردازیم.

#### قانون دریا

در یک نظر کلی قانون دریا به موضوع کلی قوانین بین‌المللی دریایی اطلاق می‌شود و نه تنها قوانین حقوق خصوصی و حقوق عمومی دریایی را در برمی‌گیرد، بلکه قوانین تجاری و بازرگانی و همچنین قوانین مربوط به امنیت بر آب‌ها و حمل مسافر و کالا را نیز در برمی‌گیرد. جنبه‌های مربوط به دریاهای آزاد، آب‌های سرزمینی و آب‌های داخل کشورها به طوری که قابل کشتیرانی باشند همانند بنادر به مقدار متناهی در کنوانسیون ژنو در سال ۱۹۵۸ و به مقدار زیادی در کنوانسیون ۱۹۸۲ به بحث گذارده شده است. پیشرفت قانون دریا در سه مرحله زیر صورت گرفت.

#### ۱) از تلاش‌های اولیه، قبل سال ۱۹۵۸:

تلاش‌هایی در جهت قانونگذاری بر دریاهای آزاد و آب‌های سرزمینی به یک کمیته فرعی مجمع جهانی باز می‌گردد که در سال ۱۹۲۵ پیش‌نویس کنوانسیون در این زمینه را تهیه کرد. این کار با کنفرانس قانونگذاری لاهه در ۱۹۳۰ ادامه یافت. گرچه این اقدامات هیچ کدام به عنوان یک توافق بین‌المللی مورد پذیرش همگان به صورت یک ابزار هم‌جانبه درنیامد. به طور خلاصه تا سال ۱۹۵۸ این قانون مسکوت ماند تا بوسیله اصول گمرکی قوانین بین‌المللی پذیرفته شده. قوانینی که در طول قرن‌ها گسترش یافته بود تا فعالیت‌های دریایی را قانونمند کند.

#### ۲) کنوانسیون ژنو سال ۱۹۵۸:

کنوانسیون ژنو مربوط به آب‌های سرزمینی آب‌های بین دو کشور دریاهای آزاد و ماهیگیری می‌شد.

گرچه از بسیاری از جهت می‌توان گفت که خیلی دیگر از قوانین مربوط به دریاهای سرزمینی مسکوت باقی مانده بود.

۳) سومین مرحله قانون‌گذاری دریاها از سال ۱۹۷۳ تا ۱۹۸۲ به طول انجامید و در سال ۱۹۸۲ به تصویب رسید.<sup>۱</sup>

کنوانسیون ۱۹۸۲، به طور قابل ملاحظه‌ای قوانین دریاها را تغییر داد. قانون جدید آب‌های سرزمینی را به ۱۲ مایل افزایش داد، حقوق عبور ترانزیتی را که معین ساخت و عبور از آب‌های مجمع الجزایر میانه اقیانوس‌ها را کاملاً مشخص ساخت. شاید مشکل‌ترین قانون برای تصویب قانون منطقه اقتصادی انحصاری ۲۰۰ مایلی بوده که آب‌های ساحلی و منابع آنرا تعیین می‌کرد و در عین حال از آزادی دریانوردی، ناوبری و ارتباط دفاع می‌نمود. این قانون همچنین رژیم تعریف شده‌ای را از مجمع الجزایر میانه اقیانوس معین می‌کرد. این قانون همچنین اذعان داشت که منابع زیر اقیانوس‌ها به عنوان میراث جهانی، متعلق به همه انسان‌ها است.<sup>۲</sup>

### دریای ساحلی و منطقه حفاظتی

کشورهای ساحل دریا حق دارند تا فاصله ۱۲ میل دریایی (۲۲/۲ کیلومتر) از خط الرأس پایین‌ترین نقطه جزر دریا در ساحل خود را به طور کامل اعمال حاکمیت کنند. این حق، بر اساس فصل دوم کنوانسیون شامل حاکمیت بر سطح دریا، اعماق و فضاء فوق آن و نیز بستر دریا و اعماق زمینی این بستر است. به عبارت دیگر دولت ساحلی آزاد است و در این محدوده هر قانونی را بخواهد آزادانه اعمال کند، از پرواز هواپیما بر فراز دریای ساحلی جلوگیری نماید، عبور کشتی‌ها را با رعایت «اصل حق عبور بی‌ضرر»

<sup>1</sup> Bri sh shipping law2, Maharay Nagendrasingh, Stevens and sons 1983 ,part 4, p 2625

<sup>2</sup> United nations convention on law the sea, Commentany, Volume1, Mur ron H. Nordquist, Ma nus Nihoff Publisher 2 1085

طبق مواد ۱۷ الی ۳۲ پیمان، تنظیم و کنترل کند و از هر یک از منابع طبیعی آن که بخواهد بهره برداری نماید.

به علاوه بنا بر ماده ۳۳ کنوانسیون، مازاد بر دریای ساحلی خود، کشور ساحلی می‌تواند در فاصله‌ای حداکثر تا ۱۲ مایل دریایی دیگر که منطقه حفاظتی نامیده می‌شود جهت بازرسی گمرکی و پولی، جلوگیری از ورود مهاجران غیر مجاز؛ به منظورهای بهداشتی؛ مبارزه با قاچاق مواد مخدره، نوعی کنترل برقرار کند و متخلفان را تحت تعقیب قرار داده و مجازات نماید.

مسالهی عرض آب‌های ساحلی در کنفرانس اول ژنو در سال ۱۹۵۸، لاینحل ماند و در کنفرانس دوم ژنو در سال ۱۹۶۰ که صرفاً و اصولاً به منظور رسیدگی به این معضل و حل آن تشکیل شده بود نیز به جایی نرسید. ولی در کنفرانس سوم به شکلی که مورد نظر و خواسته کشورهای فاقد قدرت دریایی قابل ملاحظه بود، به خصوص گروه آسیایی-آفریقایی، تصویب شد. در عین حال، کنفرانس بر حفظ اصل قدیمی و ضروری «عبور بی‌ضرر» از آب‌های ساحلی بنا بر نیازهای صلح آمیز و ضرورت‌های دریانوردی تاکید ورزید و آن را تضمین و کشورهای ساحلی را متعهد به رعایت آن نمود. به این جهت ظرف زمانی کوتاه پس از رسمیت یافتن پیمان، ۱۳۳ کشور اصل ۱۲ میل دریایی را با وضع قوانین جدید در تعیین آب‌های تحت حاکمیت خود رسماً برقرار کردند؛ و بر طبق مقررات دیگر پیمان به شرحی که خواهد آمد، ۱۰۶ کشور منطقه اختصاصی اقتصادی را متصرف شدند؛ و ۱۹ کشور، منطقه ماهیگیری خود را تا ۲۰۰ میل دریایی توسعه دادند.

باید یادآور شد که در شروع کنفرانس سوم، ۲۵ قدرت دریایی که دارای ناوگان قابل ملاحظه جنگی و تجاری هستند، هنوز بر تحکیم عرض سنتی سه مایل دریایی به عنوان آب ساحلی اصرار داشتند. ۶۶ کشور آب‌های ساحلی خود را رسماً تا ۱۲ مایل دریایی توسعه داده بودند. ۱۵ کشور ۴ الی ۱۰ مایل دریایی را برای خود تعیین کرده بودند. و ۸ کشور مدعی توسعه حاکمیت خود تا ۲۰۰ مایل دریایی بودند. اما محدود نمودن زمان کنفرانس به دوره‌ای کوتاه مانند کنفرانس اول و دوم و تداوم آن ظرف یک دهه‌ی طولانی و اجلاسیه-



های متعدد و نسبتاً طولانی سالانه باعث شد که بالاخره در مجموع، مناطق مختلف بهره‌برداری اقتصادی و حفاظتی و تحت حاکمیت مطلق کشورها، با توجه به ضرورت‌های مربوط به مسائلی مانند عبور از آب‌های ساحلی تنگه‌های محل عبور کشتیرانی بین‌المللی و یا وضعیت خاص کشورهای مجمع‌الجزایری، تعریف و مشخص و نتیجه‌ای مطلوب عاید کنفرانس جامعه بین‌المللی شود.

### تنگه‌های محل عبور کشتیرانی بین‌المللی

با تصویب و رسمیت یافتن پیمان، آب‌های بیش از یکصد تنگه موجود جهان که محل عبور و مرور کشتیرانی بین‌المللی هستند، با قبول و تصویب عرض ۱۲ مایل دریایی به عنوان آب ساحلی به جای سه مایل دریایی که قبلاً اعمال می‌شد تبدیل به آب ساحلی شده‌اند.

اکثر تنگه‌های مهم استراتژیک بین‌المللی مانند جبل الطارق به پهنای ۸ مایل دریایی که یگانه راه ورود به دریای مدیترانه از اقیانوس اطلس است؛ تنگه مالاکا به پهنای ۲۰ مایل دریایی که آبراه اصلی اتصال اقیانوس آرام و اقیانوس هند می‌باشد؛ تنگه هرمز به عرض ۲۱ مایل دریایی که یگانه راه ورود به منطقه نفت خیز خلیج فارس است، و باب‌المندب به پهنای ۱۴ مایل دریایی که محل ارتباط اقیانوس هند و بحر احمر و راه رسیدن به ترعه سوئز است، همگی از این جمله‌اند.

در جریان کنفرانس سوم، ایالات متحده آمریکا و شوروی سابق بر این عقیده بودند که علی‌رغم این تغییر، حق عبور از تنگه‌ها باید هم چون گذشته مانند حق عبور از دریای آزاد باشد. در مقابل کشورهای ساحلی هم‌جوار تنگه‌ها، با توجه به وضع جدید می‌خواستند که مقررات مربوط به آب‌های ساحلی یعنی با «حق عبور بی‌ضرر» در تنگه‌ها رعایت شود و تاکید داشتند که عبور بدون کنترل ناوگان جنگی از تنگه‌ها می‌تواند امنیت کشور ساحلی را به خطر اندازد. مقررات حق عبور بی‌ضرر در این جا مورد قبول قدرت‌های دریایی نبود. آنها از جمله می‌گفتند در آن صورت، یکی از مشکلات این خواهد بود که زیردریایی‌ها ناچار خواهند شد هنگام عبور از تنگه‌ها در سطح دریا حرکت کنند و پرچم خود را نشان دهند و امنیت خود را به خطر اندازند و بعلاوه این که «حق عبور بی‌ضرر» در حقوق بین‌الملل گذر هواپیماها را تضمین نمی‌کند.

به این ترتیب، اصل جدیدی تحت عنوان حق « عبور ترانزیت » بر اثر توافق بین کشورهای ساحلی و قدرت‌های دریایی به عنوان راه حل ابداع و مورد توافق قرار گرفت که تلفیقی است از حق « عبور بی‌ضرر » در آب‌های ساحلی و حقوق کشتیرانی در دریای آزاد که عبور بلاممانعت کشتی‌ها و هواپیما را از تنگه‌ها مانند عبور از دریای آزاد تضمین کرده است. این راه حل، یکی از معضلات اصلی را که موجب ناکامی و نافرجامی کنفرانس دوم ژنو شد از میان برداشت و به مساله عرض آب‌های ساحلی سامان بخشید.

« گذر ترانزیت » حق عبور را برای کشتی‌ها و هواپیماها (بدون هیچ اشاره‌ای به معضل زیردریایی-ها)، در آب و فضا تنگه‌هایی که مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی هستند محفوظ و تضمین کرده است، مشروط به آن که کشتی‌ها بدون تاخیر و توقف (مگر در صورت اشکال فنی و نیاز به انجام تعمیرات) عبور کنند و مزاحمتی برای کشورهای هم‌جوار تنگه فراهم ننمایند و آنها را مورد تهدید قرار ندهند و برای ممانعت از آلودگی آبراه‌ها همکاری کنند. کشورهای هم‌جوار تنگه‌ها نیز به نوبه خود مجاز شدند در حدود کنوانسیون مقرراتی برای عبور و مرور کشتی‌ها و نظارت بر کشتیرانی و تعیین آبراه مناسب در تنگه هم‌جوار خود و سایر جنبه‌های مربوط به عبور وضع کنند.

### کشورهای مجمع‌الجزایری

کشورهایی که از مجموعه یا مجموعه‌هایی از جزایر نزدیک و مرتبط به هم تشکیل شده‌اند در آب-های دریای میانی مجمع‌الجزایر مانند آب‌های ساحلی، حق اعمال حاکمیت دارند که سرحد آن را خطوط مستقیم ترسیم شده بین جزایر محوطه خارجی مجموعه جزایر تشکیل می‌دهد. سایر کشورها می‌توانند بنابر تجویز ماده ۵۲ کنوانسیون از آبراه‌های مشخص دریای میانی که توسط کشور مجمع‌الجزایری تعیین می‌شود مبادرت به عبور بی‌ضرر بر طبق مقررات بین‌المللی بنمایند. با شناخته شدن این حقوق برای کشوری مانند اندونزی، به عنوان مثال، کشتی‌هایی که از اقیانوس هند عازم اقیانوس آرام می‌باشند، با تضمین شدن حق عبور بی‌ضرر نیازی به طولانی کردن مسیر خود ندارند.

مهمترین مثال کشور مجمع الجزایری، بنابر اشاره فوق، اندونزی است که در بخش عمده‌ای از اقیانوس آرام گسترده شده و با عرضی طولانی از شرق تا غرب، از پهناورترین کشورهای جهان است. ادعاهای تاریخی آن کشور درباره داشتن حاکمیت بر آب‌های داخلی مجمع الجزایر، به ویژه باعث شد که مقررات مربوط به کشورهای مجمع الجزایری در دستور کار کنفرانس سوم قرار گیرد و در پیمان گنج‌انیده شود.

### مناطق انحصاری اقتصادی

در کنوانسیون برای کشورهای ساحلی تا فاصله ۲۰۰ مایل دریایی (۳۷۰ کیلومتر) حق اعمال انحصاری حاکمیت اقتصادی به تصویب رسیده است که شامل استفاده از منابع طبیعی و برخی فعالیت‌های اقتصادی مشروح در کنوانسیون و نوعی اقتدار و حاکمیت مشخص ولی محدود بر انجام تحقیقات علمی دریایی و حفظ محیط زیست است. حق و آزادی کشتیرانی و دریانوردی و پرواز بر فراز مناطق اقتصادی و استقرار لوله و کابل کشی و عبور دادن آن از این مناطق همانند دریای آزاد در پیمان برای همگان حفظ و تضمین شده است. به علاوه برای کشورهایی که به دریا دسترسی ندارند و کشورهایی که به دلایل جغرافیایی از منابع زنده دریایی به حد کافی برخوردار نیستند، تسهیلاتی برای استفاده از این مناطق پیش بینی شده است. این کشورها می‌توانند از آن بخش از منابع این مناطق که مورد بهره‌برداری کشور ساحلی نیست، به شرح مقرر در کنوانسیون استفاده کنند.

بر طبق مفاد و مقررات کنوانسیون، حفاظت از ماهی‌های مهاجر و ماهی‌هایی که خارج از مناطق اختصاصی زاد و ولد میکنند و حفاظت از پستانداران دریایی که در این مناطق وجود دارند و یا به آن رفت و آمد می‌کنند موکداً پیش بینی شده است. به علاوه مقررات ویژه اجرائی مربوط به آن طی موافقت نامه‌ای جداگانه تحت عنوان موافقت نامه بین‌المللی نحوه اجرای مفاد کنوانسیون سازمان ملل متحد (درباره حقوق دریاها) درباره حفظ ذخایر ماهی‌هایی که خارج از منطقه اقتصادی زاد و ولد می‌کنند و ذخایر ماهی‌های کثیرالمهاجرت، روز چهارم اوت ۱۹۹۵ در نیویورک به تصویب ملل متحد رسید و از روز ۱۱ دسامبر ۲۰۰۱ قدرت اجرایی یافت.

تاکنون ۶۲ کشور موافقت نامه مزبور را تصویب کرده و یا به آن ملحق شده اند از جمله دولت ایران که روز ۱۷ آوریل ۱۹۹۷ الحاق خود را به این سند اعلام کرده است. موافقت نامه مورد بحث حاصل کنفرانسی است که ملل متحد در همین زمینه از سال ۱۹۹۱ تشکیل داد. ظرف پنج سال و ضمن چندین اجلاسیه کار آن به نتیجه رسید. موافقت نامه، دارای ۱۳ فصل مرکب از ۵۰ ماده مشروح با یک مقدمه و دو ضمیمه است.

### فلات قاره

حق حاکمیت کشورهای ساحلی بر بستر دریا جهت اکتشاف و بهره برداری از فلات قاره مجاور سواحل خود تا عرض ۲۰۰ مایل دریایی (۳۷۰ کیلومتر) به رسمیت شناخته شده است. در شرایط خاص این عرض می تواند تا ۳۵۰ مایل دریایی (۶۴۷ کیلومتر) یا حتی بیشتر گسترش یابد با این شرط که کشور ساحلی الزاماً بخشی از درآمد ناشی از بهره برداری مواد معدنی عرض مازاد بر ۲۰۰ مایل دریایی را به صندوقی تأدیه می کند. این وجوه طبق مقررات کنوانسیون بین کشورهای متعاقد به طور منصفانه تقسیم می شود. کشورهای در حال توسعه که خود به علاوه واردکننده مواد معدنی مورد استخراج باشند از این شرط معاف هستند و ملزم به تأدیه وجه به صندوق مزبور نمی باشند.

برای کنترل و تنظیم امور مربوط به توسعه فلات قاره به عرض بیش از ۲۰۰ مایل دریایی، تعیین حدود و تخصیص آن به کشور ساحلی متقاضی، به تجویز کنوانسیون، نهادی به نام کمیسیون تعیین حدود فلات قاره ای برای تعیین حدود و اجراء مفاد کنوانسیون تشکیل شده است.

از دهه شصت به بعد تحقیقات و اختراع دستگاه ها و ابزار مختلف در زمینه های اقیانوس شناسی و تکنولوژی دریایی این امکان را به دولت ها داد که اعماق دریاها و اقیانوس ها را بهتر شناخته و تعریف دقیقتری از فلات قاره به دست بیاورند. اولین نتیجه این تحقیقات این بود که کف اقیانوس ها و دریاها را به صورت زیر تقسیم نمایند.

## ۱) Ocean Basin و Ocean Floor

Ocean Floor از جایی شروع می‌شود که در واقع وسط اقیانوس محسوب شده (مثلاً وسط اقیانوس اطلس نسبت به دو قاره اروپا و آمریکا یا آفریقا و آمریکای لاتین) و پوسته زمین نسبت به هسته مذاب آن کمترین قطر را داشته و در آنجا هیچ نوع رسوباتی دیده نمی‌شود. عمق این قسمت حدود ده هزار متر می‌باشد. از این نقطه به طرف خشکی یک منطقه صاف و باز دیده می‌شود که عمق آن نسبت به Ocean Floor در حدود دو هزار متر کمتر است. به این ناحیه Ocean Basin گفته می‌شود. به زبان حقوق این دو منطقه با هم Plaine abyssale نامیده شده است.

## ۲) Continental Rise

از ناحیه Ocean Basin اگر به طرف خشکی حرکت کنیم به منطقه‌ای می‌رسیم که آنجا رسوبات دریایی در وسعت بسیار عظیمی شروع شده و با یک شیب ملایم به سمت بالا افزایش پیدا می‌کند. این قسمت Continental rise نامیده شده است. عمق آب در این قسمت از پنج هزار متر شروع و به طرف خشکی بتدریج از آن کاسته می‌شود.

## ۳) Continental Slope

در انتهای Continental Rise به طرف خشکی یک سر بالایی که به طرف فلات قاره بالا می‌رود دیده می‌شود که Continental Slope نامیده شده است، که در واقع لبه مرزی پایه قاره به شمار می‌رود. عمق آب در این ناحیه حدود دو سه هزار متر است.

## ۴) Continental Margin

در اثر جریان‌های آب و چرخش‌های آن، رسوبات دریایی حد فاصل Continental Slope و فلات قاره، یک منطقه نسبتاً کوچکی به وجود آورده‌اند که شکل لبه داری به خود گرفته است به این قسمت از کف اقیانوس Continental Margin گفته می‌شود. بعضی از محققین آن را حد فاصل برخورد قلمرو اقیانوسی با قلمرو قاره‌ای دانسته‌اند.

## ۵) Continental Shelf

شیب Continental Margin در نزدیکی‌های خشکی به تدریج ملایم شده و از عمق آب کاسته می‌شود به طوری که عمق آب در این ناحیه به کمتر از دویست متر می‌رسد. این قسمت Continental Shelf فلات قاره نامیده می‌شود.<sup>۱</sup>

### دریای آزاد

بر اساس کنوانسیون، آزادی‌های سنتی مانند کشتیرانی، پرواز بر فراز دریای آزاد، صید ماهی و استفاده از منابع زنده‌ی دریا و همچنین تحقیقات و مطالعات علمی دریایی و امور مربوط به اقیانوس شناسی در دریای آزاد برای عموم تأمین و تضمین شده است. در عین حال تمام کشورها متعهدند محیط زیست و منابع زنده دریایی را حفظ کرده و برای ممانعت از نابودی آن هریک منفرداً و نیز مجتمعاً در جامعه بین‌المللی، با همکاری دیگران در سطح جهانی و یا به صورت منطقه‌ای تلاش و کوشش کنند و در این سطوح همراه با سایرین، مقررات و معیارهایی جهت پیشرفت کار و نیل به هدف برقرار سازند.

### آلودگی دریا

کشورهای متعهد، در حیطه‌ی اقتدارشان، بنابر مفاد کنوانسیون به شرحی که ذکر شد، مسئول کنترل و جلوگیری از آلوده شدن دریا و اقیانوس و محیط‌زیست دریایی می‌باشند و در صورت نقض تعهدات بین‌المللی مسئول جبران خسارات ناشی هستند. این مسئولیت تنها با ممانعت از ریختن زباله در دریای آزاد شروع نمی‌شود. این موضوع دامنه گسترده دارد که بعضاً ارتباط مستقیم با اعمالی پیدا می‌کند که روی زمین شروع می‌شود و حاصل آن به شکلی راه به اقیانوس پیدا می‌کند.

---

<sup>۱</sup> ثریائی آذر، حسین، حقوق بین‌الملل عمومی، نشر قومس، ۱۳۸۲، صفحه ۱۲۴ و ۱۲۵

در حال حاضر در آبراه‌های دریایی، از سواحل آفریقا تا جنوب آمریکا و در مناطق دیگر همه جا مقادیر قابل توجه روغن موتور، قیر، نفت و ورقه‌های پلاستیک و اشیاء پلاستیکی در سطح آب دیده شده است. تور هایداهل (Thor Heyerdahl) کاشف و باستان‌شناس معروف نروژی، که در سال ۱۹۷۰ با زورقی ساخته شده از پاپیروس اقیانوس اطلس را از سواحل آفریقا تا بحرالغریب و هند غربی در سواحل آمریکا، در یکی از سفرهای معروف اکتشافی خود با موفقیت پیمود، بر این حقیقت، یعنی آلودگی آبراه محل گذر خود شهادت داده است. جمله معروف او که «چون اقیانوس را بی‌انتها فرض کرده‌ایم، از آن به منزله زباله‌دان و محل فاضلاب استفاده می‌کنیم» اعلام خطری است که از جمله در تصمیم‌گیری‌های ملل متحد و شکل پیدا کردن مقررات پیمان اثر گذاشت.

بدیهی است که کشورهای پیشرفته‌ی صنعتی با اقتصاد وسیع مصرفی بیش از همه در نابودی محیط زیست سهیم‌اند و بیش از همه مسئول. بنابر گزارش‌های دفتر امور اقیانوس‌ها و حقوق دریایی ملل-متحد، به عنوان مثال بخش وسیعی از سواحل و پلاژهای ایالات متحده، اغلب به روی استفاده کنندگان بسته می‌شود، زیرا امواج دریا زباله‌های پزشکی و بیمارستانی و انواع دیگر زباله را به ساحل برمی‌گردانند. هربار که یکی از تانکرهای حامل نفت خام تصادف می‌کند فاجعه‌ای غیر قابل جبران به جای می‌گذارد؛ و هربار که کارخانه‌ای زباله‌اش به سوی دریای ساحلی سرازیر می‌شود؛ هربار که فاضلاب شهرهای بزرگ ساحلی به دریا می‌ریزد؛ و هر بار که روغن موتور یک اتوموبیل تعویض و روغن سوخته به فاضلاب شهری ساحلی سرازیر می‌شود، آلودگی اقیانوس نیز افزایش می‌یابد. در پیمان به طور کلی از شش منشأ اصلی آلودگی اقیانوس نام برده‌اند که عبارتند از فعالیت‌ها و در نتیجه آلودگی‌هایی که منشأ آن روی زمین و در سواحل است؛ حفاری در فلات قاره؛ استخراج معادن بستر دریا؛ ریختن زباله در اقیانوس‌ها؛ آلودگی ناشی از کشتی‌ها و دریانوردی؛ و آلودگی‌های هوایی و جوی. برای رفع این عوامل، چنان که اشاره شد وظایف و مسئولیت‌هایی برای دول متعاقد به ویژه کشورهای ساحلی و «کشورهای صاحب پرچم» کشتی‌ها و موسسات تخصصی ملل متحد تعیین شده است، از جمله وظایف و مسئولیت‌های خاص برای کشورهایی که از مناطق اختصاصی اقتصادی در دیای آزاد همجوار کشورشان بهره می‌برند.

## جزایر

تشخیص و تعیین دریای ساحلی، منطقه اختصاصی اقتصادی، و فلات قاره جزیره‌ها بر اساس مقررات و معیارهای مربوط به کشورهای ساحلی است. اما صخره‌های جزیره مانند دریایی که قابل سکونت انسانی و با استقرار زندگی اقتصادی نباشند، شامل مقررات مربوط به مناطق اختصاصی اقتصادی و فلات قاره نمی‌شوند.

دولت ایران در این مورد در اعلامیه خود، هنگام امضاء کنوانسیون تاکید کرده است که جزایر کوچک غیر مسکونی واقع در دریاها یا نیمه محصور مانند خلیج فارس که طبعاً قابلیت زندگی انسانی و اقتصادی داشته باشند و به علت وضع آب و هوا و محدود بودن منابع یا محدودیت‌های دیگر هنوز آماده زندگی نشده باشند، شامل مقررات بند ۲ از ماده ۱۲۱ پیمان درباره جزایر می‌شوند و در نتیجه در تعیین حدود مناطق مختلف دریایی مربوط به کشور ساحلی ذی‌نفع و ذی‌ربط، باید مورد محاسبه قرار گیرد.

## دریای محصور و نیمه محصور

بنابر مفاد کنوانسیون کشورهای ساحلی دریای محصور مانند خلیج فارس و دریای نیمه‌محصور مانند دریای عمان، ملزم به همکاری جهت اداره امور منابع زنده دریا و اجراء برنامه حفظ محیط زیست و تحقیقات و مطالعات دریایی و فعالیتهای مربوط به دریای آزاد منطقه محصور یا نیمه‌محصور شده‌اند.

## بهره‌برداری از مواد معدنی دریا و اقیانوس (بستر بین‌المللی دریا)

منظور از بستر بین‌المللی دریا آن بخش از بستر دریا و اقیانوس است که منابع ثروت آن در سال ۱۹۷۰ میلادی به موجب قطعنامه و اعلامیه‌ی مصوب مجمع عمومی ملل متحد « میراث مشترک بشریت » شناخته شد و به موجب پیمان سرحد آن را حدود پایانی مناطق تحت حاکمیت کشورهای ساحلی در فلات قاره تا فاصله ۲۰۰ مایل دریایی یا حتی بیشتر تا ساحل، تعیین کرده‌اند.



برای اولین بار یک ناو اکتشافی به نام چالشگر (Challenger) در یک مأموریت تحقیقی مربوط به مطالعات اقیانوس شناسی در نقطه‌ای از اقیانوس آرام، حد فاصل هاوایی و تاهیتی، از عمق حدوداً پنج‌هزار متری اقیانوس، کلوخه‌های « منگنیزین » ی به اندازه سیب‌زمینی استخراج کرد که پس از تجزیه معلوم شد حاوی چندین فلز مهم به ویژه نیکل و مس و کبالت است.

در اوایل نیمه دوم قرن بیستم تحقیقات بعدی موسسات اکتشاف کننده منابع معدنی اقیانوس آرام نشان داد و مشخص کرد که در منطقه‌ای از اقیانوس به درازای حد فاصل مکزیک و هاوایی، چند درجه جغرافیایی بالاتر از خط استوا، پهنه‌ای وسیع از بستر دریا پوشیده از کلوخه‌های منگنیزین مورد اشاره است - در منطقه ای به وسعت ۱/۳۵ میلیون مایل مربع.

پس از تصویب قطعنامه « میراث مشترک بشریت » مجمع عمومی ملل متحد، با توجه به اهمیت موضوع، تنظیم مقررات بهره‌برداری از بستر دریا و کف اقیانوس را به منظور ممانعت از پیدایش هرج و مرج در این زمینه، در دستور کار کنفرانس سوم ملل متحد قرار داد. مقررات مورد نظر به صورتی که در فصل یازدهم (XI) پیمان دیده می‌شود بررسی و تصویب شد. چون مشکلات بعدی درباره شرایط و نحوه بهره‌برداری از منابع و برخی مسائل مربوط به امور اجرایی فصل یازدهم (XI) پیمان مانع تصویب قطعی کنوانسیون و یا پیوستن به آن از جانب بعضی از اعضای ملل متحد، به ویژه کشورهای صنعتی، شده بود، در ژوئیه ۱۹۹۰ آقای خاویر پرز دوکوتلار دبیر کل اسبق ملل متحد، اعضاء ملل متحد را دعوت به شرکت در جلسات غیر رسمی مشورتی نمود که منجر به تنظیم و تصویب موافقتنامه‌ی جدیدی تحت عنوان « موافقتنامه مربوط به اجرای فصل یازدهم پیمان ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ حقوق دریایی ملل متحد » در روز ۲۸ ژوئیه ۱۹۹۴ گردید که در واقع آیین نامه اجرایی فصل یازدهم است.

موافقتنامه مزبور به امضاء ۷۹ کشور رسید و در تاریخ ۲۸ ژوئیه ۱۹۹۶ قدرت اجرائی یافت؛ جمعاً بیش از ۱۲۵ کشور آن را رسماً تایید یا تصویب کرده و یا به آن پیوسته‌اند؛ و مشتمل است بر ۱۰ ماده و یک

ضمیمه تفصیلی که به ۹ بخش تقسیم شده که هریک شامل راه‌حل برای یکی از مسائل مورد بحث است، از جمله مسائل مالی و نحوه تصمیم‌گیری و چگونگی بهره‌برداری و چگونگی بهره‌برداری از منابع اقیانوس.

بر طبق کنوانسیون، موسسه تحت عنوان «مرجع بین‌المللی امور بستر دریا» تشکیل شد که مرکز آن در شهر کینگستون (جامائیکا) است و سازمان آن متشکل است از مجمع عمومی یا مقام تصمیم‌گیرنده-ای مرکب از نمایندگان تمام کشورهای متعهد کنوانسیون که تا سوم نوامبر ۲۰۰۶ تعدادشان ۱۵۲ کشور بوده است. اما در جلسات این مجمع، کشورهایی که کنوانسیون را امضاء ولی هنوز تصویب ننموده‌اند از جمله ایران فقط می‌توانند به عنوان ناظر شرکت کنند؛ دوم شورائی که در امور اجرائی تصمیم می‌گیرد-مرکب از ۳۶ عضو- که از میان اعضاء مجمع عمومی بر اساس مقررات موافقت‌نامه مورخ ۱۹۹۴؛ انتخاب می‌شوند، و بالاخره، دبیرخانه‌ای که مدیریت آن با دبیر کل مرجع است.

کشورهای توسعه یافته در جلسات مشورتی غیر رسمی دبیر کل اسبق ملل متحد، پیشنهاد می‌کردند که استخراج معادن باید به طور تجاری توسط کنسرسیوم‌های مرکب از شرکت‌های استخراج معادن انجام شود و بنگاه بین‌المللی امور بستر دریا فقط در مقام صادر کننده امتیاز برای شرکت‌های مزبور باشد.

کشورهای در حال توسعه متقابلاً استدلال می‌کردند که این منابع بی‌مانند متعلق به تمام بشریت است و بهترین راه استفاده و بهره‌گیری از آن تشکیل شرکت عمومی توسط جامعه بین‌المللی است. در آنجا انتخاب بین دو مرجع بود، مرجعی ضعیف و فقط صادر کننده اجازه بهره‌برداری و دادن امتیاز و دریافت کننده حق امتیاز، و یا بنگاهی قوی با حق انحصاری استخراج و مشارکت دادن دیگران - یعنی برخی کشورها یا شرکتهای خصوصی-، آن هم فقط در صورتی که مرجع این مشارکت را لازم و ضروری تشخیص دهد. ول راه حلی که پیدا شد و در موافقت‌نامه به تصویب رسید، راه حلی دوگانه است که آن را «نظام موازی (Parallel System)» نامیده‌اند. به این صورت که بنگاه عملیات استخراج را خود توسط موسسه عمومی بهره‌برداری که شرکت بهره‌برداری یا (Enterprise) نامیده شده است انجام می‌دهد و هم چنین هر

جا لازم بداند، شرکت‌های خصوصی یا کشورها را دخالت داده و اجازه می‌دهد که موازات عملیات مرجع به استخراج و بهره‌برداری بپردازند.

با تمام این مقررات و تصمیم‌گیری‌ها هنوز راه درازی در پیش است. منابع معدنی و کلوخه‌های موجود در آب‌های تاریک اقیانوس حدوداً در عمق ۵ کیلومتری یافت می‌شوند، جایی که فشار آب غیر قابل تصور و بیش از سه هزار کیلوگرم است. به علاوه، کف اقیانوس مانند فلات قاره نیست که مسطح باشد. از کوهستان‌های بلند و دره‌های عمیق تشکیل شده است. در این شرایط با وجود روش‌های آزمایش شده استخراج، هنوز تکنولوژی مناسبی به دست نیامده است که با قیمت مناسب مواد معدنی را وارد بازار کند و در عین حال محیط‌زیست را با زباله آلوده ننماید. مع‌الوصف، با وجود تمام مشکلات، قبل از استقرار کنوانسیون به طور رسمی و رسیدن آن به قدرت قانونی، در سال ۱۹۹۴، کمیسیون جهت تدارک کار مرجع بین‌المللی امور بستر دریا براساس تصمیمات کنفرانس سوم حقوق دریایی تشکیل شد. و با وجود مشکلاتی که به گوشه‌ای از آن اشاره شد، هفت کشور - چین، فرانسه، هند، ژاپن، جمهوری کره (جنوبی)، و فدراسیون روسیه - همچنین به منظور تشکیل یک کنسرسیوم به نام سازمان مشترک فلزات بین‌الملل اقیانوس‌ها، جهت اکتشاف منابع اقیانوس‌ها سرمایه‌گذاری کردند و برای ادامه کار و اخذ امتیاز بر طبق مقررات فصل (XI) یازدهم پیمان نزد کمیته تدارک نام‌نویسی نمودند که پس از رسمیت یافتن پیمان و موافقت‌نامه اجرایی و مقررات و تصمیمات بنگاه به عنوان مقاطعه کاران بنگاه امور بستر دریا، عمل کنند.

### توسعه و انتقال تکنولوژی دریایی

بر طبق کنوانسیون کشورهای متعاهد مکلف به پیشبرد و تشویق توسعه‌ی تکنولوژی در امور دریایی و انتقال آن با « شرایط عادلانه و منصفانه » به جامعه بین‌المللی می‌باشند. حقوق و منافع اساسی و مشروع انتقال دهنده، تهیه کننده، ابداع کننده و همچنین دریافت کننده محفوظ می‌ماند.

### مطالعات و تحقیقات علمی و دریایی

کشورهای رو به توسعه در کنفرانس سوم حقوق دریایی نگران بودند که سایر کشورها از آزادی دریا در منطقه‌ی انحصاری و اقتصادی و فلات قاره خارج از آب‌های ساحلی آنها تحت عنوان مطالعات دریایی به جمع‌آوری اطلاعات و جاسوسی بپردازند. از سوی دیگر ممانعت از انجام این گونه اطلاعات در زمینه‌هایی مانند هواشناسی و شناخت آثار جریان‌های آب در دریا و سایر عوامل طبیعی بستر اقیانوس، منطقی به نظر نمی‌رسید. کشورهای رو به توسعه کسب اجازه قبلی را لازم می‌شمردند در صورتی که سایرین صرف اعلام قبلی را می‌دانستند.

نتیجه این شد که بر طبق مفاد کنوانسیون، خارج از منطقه حاکمیت مطلق در آب‌های ساحلی، انجام مطالعات در منطقه اقتصادی و فلات قاره تحت بهره‌برداری کشور ساحلی، انجام مطالعات در منطقه اقتصادی و فلات قاره تحت بهره‌برداری کشور ساحلی، باید با اجازه قبلی این کشور باشد. در «شرایط عادی» اجازه مطالعات صلح آمیز باید بلا وقفه صادر شود و «بدون دلیل کافی و منطقی دچار تاخیر یا رد نشود» مگر به دلایل خاصی که در کنوانسیون ذکر و مشخص شده است. به این منظور مقرر شد، در صورتی که کشورهای ساحلی ظرف شش ماه از دریافت تقاضا پاسخ ندهند، سکوت کشور ساحلی به منزله اجازه تلقی شود.

### کشورهایی که به دریا دسترسی ندارند

حق عبور و ترانزیت جهت رسیدن به دریا و بازگشت از دریا برای این کشورها تضمین شده است و می‌توانند از آزادی ترانزیت در سرزمین مجاور خود به دریا بهره گیرند.

در این زمینه دولت ایران در اعلامیه خود، هنگام امضاء پیمان استفاده از حق ترانزیت را موکول به رفتار متقابل دانسته است.

## حل و فصل دعاوی و رفع اختلاف

کلیه دعاوی ناشی از تفسیر یا نحوه اجراء پیمان باید از طرق صلح آمیز، به شرحی که در کنوانسیون تعیین شده حل و فصل شود.

بنابر مفاد کنوانسیون در صورت قطع مذاکرات مستقیم بین طرفین اختلاف دولت، شاکی می‌تواند یکی از چهار مرجع ذیل را برای رفع اختلاف و احقاق حقوق خود انتخاب کند و رسیدگی به دعوی را به آن ارجاع دهد که عبارتند از: دادگاه بین‌المللی حقوق دریایی که بر اساس کنوانسیون تشکیل شده است؛ دیوان بین‌المللی دادگستری در لاهه؛ ارجاع دعوی به داوری؛ و یا قبول صلاحیت یکی از مراجع اختصاصی داوری که دارای تخصص ویژه در رسیدگی به دعاوی خاص باشد. احکام هریک از این مراجع لازم الاجراء است.

البته، براساس ماده ۲۸۷ کنوانسیون، کشورها و موسسات عضو می‌توانند قبلاً هنگام امضاء یا تصویب یا الحاق به پیمان، نهاد یا مرجع مورد نظر خود را برای حل اختلاف از میان مراجع فوق‌الذکر طی اعلامیه‌ای تعیین و مشخص کنند.

در مورد دعاوی مرتبط با حاکمیت ملی، طرفین دعوی ملزم به ارجاع اختلاف خود به مرجعی به نام کمیسیون رفع اختلاف می‌باشند؛ ولی هیچ یک از طرفین ملزم به رعایت تصمیمات و نتیجه‌گیری‌های کمیسیون نیستند. در کنفرانس سوم نظر این بود که نهایتاً شرایط و فشارهای معنوی به حد کافی موجب پذیرش آراء کمیسیون می‌شود.

در مواردی که دعوی مرتبط با سرحدات موجود دریایی، فعالیت‌های نظامی، یا مسائلی باشد که در دستور کار شورای امنیت ملل متحد قرار دارد، کشورهای متعاقد می‌توانند هنگام امضاء یا تصویب یا پیوستن به کنوانسیون یا دیرتر، عدم پذیرش صلاحیت اجباری یک یا تعدادی از مراجع فوق را اعلام کنند.

دعاوی مرتبط با امور بستر دریا به دادگاهی مرکب از یازده عضو تحت عنوان شعبه دعاوی مرتبط به بستر دریا که یکی از شعب دیوان بین‌المللی حقوق دریایی است، ارجاع می‌شود. شعبه مزبور دارای

صلاحیت اجباری است صرف‌نظر از این که اطراف دعوی یک یا چند کشور یا بنگاه بین‌المللی امور بستر دریا و یا شرکت‌ها و افراد قراردادی و مقاطعه کار در امور معادن بستر دریا باشند.<sup>۱</sup>

### سلاح‌های شیمیایی و بیولوژیکی

امروزه سلاح‌های شیمیایی و بیولوژیکی تهدیدی جدی برای نیروهای دریایی به حساب می‌آیند چرا که سیستم‌های موشکی هواپرد، زمین محور و با برد کوتاه به سهولت موجود هستند. خطوط ساحلی بسیار خطرناک از اقیانوس هستند، به همین دلیل در جنگ سرد کاملاً به ساخت وسایل دفاعی در برابر سلاح‌های شیمیایی و بیولوژیکی پرداخته شد. از آنجایی که تکنولوژی‌های مهم، به صورتی گسترش‌یافته و قابل دسترسی شده‌اند که می‌توان انتظار داشت سلاح‌های شیمیایی و بیولوژیکی دارای فناوری‌های پیشرفته‌تر و پیچیدگی‌های به مراتب بیشتری باشند. در کنوانسیون‌های مصوب بین‌الملل در خصوص حفظ محیط‌زیست دریاها تصمیماتی گرفته شده است.<sup>۲</sup>

---

<sup>۱</sup> متین دفتری، احمد، سیر تحول حقوق بین‌الملل دریایی از گروسیوس تا کنفرانس ژنو، تهران، انتشارات کتابخانه گنج دانش، چاپ اول، ۱۳۸۷، صفحه ۳۵۸ الی ۳۷۱

<sup>۲</sup> Seaforce, National research council, National academy press 2004

### ۵-۳) وضعیت ایران در رابطه با کنوانسیون ۱۹۸۲

دولت ایران کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را امضاء نموده است اما طی ۲۶ سال گذشته همواره از تصویب آن امتناع نموده و هیچ طرح یا لایحه‌ای در دولت و مجلس برای تصویب آن ارائه نشده است. در این مقاله تلاش می‌شود برخی تردیدهای حقوقی ایران نسبت به کنوانسیون مزبور که در آثار و گفتار ناظران سیاسی و حقوقی درباره دلایل عدم تصویب کنوانسیون مورد بررسی قرار گیرد. این تردیدها عبارتند از موضوع حل اجباری اختلافات اعضای کنوانسیون بخصوص در اختلافات ایران و امارات متحده عربی بر سر جزایر سه‌گانه، موضوع عبور کشتی‌های نظامی از دریای سرزمینی و نیز مسأله عبور ترانزیتی از تنگه‌های بین‌المللی که از نظر نظامی، سیاسی و اقتصادی در منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز برای ایران حائز اهمیت است و در نهایت موضوع تحدید حدود مناطق دریایی. به نظر می‌رسد هیچ یک از این چهار موضوع، آنقدر جدی نیست که ایران را از عضویت در کنوانسیون باز دارد اما پیوستن به کنوانسیون باید همراه با صدور اعلامیه‌های تفسیری مناسب و محدود نمودن روش‌های اجباری حل اختلاف مندرج در کنوانسیون طبق شرایط «استثنائات اختیاری» باشد.

#### مقدمه

رویکرد ایران به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها چه بوده و چرا تاکنون ایران علیرغم امضاء، از تصویب و لازم‌الاجرا شدن آن نسبت به خود امتناع می‌نماید؟ این پرسشی است که در این بخش در پی یافتن پاسخی برای آن هستیم. در واقع از نظر حقوقی آنچه اینک مطرح است «تصویب» یا «عدم تصویب» کنوانسیون توسط ایران است. از آنجا که ایران کنوانسیون را امضاء نموده است لذا اصطلاح صحیح و مناسب در اینجا «تصویب» است و نه «الحاق». ایران در حال حاضر یک «طرف» معاهده نیست اما از آنجا که به عنوان یک کشور مشارکت کننده در کنفرانس سوم حقوق دریاها، آن را امضاء کرده است طبق حقوق معاهدات می‌تواند تعهدات و حقوقی در قبال کنوانسیون مزبور داشته باشد.

در این میان، کنوانسیون حقوق دریاها از ابعاد مختلف حقوقی، سیاسی، نظامی و اقتصادی برای ایران واجد اهمیت است.

از نظر حقوقی، عضویت در این کنوانسیون مهم به منزله حقوق اساسی دریاها تغییراتی در وضع تعهدات و حقوق ایران در حقوق بین‌الملل دریاها (نسبت به کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ که عضو آن است) ایجاد می‌نماید. این حقوق و تعهدات نسبتاً جدید ممکن است با هر کنوانسیونی ایجاد شود و تصویب معاهدات اصولاً تابع سنجش مصلحت و منافع ملی دولت‌ها است که بررسی نمایند که آیا توانایی انجام تعهدی را دارند یا نه و آیا توازن حقوق و تعهدات ناشی از معاهده، منافع ایشان را تأمین می‌نماید یا خیر؟

از نظر سیاسی، عدم عضویت در کنوانسیون‌های مهم و اساسی حقوق بین‌الملل مخصوصاً چنین کنوانسیون‌هایی که در پی کنفرانس‌هایی با هدف قانون‌گذاری و جهانشمولی تصویب گشته‌اند، وجهه مناسبی از کشورها نشان نمی‌دهد. چنانچه خروج ایالات متحده از پیمان کیوتو یا استرداد امضای آن کشور از اساسنامه دیوان کیفری بین‌المللی با مخالفت‌های جامعه بین‌المللی روبرو شد.

از نظر نظامی، ایران در همسایگی دو آبراه مهم بین‌المللی است: دریای مازندران و خلیج فارس. بحث از اهمیت نظامی و استراتژیک آنها از بدیهیات و تکرار مکررات است و البته بحث تخصصی در صلاحیت نگارنده نیست!

از نظر اقتصادی هم کنوانسیون حقوق دریاها در بخش‌هایی مثل منطقه انحصاری اقتصادی یا منابع دریایی به عنوان « میراث مشترک بشریت » اهمیت خود را دارد و حقوق خاصه ناشی از آنها در مواردی که سابقه عرفی یا قراردادی نداشته است، فقط متعلق به دولت‌های عضو کنوانسیون خواهد بود.

در این بخش با توجه به برخی اسناد و مقالات منتشر شده سعی می‌شود به این پرسش پاسخ داده شود که چرا دولت ایران علیرغم اهمیت فوق، از تصویب کنوانسیون امتناع می‌ورزد و در حالی که قصد خود را مبنی بر عدم عضویت صریحاً اعلام نکرده، طرح یا لایحه‌ای جهت تصویب آن هم در مجلس و دولت مطرح



نشده است؟ و چرا در الحاق ایران به موافقتنامه تأسیس کمیسیون تون ماهیان اقیانوس هند باید تصریح شود که الحاق به آن به معنای الحاق و پذیرش کنوانسیون ۱۹۸۲ نمی‌باشد؟!

قبل از هرچیز باید به یاد داشت که اگر تصویب یک معاهده بیشتر حاوی جنبه‌های حقوقی ناشی از حقوق و تعهدات مربوطه است، بررسی «عدم تصویب» یک معاهده توسط یک دولت در وهله اول یک موضوع سیاسی است و این یک پرسش در درجه اول سیاسی است که چرا یک دولت عضو یک کنوانسیون مهم جهانی نمی‌شود؟

کشف اراده سیاسی دولتمردان در عدم تصویب کنوانسیون که از ۱۹۸۲ تاکنون (بیش از ۲۵ سال) و در همه دولت‌ها و مجالس سابق با گرایش‌های نسبتاً متفاوت به «سیاست خارجی» هم استمرار داشته است مستلزم بررسی اسناد مربوط و دسترسی به برخی مقامات ذی‌صلاح در وزارتخانه‌هایی چون امور خارجه، دفاع و حتی راه و ترابری است که فعلاً مقدور نیست و در این فرصت باید به بررسی تنها سند در دسترس، یعنی سخنرانی نماینده ایران در اختتامیه کنفرانس حقوق دریاها و تحلیل‌های حقوقی و سیاسی اکتفا نمود؛ در غیر اینصورت بهترین مرجع برای پاسخ به این پرسش، بالاترین مقامات اجرایی کشور مخصوصاً وزیر امور خارجه است و آنچه در این مقاله مطرح می‌شود جنبه پژوهشی و تحلیلی نظری دارد.

### ۱) مواضع ایران در کنفرانس حقوق دریاها

در ابتدای ورود به بحث لازم میدانم مختصراً به بررسی مواضع نمایندگی ایران در کنفرانس مونته‌گوبی بپردازیم. از سخنرانی نماینده هیأت ایرانی در کنفرانس چنین برمی‌آید که ایران، نظریه «معامله یکجا (کلی)» را که توسط نمایندگی پرو در کنفرانس مطرح شد پذیرفته بوده و کلیت کنوانسیون را مدنظر داشته و نیز علاقه‌مند بوده متن نهایی نیز با اجماع تصویب شود. همچنین بطور خاص نمایندگی ایران به موضوع «میراث مشترک بشریت» درباره منابع دریایی خوش‌بین بوده و در مجموع کلیت اعمال کنوانسیون را در صورت حاکمیت قانون و عدالت به نفع خود و در جهت نظام اقتصادی عادلانه‌تر برای جهان ارزیابی می‌کرده است.

باوجود این، ایران سه ایراد نسبت به نتایج کنفرانس وارد کرده است:

نخست این که ایران در پذیرفتن قسمت مربوط به عبور کشتی‌های نظامی در آب‌های سرزمینی خود مشکلاتی دارد، که بعداً نظر تفسیری خود در این زمینه را نیز اعلام نموده است. عبور کشتی‌های جنگی از دریای سرزمینی بعنوان عبور بی‌ضرر را منوط به کسب اجازه یا اعلام عبور کرده است.

دوم این که ایران به مشارکت نهضت‌های آزادی‌بخش و بطور خاص «سازمان آزادی بخش فلسطین» فقط به عنوان «ناظر» معترض بوده است که این یک ایراد به کنوانسیون نیست و مسأله‌ای مربوط به کنفرانس است.

سوم این که ایران معتقد است در بهره‌برداری از منابع دریاها به منافع و مزایای کشورهای صنعتی مورد توجه قرار گرفته است. این درحالیست که کشورهای صنعتی خود در ابتدا نظر خلاف داشته و به همین دلیل از امضای کنوانسیون خودداری نموده و قصد داشتند «قرارداد کوچک» میان خود را در این زمینه جایگزین کنوانسیون نمایند که پیشاپیش با اعتراض گسترده کشورهای در حال توسعه روبرو و منصرف شدند.

بنابراین اعتراض‌های مزبور چندان گسترده نبوده که ایران را از امضای کنوانسیون باز دارد. علی‌رغم اینها، ایران پنج نظر تفسیری نیز طی بیانیه شفاهی اعلام نمود.

نخست این که مواردی که در کنوانسیون جنبه تدوین عرف بین‌المللی نداشته صرفاً مربوط به کشورهای عضو است و اثری بر کشورهای غیرعضو ندارد. نماینده ایران البته در شرایطی به ماده ۳۴ معاهده ۱۹۶۹ استناد می‌نماید؛ که ایران، عضو آن معاهده نیز نیست و بهتر بود نماینده ایران از قواعد عرفی هم در بیانیه خود بهره می‌گرفت. ایران از جمله موارد غیر عرفی و صرفاً قراردادی کنوانسیون به «حق عبور ترانزیتی از تنگه‌ها جهت حمل‌ونقل بین‌المللی»، «منطقه انحصاری اقتصادی» و مسائل «بستر دریاها و میراث مشترک بشریت» اشاره می‌نماید. لذا ایران نیز از حقوق و تعهدات ناشی از این موارد تا پیش از عضویت، بهره‌ای نمی‌برد.

دوم این که ایران معتقد است قانونگذاری داخلی در راستای ماده ۲۱ یعنی حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی نفی‌کننده حق حاکمیتی دولت ساحلی برای لزوم اجازه قبلی عبور بی‌ضرر شناورهای نظامی نیست.

سوم این که حقوق مصرح در ماده ۱۲۵ کنوانسیون (عبور ترانزیتی کشورهایی که به دریای آزاد دسترسی ندارند) در چارچوب موافقت‌نامه‌ها باید انجام شود. توضیح این که گرچه نمایندگی ایران فقط به موافقت‌نامه‌های دوجانبه اشاره کرده است؛ اما به نظر نمی‌رسد این امر نافی تجویز موافقت‌های منطقه‌ای، ناحیه‌ای یا حتی چند جانبه باشد که در بند ۲ ماده ۱۲۵ نیز به موافقت‌های منطقه‌ای و ناحیه‌ای اشاره شده است. دیگر این که ایران بر اصل «عمل متقابل» در این زمینه اصرار می‌ورزد؛ در حالی که اصولاً ماده ۱۲۵ مربوط به حق عبور ترانزیتی کشورهای محصور در خشکی از کشور دارای ساحل است و وضعیت دو کشور قاعداً ممکن است یکسان نباشد؛ که عمل متقابل انجام شود یعنی ممکن است کشور محصور در خشکی، اهمیت ترانزیتی نداشته باشد که کشور ساحلی هم بخواهد از آن استفاده کند.

چهارم این که نماینده ایران در دفاع از حقوق کشور غیرمحمور جغرافیایی به تفسیر ماده ۷۰ پرداخته و معتقد است این ماده به حقوق کشور ساحلی که جمعیت زیادی دارد و منحصرأ به منابع منطقه دریایی خود وابسته است، خدشه وارد نمی‌کند. بند ۳ ماده ۷۰ و مخصوصاً بخش الف آن نیز این نظر تفسیری را تأیید می‌کند.

پنجم این که ایران معتقد است جزایر کوچکی که بالقوه مسکونی هستند یا می‌توانند حیات اقتصادی داشته باشند مشمول بند ۲ ماده ۱۲۱ هستند و باید مناطق دریایی داشته باشند. این مسأله هم تفسیری است و از مفهوم مخالف بند ۳ ماده ۱۲۱ هم می‌توان در تأیید نظر ایران بهره جست.

بند دوم از ماده ۱۲۱ می‌گوید کلیه مرزهای دریایی و مناطق دریایی نظیر فلات قاره و دریای سرزمینی به یک جزیره نیز اعمال می‌گردد، بجز صخره‌هایی که قابل سکونت نیستند یا در آن مردم نمی‌توانند حیات اقتصادی داشته باشند.

آخرین ابهام برای ایران در کنفرانس، در مورد ارجاع به روش‌های حقوقی حل و فصل اختلافات بوده که در زمان امضای کنوانسیون، تصمیم‌گیری درباره آن را به زمان دیگری موکول نمود.<sup>۱</sup>

## ۲) دلایل عدم تصویب کنوانسیون توسط ایران

همانطور که در ابتدای سخن ذکر شد، این دلایل قطعی و یقینی نیست بلکه برداشت‌های نگارنده از وضعیت حقوقی و سیاسی دولت ایران و نیز با عنایت به همان بیانیه شفاهی است که قبلاً مورد بررسی قرار گرفت و از آن باز هم بهره خواهیم برد.

### أ) ارجاع به روش‌های اجباری حقوقی حل و فصل اختلافات در کنوانسیون؛ اختلاف

#### تاریخی با امارات متّحده عربی

ماده ۲۸۷ کنوانسیون ارجاعی است به اصل پذیرش اختیاری صلاحیت اجباری محاکم بین‌المللی. ایران یکی از پرکارترین دولت‌ها نزد دیوان بین‌المللی دادگستری بوده است و حتی پس از انقلاب اسلامی بود که دوبار در پرونده‌های تصادم هوایی (سقوط هواپیمای مسافربری ایرباس ایران در خلیج فارس) و سکوه‌های نفتی به عنوان خواهان نزد دیوان مزبور طرح دعوی نموده و شکایت به قضات غالباً غیرمسلمان دیوان برد. به‌علاوه در تاریخ ۸۶/۶/۲ دولت ایران لایحه الحاق به کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیرآب (پاریس-۲۰۰۱) را به مجلس تقدیم کرده و روش دیوان دآوری مطابق پیوست ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را به عنوان روش پذیرفته خود اعلام نمود و به نظر می‌رسد از نظر سیاسی اصولاً دولت ایران با حل و فصل حقوقی اختلافات خود مشکلی ندارد. در ماده ۲۵ کنوانسیون ۲۰۰۱ مراحل حل اختلاف عبارتند از: مذاکره با حسن نیت، ارجاع میانجیگری به یونسکو، و نهایتاً اعمال مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها که کشورهای غیرعضو آن کنوانسیون هم باید روشی را برگزینند. البته کنوانسیون ۲۰۰۱ هنوز لازم‌الاجرا نشده

<sup>۱</sup> کاظمی، سید علی اصغر، مساله شمول مفاد کنوانسیون جدید حقوق دریاها به کشورهای ثالث غیر عضو، انتشارات مهد حقوق، تهران،

است. همینطور در الحاق ایران به موافقتنامه تأسیس کمیسیون تَن ماهیان اقیانوس هند (مصوب ۸۰/۸/۲۳ مجلس شورای اسلامی) که به تأیید شورای نگهبان نیز رسیده است طبق ماده ۲۳ آن، شرط صلاحیت اجباری دیوان بین‌المللی دادگستری در صورت عدم حل اختلاف از طریق میانجیگری پذیرفته شد و مهم‌تر از همه تشکیل دیوان داوری دعاوی ایران و ایالات متحده طبق بیانیه الجزایر است که ایران، آراء این دیوان را نیز پذیرفته و اجرا نموده است.

با وجود این بسیاری معتقدند اختلافات ایران و امارات متحده عربی درباره حاکمیت جزایر سه‌گانه خلیج فارس (ابوموسی، تنب‌بزرگ و تنب‌کوچک) از موانع تصویب کنوانسیون در ایران است؛ زیرا امارات چندین بار رسماً اعلام کرده، حاضر است با ارجاع موضوع به دیوان بین‌المللی دادگستری این اختلاف را حل نماید و در برابر رأی دیوان تسلیم خواهد شد. از جمله عبدالعزیز عبدالله الغریر، رئیس شورای ملی امارات در سخنانی در پنجمین کنفرانس اتحادیه بین‌المجالس کشورهای اسلامی با تکرار ادعاهای این کشور درباره جزایر سه‌گانه ایران گفت که کشورش آماده است تا برای حل مسالمت آمیز این مساله به مذاکره پرداخته یا پرونده را به دادگاه بین‌المللی لاهه ارجاع دهد. از سوی دیگر، سخنگویان وزارت امور خارجه ایران بارها تأکید کرده‌اند هیچ اختلاف حقوقی در این زمینه وجود ندارد و ایران جزایر سه‌گانه را بخشی از خاک خود می‌داند و حاضر است با مذاکره، سوء تفاهم را برطرف نماید. چنانکه آقای متکی وزیر امور خارجه جمهوری اسلامی ایران، چند روز پیش از سخنان فوق توسط دیپلمات اماراتی راجع به این که چرا ایران درباره جزایر سه‌گانه به داوری دادگاه بین‌المللی لاهه تَن نمی‌دهد، گفت: هرگونه سوء تفاهمی میان ایران و سایر کشورها با مذاکره دوجانبه قابل حل و فصل است که ایران همواره آمادگی خود را در این زمینه اعلام کرده است. وی افزود: همتای اماراتی خودم نیز همین دیدگاه را دارد، البته پیام‌های دریافتی از امارات بر ایجاد مناسبات دوستی و برپایی مذاکرات دوجانبه برای حل چنین مشکلاتی استوار است. عمرو موسی دبیرکل اتحادیه عرب نیز در سخنانی خواستار حل سریع این اختلاف از طریق «مذاکره یا ارجاع به دادگاه لاهه» شد. به هرحال ماده ۲۹۸ کنوانسیون ذیل عنوان «استثنائات اختیاری در مورد قابلیت اعمال بخش ۲» با شرایطی اجازه می‌دهد یک کشور عضو با صدور بیانیه‌ای اجرای برخی روش‌های حل و فصل اختلاف مندرج در کنوانسیون را

نپذیرد و «حق مالکیت‌های تاریخی» یکی از این موارد است. البته اگر اختلافی بعد از صدور بیانیه و متعاقب لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون ایجاد شود و در مذاکرات حل‌وفصل نشود به تقاضای هر طرف به سازش تسلیم می‌شود و اگر براساس نظریه سازش هم در مذاکرات بعدی توافق حاصل نشود طرفین با «رضایت متقابل» می‌توانند موضوع را به یکی از روش‌های بخش ۲ (حل و فصل اختلافات) ارجاع دهند یا به نحو دیگری توافق نمایند.<sup>۱</sup> بنابراین ایران در این زمینه اولاً می‌تواند بیانیه‌ای صادر کند تا اعمال روش‌های قضایی و داوری را نسبت به این موضوع محدود نماید؛ مخصوصاً که اختلاف مزبور (خواه حقوقی و خواه سیاسی) پیش از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون وجود داشته است. به علاوه ایران می‌تواند نظریه تفسیری جامعی در این زمینه اعلام نماید. بنابراین به نظر می‌رسد این موضوع نمی‌تواند مانعی در تصویب کنوانسیون توسط ایران باشد؛ گرچه ممکن است همچنان نظرات سنتی درباره قاعده نفی سبیل وجود داشته باشد که در این موارد حداقل کاری که می‌توان انجام داد پیگیری موضوع تشکیل یک نهاد قضایی بین‌المللی اسلامی است که در اجلاس رؤسای قوه قضائیه کشورهای اسلامی در تهران و نیز مکرراً در نشست‌های سازمان کنفرانس اسلامی از سوی ایران مورد تأکید قرار گرفته است.<sup>۲</sup>

### ب) حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های نظامی در دریای سرزمینی؛ رویارویی با کشورهای غربی

حضور یک شناور نظامی آمریکایی در آب‌های سرزمینی ایران، غیرقابل قبول و تصور خواهد بود؛ چه آن که ایران حضور یک قایق نظامیان انگلیسی را در بهار ۸۶ در آب‌های اروندرود تاب نیاورده و اقدام به دستگیری ایشان نمود. در دی ماه همین سال نیز مواجهه نیروهای دریایی سپاه پاسداران با سه رزم‌ناو آمریکایی در خلیج فارس به موضوعی برای مناقشه طرفین تبدیل شد. ایالات متحده مدعی بود نیروهای

<sup>۱</sup> پور نوری، منصور و حبیبی، محمد، حقوق بین‌الملل دریاها، کنوانسیون حقوق دریاها (مصوب ۱۹۸۲) تهران، ۱۳۸۳، صفحه ۱۹۶

<sup>۲</sup> مهدوی، فرزاد، سازمان کنفرانس اسلامی، انتشارات وزارت امور خارجه، تهران، ۱۳۷۵، صفحه ۴۵

ایرانی، سه رزم‌ناو آمریکایی را «تهدید» به انفجار کرده اند، اما ایران این ادعا را رد کرده و برخورد مزبور را برخوردی عادی برای شناسایی کشتی‌های در حال تردد در خلیج فارس معرفی نمود. پس از آن، آمریکا مدعی شد در گذشته نیز برخوردهایی میان قایق‌های ایرانی و آمریکایی روی داده بود.<sup>۱</sup>

رویارویی سیاسی ایران و آمریکا طی سال‌های پس از انقلاب هیچگاه به تقابل مستقیم نظامی انجام نشده، اما همواره زمینه‌های مستعدی برای آن وجود داشته است و به همین دلیل دولت ایران به هیچ وجه حاضر نیست حضور نظامیان آمریکایی را در نزدیکی مرزهای خود احساس نماید و از همین رو است که حضور این نظامیان حتی در آب‌های آزاد خلیج فارس و دریای عمان نیز همواره مورد اعتراض سیاسی دولت ایران بوده است که حضور بیگانگان در منطقه نه تنها هیچ لزوم منطقی ندارد بلکه موجب تنش است.<sup>۲</sup>

نماینده‌ی ایران در کنفرانس حقوق دریاها ضمن آن که اعلام نمود ایران به لحاظ عبور بی‌ضرر کشتی‌های نظامی در دریای سرزمینی برای پذیرش کنوانسیون مشکل دارد، به این نکته نیز تصریح نمود که مقررات ماده ۲۱ را نافی قانونگذاری داخلی برای کسب اجازه قبلی نیروهای نظامی بیگانه نمی‌داند.

در کنفرانس ۱۹۵۸ پیشنهادهایی درباره تنظیم مقررات عبور کشتی‌های جنگی از آب‌های ساحلی و اخذ اجازه قبلی یا اعلام قبلی عبور آنها مورد بحث قرار گرفت و رد شد. در سال ۱۹۸۰ هم کشورهای آرژانتین، چین، اکوادور، ماداگاسکار، پرو و فیلیپین اصلاحیه‌ای در این زمینه پیشنهاد کردند و نهایتاً در حین کنفرانس ۱۹۸۲ نیز ۳۰ کشور علاقه داشتند در ماده ۲۱ صراحتاً به موضوع امنیت کشور ساحلی نیز اشاره شود که پس از مباحث فراوان در موافقت و مخالفت با این خواسته، در نهایت با درخواست رئیس کنفرانس، این کشورها از اصرار بر موضع خود منصرف شدند اما در اعلامیه خود تصریح نمودند که هدف از اصلاحیه‌ی پیشنهادی، روشن کردن مفاد مواد ۱۹ و ۲۵ بوده است که تضمین‌هایی در مقابل بی‌ضرر نبودن

<sup>۱</sup> پیچکی، حسام، بازداشت ملوانان انگلیسی از منظر حقوق بین‌الملل، مجله علوم سیاسی، تهران، ۱۳۸۶

<sup>۲</sup> ستوده، محمد، سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران و ساختار نظام بین‌الملل، مجله علوم سیاسی، ش ۱۶، صفحه ۱۷۳

عبور پیش‌بینی می‌نماید و آنها بر همین اساس خود را محق می‌دانند که برای دفاع از امنیت خود اقدام کنند.<sup>۱</sup> رئیس کنفرانس هم طی بیانیه‌ای اعلام نمود که « به رغم انصراف، آنها (کشورهای ساحلی) تأکید کرده‌اند که این تصمیم هیچ تأثیری بر حقوق دولت‌های ساحلی در اتخاذ تدابیر مربوط به حفظ منافع امنیتی آنها ندارد.» در این زمینه نظر نمایندگی برزیل نیز این بود که حقوق بین‌الملل قبلاً حق وضع مقررات برای عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی را به دولت‌ها داده بود و کنوانسیون هم دولت‌ها را از این امر منع نکرده است. چند دولت دیگر هم این رویه را پیش گرفتند و به اعلامیه رئیس کنفرانس در مورد انصراف از اصلاح ماده ۲۱ استناد کردند که ماده ۲۱ تأثیری بر اقدام دولت ساحلی برای حفظ امنیت خود به موجب مواد ۱۹ و ۲۵ ندارد. البته دولت‌های مخالف نیز تفسیر دیگری از اعلامیه رئیس کنفرانس دارند و معتقدند بر این موضوع صراحت ندارد.<sup>۲</sup>

ماده ۵ (عبور بی‌ضرر): عبور شناورهای خارجی به استثناء موارد مندرج در ماده (۹) ، از دریای سرزمینی ایران مادامی که مخل نظم، آرامش و امنیت کشور نباشد تابع اصل عبور بی‌ضرر است. عبور به جز در موارد اضطراری باید با سرعت متعارف و پیوسته انجام گیرد.

ماده ۶ (شرایط عبور بی‌ضرر) : عبور شناورهای خارجی در صورت مبادرت به هریک از اقدامات زیر بی‌ضرر تلقی شده و برحسب مشمول مقررات جزایی و مدنی خواهد بود.

أ) هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال جمهوری اسلامی ایران یا اقدام به هر نحو دیگری که ناقض اصول حقوق بین‌الملل باشد.

ب) اقدام به تمرین یا مانور با هر نوع سلاح.

<sup>۱</sup> آقای، بهمن، مجموعه مقالات حقوق بین‌الملل دریاها و مسائل ایران، تهران، انتشارات گنج دانش، ۱۳۷۴، صفحه ۶۷ الی ۶۸

<sup>۲</sup> ممتاز، جمشید، ایران و حقوق بین‌الملل، تهران، نشر دادگستر، ۱۳۷۶، صفحه ۲۶۹



ج) جمع آوری هرگونه اطلاعاتی که به زیان امنیت ملی، امور دفاعی یا منافع اقتصادی کشور باشد.

د) هرگونه تبلیغاتی که منظور از آن لطمه زدن به امنیت ملی، امور دفاعی و یا منافع اقتصادی کشور باشد.

ه) پرواز و فرود و انتقال هرنوع هواپیما و هلیکوپتر و ادوات نظامی و نیرو و واحدهای شناور دیگر و ساحل.

و) نقل و انتقال افراد، بارگیری یا تخلیه هر نوع کالا و پول برخلاف قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران.

ز) ایجاد هرگونه آلودگی محیط زیست دریایی برخلاف مقررات جمهوری اسلامی ایران.

ح) هرگونه فعالیت صیادی و بهره برداری از منابع دریایی.

ط) انجام هر نوع پژوهش علمی.

ی) ایجاد اختلال در سیستم های ارتباطی یا سایر تاسیسات کشور.

ماده ۷ (مقررات تکمیلی): به منظور مصالح کشور و حسن اجرای عبور بی ضرر، دولت جمهوری اسلامی ایران بر حسب مورد مقررات ضروری دیگر را وضع خواهد کرد.

ماده ۸ (تعلیق عبور بی ضرر): به منظور دفاع از امنیت و بنا به مصالح عالیه کشور دولت جمهوری اسلامی ایران می تواند عبور و توقیف کلیه شناورهای خارجی را در قسمت هایی از دریای سرزمینی به حالت تعلیق درآورد.

ماده ۹ (مستثنیات عبور بی ضرر): عبور شناورهای جنگی، زیردریایی ها، شناورهای با سوخت هسته ای و هر نوع وسیله غوطه ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریایی های حامل مواد اتمی یا خطرناک و

زیان‌آور برای حفظ محیط زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی از دریای سرزمینی منوط به موافقت قبلی مقامات صالحه جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. زیردریایی‌ها باید در سطح آب و با پرچم افراشته عبور نمایند.

ماده ۱۰ (صلاحیت کیفری): تعقیب، رسیدگی و مجازات جرائم ارتكابی در کشتی‌های در حال عبور از دریای سرزمینی در موارد زیر صلاحیت مراجع قضایی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

أ) چنانچه اثرات و عواقب جرم متوجه جمهوری اسلامی ایران گردد.

ب) چنانچه جرم ارتكابی مخل صلح و نظم و آرامش داخلی و یا نظم عمومی دریای سرزمینی باشد.

ج) چنانچه فرمانده کشتی یا نماینده دیپلماتیک یا کنسولی دولت صاحب پرچم کشتی تقاضای کمک و رسیدگی نماید.

د) چنانچه رسیدگی و تعقیب برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و روان گردان ضروری باشد.

ماده ۱۱ (صلاحیت مدنی): مقامات ذی‌صلاح دولت جمهوری اسلامی ایران می‌تواند در موارد زیر، به منظور اجرای قرار تامین و یا احکام محکومیت، نسبت به متوقف کردن، تغییر مسیر و یا توقیف کشتی و بازداشت سرنشینان آن اقدام نمایند.

أ) کشتی از آب‌های داخلی ایران خارج و در دریای سرزمینی در حرکت باشد.

ب) کشتی در دریای سرزمینی ایران متوقف باشد.

ج) کشتی در حال عبور از دریای سرزمینی باشد مشروط بر اینکه منشاء قرار تامین و یا حکم محکومیت، تعهدات و یا الزامات ناشی از مسئولیت مدنی همان کشتی باشد.

ماده ۱۹ :

(۱) کشور ساحلی نباید صلاحیت جزایی خود را نسبت به جرائم ارتكابی در کشتی‌هایی که از دریای ساحلی عبور می‌کنند اعمال کند و کسی را توقیف یا به علت جرمی که در کشتی در حین عبور مرتکب شده است بازجویی نماید مگر فقط در موارد زیر :

أ) چنانچه اثرات و عواقب جرم متوجه کشور ساحلی شود.

ب) چنانچه جرم از نوعی باشد که آرامش کشور یا نظم دریای ساحلی را مختل سازد.

ج) چنانچه ناخدای کشتی یا کنسول کشوری که کشتی حامل پرچم آن است از مقامات محلی درخواست کمک کرده باشد.

د) چنانچه این امر برای جلوگیری از داد و ستد غیر مجاز مواد مخدر باشد.

(۲) کشور ساحلی حق دارد برای توقیف یا بازجویی اشخاص در کشتی خارجی که پس از ترک نمودن آب‌های داخلی از دریای ساحلی عبور می‌کند هرگونه اقدامی طبق قوانین خود به عمل آورد در این صورت مقررات فوق‌الذکر تأثیری در حق مذکور نخواهد داشت.

(۳) در موارد مشروح در بند ۱ و ۲ این ماده کشور ساحلی، چنانچه ناخدا تقاضا کند قبل از اینکه اقدامی به عمل آورد مراتب را به اطلاع مقام کنسولی کشور صاحب پرچم کشتی خواهد رساند و تماس بین مقام مزبور و کارکنان کشتی را تسهیل خواهد کرد. در موارد اضطراری ممکن است مراتب در حین اقداماتی که بعمل می‌آید به مقام کنسولی اطلاع داده شود.

(۴) مقامات محلی در موقع اتخاذ نظر درباره توقیف یا نحوه اجرای آن باید به مصالح دریانوردی توجه کامل مبذول دارند.

۵) در صورتی که کشتی خارجی از یک بندر خارجی رهسپار دریای ساحلی کشوری شود و بدون ورود به آب‌های داخلی از دریای ساحلی آن کشور فقط عبور کند کشور ساحلی نمی‌تواند در کشتی مزبور نسبت به توقیف یا بازجویی هیچ‌کس در مورد جرمی که در کشتی قبل از ورود به دریای ساحلی وقوع یافته اقدامی به عمل آورد.

ماده ۲۱: مقررات مندرج در جز الف و ب شامل کشتی‌های دولتی که برای مقاصد بازرگانی مورد استفاده قرار می‌گیرند نیز خواهد بود.

ماده ۲۲:

۱) مقررات مندرج در جز الف و در ماده ۱۸ شامل کشتی‌های دولتی که برای مقاصد غیر بازرگانی مورد استفاده قرار می‌گیرند نیز خواهد بود.

۲) با رعایت استثنائات مندرج در مقرراتی که در بند فوق به آنها اشاره شده است، هیچ یک از مقررات این قرارداد در مصونیت‌هایی که کشتی‌های مزبور به موجب این قرارداد یا سایر مقررات حقوق بین‌الملل از آن برخوردار می‌شوند تاثیری نخواهد داشت.

ماده ۲۳: چنانچه کشتی جنگی مقررات کشور ساحلی را درباره عبور و مرور از دریای ساحلی رعایت نکند و به هرگونه تقاضای دایر بر رعایت مقررات مزبور ترتیب اثر ندهد، کشور ساحلی می‌تواند از کشتی جنگی مزبور بخواهد که دریای ساحلی آن کشور را ترک نماید.

ماده ۲۵: مقررات این قرارداد عمومی یا سایر موافقت‌نامه‌های بین‌المللی که هم اکنون بین کشورهای عاقد آن اجرا می‌شود تاثیری نخواهد داشت.

بنابراین همانگونه که ملاحظه می‌شود در عمل، دولت ایران طبق ماده ۹ قانون مناطق دریایی، عبور بی‌ضرر شناورهای جنگی را منوط به موافقت قبلی مقامات صالحه ایرانی دانسته است و برخی کشورهای دیگر نیز قاعده «اجازه قبلی» یا «اطلاع قبلی» را اعمال می‌نمایند؛ مخصوصاً که ظهور تعداد زیادی

کشورهای جدید (درفاصله ۸۲-۱۹۵۸) در صحنه بین‌المللی باعث به وجود آمدن اکثریت بزرگی از حامیان کسب اجازه و اطلاع قبلی برای عبور کشتی‌های جنگی شده بود. بنابراین این مسأله نیز نمی‌تواند مانع جدی در پیوستن ایران به کنوانسیون مزبور باشد و حتی موارد تعیین بی‌ضرر نبودن عبور در قانون مناطق دریایی ایران هم منطبق با کنوانسیون است. مخصوصاً رعایت ماده ۱۹ نیز برای ایران اهمیت اساسی دارد که برخی فعالیت‌های نظامی را با عبور بی‌ضرر مغایر می‌داند و ماده ۲۰ هم زیردریایی‌ها را مکلف نموده هنگام عبور از دریای سرزمینی روی آب و با پرچم نمایان حرکت کنند.<sup>۱</sup>

### ت) حق عبور ترانزیتی از تنگه‌ها

نمایندگی ایران در کنفرانس به حق عبور ترانزیتی از تنگه‌ها که نوآوری کنوانسیون ۱۹۸۲ بود، اعتراضی نداشت و این حکایت از رضایت احتمالی ایران نسبت به این قاعده دارد. با وجود این همانگونه که در بند پیشین توضیح داده شد، ایران تمایل به محدودیت رفت‌وآمد شناورهای جنگی بیگانه در خلیج فارس و دریای عمان دارد و این تنگه هرمز است که به وسیله دریای عمان و اقیانوس هند، کشورهای ساحلی خلیج فارس را با دریاهای آزاد جهان مرتبط می‌سازد؛ و ایران اصرار دارد حضور نظامی مستمر بیگانگان در خلیج فارس - که مستلزم عبور از تنگه هرمز است - ضرورتی ندارد. عرض این تنگه در کوتاهترین فاصله ۳۸ کیلومتر یعنی ۲۰/۵ مایل دریایی است. ۲ تنگه هرمز، آبهای آزاد اقیانوس هند و دریای عمان را به منطقه انحصاری اقتصادی خلیج فارس متصل می‌کند، پس می‌تواند مشمول تعریف کنوانسیون ۱۹۸۲ درباره تنگه‌های بین‌المللی و تابع رژیم حقوقی آن باشد. اهمیت تنگه هرمز مربوط به روابط تاریخی غرب و کشورهای همسایه خلیج فارس و صدور نفت از این منطقه به سایر مناطق جهان است. ارزش تنگه هرمز در

<sup>۱</sup> آقای، بهمن، مجموعه مقالات حقوق بین‌الملل دریاها و مسائل ایران، تهران، انتشارات گنج دانش، ۱۳۷۴، صفحه ۱۰۸ الی ۱۰۹

<sup>۲</sup> حافظ نیا، محمدرضا، خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز، سمت، تهران، ۱۳۸۴، ص ۱۶۳

طول تاریخ به گونه ای بوده است که به عقیده یک تاریخ نویس پرتغالی در قرن هفدهم میلادی، اگر جهان را یک انگشتی طلا فرض کنیم، نگین آن «هرمز» خواهد بود.<sup>۱</sup>

طبق ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ نظام تنگه‌ها تابع اصل عبور بی‌ضرر بود با این تفاوت که چنین عبوری از طرف دولت ساحلی قابل تعلیق نبود و به نظر می‌رسد این منع تعلیق مستند به اصل آزادی دریانوردی در آب‌های آزاد باشد.<sup>۲</sup> این حکم در قضیه تنگه کورفو تأیید شده است و نقطه توازن در میان نظرات حقوقی به شمار می‌آید. اما در ماده ۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ نظام ترانزیت برای تنگه‌ها پذیرفته شد. این بار نیز مستند اصلی برای گسترش دریانوردی در تنگه‌ها، حق دسترسی به دریای آزاد و آزادی دریانوردی بود چنانکه نماینده شوروی در کنفرانس کاراکاس اظهار نمود: «پذیرش رژیم عبور بی‌ضرر در مورد تنگه‌های بین‌المللی ممکن است تجارت بین‌المللی را به زیان کشورهای خاصی به طور اخص و به زیان جامعه جهانی به طور اعم به مخاطره اندازد... زیرا در واقع حق دسترسی به دریای آزاد بدون آزادی عبور از تنگه‌ها عملاً بی‌ارزش است.» عبور ترانزیتی صرفاً شامل عبور پیوسته و سریع از تنگه‌های واقع در میان دریای آزاد و منطقه انحصاری اقتصادی یا ورود یا ترک کشور مجاور تنگه (با رعایت مقررات مربوطه) است و در مورد بخشی از تنگه که در دریای سرزمینی واقع شده باشد، قاعده عبور بی‌ضرر استفاده می‌شود که البته غیرقابل تعلیق است. درواقع حق ترانزیت شامل پرواز بر فراز آب‌ها نیز می‌شود و در مجموع حقی گسترده‌تر از عبور بی‌ضرر است.<sup>۳</sup>

به هرحال برخی نویسندگان معتقدند این بخش از کنوانسیون هم مغایرتی با مصالح ملی ایران ندارد. در حال حاضر هم عملاً به نظر می‌رسد عبور ترانزیتی از قسمت‌های خارج از دریای سرزمینی در تنگه هرمز روی می‌دهد و دولت ایران اعتراضی به این امر ندارد و فقط همچنان به «حضور پیوسته نیروهای

<sup>۱</sup> نجفی اسفاد، مرتضی، تنگه هرمز از دیدگاه حقوق بین‌الملل دریاهای، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، تهران، ۱۳۶۹، ص ۱۲

<sup>۲</sup> دولتیاری، مصطفی، رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی - با تأکید بر مسائل حقوقی تنگه هرمز، وزارت امور خارجه، تهران، ۱۳۷۲، ص ۱۸

<sup>۳</sup> چرچیل، رابین و آلن لو، حقوق بین‌الملل دریاهای، تهران انتشارات کتابخانه، گنج دانش، ۱۳۷۷، صفحه ۱۵۰

نظامی بیگانه در خلیج فارس» معترض است که اساساً مشمول عبور ترانزیتی نیست اما مستلزم آن است. ضمن این که 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 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 داده و حتی به بشکه‌ای ۲۵۰ دلار برساند زیرا حدود ۳۰ درصد از کل مصرف نفت در جهان، از این تنگه تأمین می‌شود. نباید فراموش کرد که به هر حال مسدود کردن بخشی از تنگه که خارج از دریای سرزمینی است در حال حاضر نیز مطابق 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. همچنین براساس نظر حقوقدانان انگلیسی و آمریکایی قرون ۱۸ و ۱۹ میلادی، حق بازدید و بازرسی تمام کشتی‌های تجاری دولت‌های بیگانه در آب‌های آزاد، بدون توجه به نوع کشتی، محموله و مقصد آنها از حقوق دولت متحارب است.<sup>۱</sup>

نباید فراموش کرد که یکی از سخنگویان دولت آمریکا پس از تصویب کنوانسیون در کنفرانس مونترگو از قول رئیس جمهور وقت تأکید کرد که تصمیم آمریکا بر آن است که عدم امضای کنوانسیون تأثیری بر گسترش ناوهای آمریکا در آب‌های آزاد و عبور از تنگه‌های بین‌المللی نخواهد داشت. لیکن این موضوع را که آیا اساساً آمریکا یا هر دولت غیرعضو دیگر حق بهره‌مندی از حقوق مندرج در کنوانسیون را دارد یا خیر، در بخش بعدی بررسی خواهیم کرد.

به علاوه ماده ۳۹ کنوانسیون تکالیفی برای کشتی‌ها و هواپیماها در عبور ترانزیتی مقرر نموده که در جهت حفظ منافع حیاتی دولت ساحلی است. همچنین تحقیقات پژوهشی نیز صراحتاً به اجازه قبلی

---

<sup>۱</sup> حبیب نوری، علی عبدالله، بررسی رژیم حقوق تنگه هرمز براساس کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، نشر میزان، تهران، ۱۳۸۶

کشورهای هم مرز تنگه موکول شده است. ماده ۴۲ قانونگذاری درباره عبور ترانزیتی را از حقوق کشور ساحلی دانسته که البته از آنجا که این امر سابقه عرفی نداشته، قانونگذاری محدود به موارد مصرح است و در ماده ۴۳ کشورهای ساحلی و استفاده کننده به انعقاد قراردادهای همکاری ترغیب شده‌اند. لذا از نظر حقوقی، موضوع عبور ترانزیتی از تنگه هرمز مانع جدی برای عدم تصویب کنوانسیون نخواهد بود و ماده ۸ قانون مناطق دریایی ایران نیز در این زمینه قابل اصلاح است تا در مورد عبور بی‌ضرر از تنگه هرمز در آب‌های سرزمینی ایران، تعلیق اعمال نشود زیرا طبق کنوانسیون ۱۹۵۸ نیز ایران چنین تعهدی بر عدم تعلیق عبور بی‌ضرر در تنگه‌ها دارد؛ البته ایران می‌تواند همچنان در مورد عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی واقع در تنگه، قاعده «اجازه قبلی» را مجری بداند و در این زمینه اقدام به صدور نظریه تفسیری نماید. نماینده ایران در کنفرانس کاراکاس تأکید نمود تنگه‌ای که در داخل دریای سرزمینی واقع شده باید بخشی از دریای سرزمینی تلقی گردد که ضمن عبور کشتی‌های خارجی از داخل تنگه، مسأله امنیت و حفظ محیط زیست سالم کشورهای واقع در دو سوی تنگه نیز مورد توجه قرار گیرد. نماینده عمان نیز طی سندی از نظرات ایران پشتیبانی نمود ولی به هرحال حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی از تنگه‌ها را غیرقابل تعلیق دانست. یمن هم در کنفرانس حقوق دریاها تأکید نمود که وجود رژیم خاص جداگانه‌ای برای تنگه‌ها را به عنوان حالتی متفاوت با قواعد مربوط به دریای سرزمینی قبول ندارد و قواعد عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی در آن بخش از تنگه که دریای سرزمینی است قابل اعمال می‌باشد. ۱ فیلیپین نیز ضمن اعلامیه‌ای ابراز داشت که تنگه‌هایی که آب‌های داخلی فیلیپین را به منطقه انحصاری اقتصادی یا آب‌های آزاد متصل می‌نماید مشمول رژیم خاص تنگه‌ها نیست. عمان هم اعلام نموده که مواد کنوانسیون مانع از اتخاذ اقدامات مقتضی توسط آن کشور برای حفاظت از منافع خود در صلح و امنیت نیست. در مجموع، برخی حقوقدانان معتقدند تا جایی که تنگه‌ها بخشی از دریای سرزمینی هستند طبق کنوانسیون ۱۹۵۸ حق عبور بی‌ضرر و بدون وقفه غیرقابل تعلیق حتی برای کشتی‌های جنگی منظور شده است.

<sup>۱</sup> آقای، منبع پیشین، صفحه ۷۰



علاوه بر اینها ماده ۴۱ اجازه می‌دهد دولت‌های ساحلی آبراهه‌های دریایی را برای عبور و مرور از تنگه تعیین نمایند. خطوط تفکیک تردد دریایی نیز با توجه به عواملی همچون امنیت دریانوردی و کاهش ضایعات ناشی از برخورد کشتی‌ها با پیشنهاد سازمان بین‌المللی دریایی و توسط کشورهای ساحلی تعیین می‌شود که در تنگه هرمز نیز طرح تفکیک تردد از دو مسیر رفت و برگشت و یک منطقه حایل میان دو مسیر تشکیل شده است؛ بدین ترتیب ورود کشتی‌ها از سمت شمالی تنگه (در همسایگی ایران) و خروج آنها از سمت جنوب (در همسایگی عمان) به طور منظم جریان دارد.<sup>۱</sup> البته وجود جزایری همچون جزیره قشم در تنگه هرمز که داخل محدوده دریای سرزمینی ایران می‌باشد نیز با توجه به ماده ۵ قانون اصلاح قانون تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت ایران (مصوب ۳۸/۱/۲۲) نیز کمک کرده تا اساساً در برخی قسمت‌های تنگه هرمز، با توجه بند یک ماده ۳۸، حق عبور ترانزیتی اعمال نشود زیرا در مواردی که تنگه از یک جزیره کشور هم مرز تنگه و سرزمین اصلی آن تشکیل شده باشد (یعنی قسمت میان جزیره و سرزمین اصلی) و با توجه به این که راه راحت دیگری نیز وجود دارد، حق عبور ترانزیتی اعمال نخواهد شد.

### ث) ترسیم خطوط مبدا و تحدید حدود مناطق دریایی

تعیین حدود دریای سرزمینی در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ مسکوت ماند و موضوع مشمول حقوق عرفی قرار گرفت تا این که در کنوانسیون ۱۹۸۲ حداکثر ۱۲ مایل دریایی برای این منظور تعیین شد. ممکن است گفته شود ایران علاقه دارد دریای سرزمینی گسترده‌تری داشته باشد. لیکن اولاً ایران در تعیین خطوط مبدا خود از هر دو روش خط مبدا عادی و مستقیم مندرج در کنوانسیون طبق نقشه مصوب سال ۱۳۵۲ دولت، استفاده نموده است که منطبق بر کنوانسیون می‌باشد. گرچه این امر با این عنوان که استفاده ایران از روش خط مبدا مستقیم در تنگه هرمز، آزادی کشتیرانی را محدود میکند، مورد اعتراض دولت آمریکا قرار

<sup>۱</sup> حافظ نیا، منبع پیشین، صفحه ۴۰۴ الی ۴۰۶

گرفته است؛<sup>۱</sup> اما دولت آمریکا عضو کنوانسیون نیست. ضمن این که تحدید حدود فلات قاره ایران با کشورهای ساحلی روبرو به ویژه در خلیج فارس با توجه به خطوط مبدا فوق صورت گرفته است و در این زمینه چهار قرارداد در سالهای ۱۹۶۸، ۱۹۶۹، ۱۹۷۱ و ۱۹۷۴ به ترتیب با عربستان سعودی، قطر، بحرین و عمان منعقد شده است.

ثانیاً ماده ۲ قانون مناطق دریایی ایران (مصوب ۱۳۷۲) عرض ۱۲ مایل را که منطبق بر کنوانسیون می‌باشد برای دریای سرزمینی برگزیده است و در زمان تصویب این قانون، دولت و مجلس از مقررات کنوانسیون نیز مطلع بوده‌اند. لذا مغایرتی بین قوانین ایران و کنوانسیون در این زمینه وجود ندارد و این امر نیز نباید مانع تصویب کنوانسیون تلقی گردد. همچنین ایران درمورد منطقه نظارت قاعده ۲۴ مایل را طبق ماده ۳۳ کنوانسیون اعمال می‌کند. این قانون، تعیین حدود منطقه انحصاری اقتصادی را مطابق ماده ۷۴ کنوانسیون به قراردادهای دوجانبه با کشورهای مقابل و مجاور احاله نموده است و این امر نیز مشکل جدی محسوب نمی‌شود. در مورد محدوده فلات قاره نیز قانون سکوت کرده و عملاً به حقوق بین‌الملل ارجاع داده است. در این زمینه هم همان سه قرارداد با کشورهای همسایه و هم کنوانسیون ۱۹۸۲ قابل اعمال خواهد بود که نسبت به کنوانسیون ۱۹۵۸ عادلانه‌تر به نظر می‌رسد. زیرا کنوانسیون ۱۹۵۸ «قابلیت بهره‌برداری» را در تعریف فلات قاره قرار داده بود که می‌توانست با قدرت فناوری کشور ساحلی مرتبط باشد، اما کنوانسیون ۱۹۸۲ این محدوده را دقیقاً تعیین کرده است.

### ۳) شمول کنوانسیون بر دولت‌های غیرعضو

شمول کنوانسیون بر دولت‌های عضو از دو منظر برای ایران قابل اهمیت است. یکی عدم عضویت آمریکا است که موجب طرح این پرسش می‌شود که آیا این کشور از حقوقی مثل عبور ترانزیتی که موجب

<sup>۱</sup> ممتاز، منبع پیشین، صفحه ۲۶۱

نگرانی ایران است برخوردار خواهد شد یا خیر؟ و دوم مربوط به خود ایران است که تا چه اندازه در برابر کنوانسیون متعهد خواهد بود؟

همانطور که در مقدمه اشاره شد، ایران به عنوان یک کشور امضاء کننده کنوانسیون که صراحتاً قصدش مبنی بر عدم عضویت را ابراز نکرده است متعهد است از اعمالی که به منظور و هدف معاهده لطمه میزند خودداری کند.<sup>۱</sup>

بسیاری از حقوقدانان به این نکته تصریح کرده‌اند که ایران تنها کشوری بوده که به استناد ماده ۳۴ کنوانسیون ۱۹۶۹ حقوق معاهدات، طی اعلامیه‌ای مسأله شمول مفاد کنوانسیون بر دولت‌های غیرعضو را مورد توجه قرار داد و تأکید کرد کشورهای غیرعضو از حقوق قراردادی و غیرعرفی کنوانسیون بهره نمی‌برند و نسبت به چنین تعهداتی نیز تکلیفی ندارند. ایران، صراحتاً از حق عبور ترانزیتی از تنگه‌ها به عنوان مثالی بر این نظر نام برد.

طبق کنوانسیون حقوق معاهدات، ایجاد حق برای کشورهای ثالث بسته به شرایطی است که از آن جمله باید قصد کشورهای عضو، ایجاد چنین حقی برای ثالث باشد و کشور ثالث نیز آن را بپذیرد و اصولاً قصد کشورهای عضو نیاز به تصریح دارد. برخی حقوقدانان معتقدند حقوقی مثل عبور از آبراه‌های بین‌المللی که جنبه عام و اطلاق بر «تمام کشورها» یا «ملت‌ها» دارد به کشورهای ثالث تسری می‌یابد؛ مثل قراردادهای کانال سوئز، پاناما و کیل و کنوانسیون ۱۹۸۲ هم چنین اطلاقی دارد. با وجود این، بیانیه صریح ایران و برخی بیانیه‌های تلویحی دیگر در کنفرانس نشان می‌دهد چنین قصدی وجود نداشته است. بیانیه رئیس گروه ۷۷ (کشورهای عضو جنبش غیرمتعهدها) هم تأکید داشت که با توجه به این که کنوانسیون یک مجموعه به هم پیوسته است، لذا استفاده از اجزای منتخب آن به صورت اختیاری ممکن نیست در حالی که بقیه مفاد کنوانسیون رعایت نمی‌شود. وی تصریح نموده: هیچ کشوری نمی‌تواند در صورت عدم الحاق به

---

<sup>۱</sup> درباره تعهدات کشورها در فاصله امضا تا تصویب کنوانسیون، نک: آقای، منبع پیشین، صفحه ۹۲ به بعد

کنوانسیون، مدعی برخورداری از قواعد یا حقوق تازه‌ای که وسیله آن ایجاد گردیده است، بشود. رئیس کنفرانس هم تأیید کرد که حق عبور ترانزیتی از تنگه‌ها جزو قواعد عرفی نبوده است و تأکید داشت که عدم عضویت آمریکا در کنوانسیون منافع این دولت را تأمین نخواهد کرد و حتی تعیین عرض دریای سرزمینی تا ۱۲ مایل هم از حقوق کشورهای عضو کنوانسیون است.

سنای آمریکا گام‌های نخستین را در جهت پیوستن ایالات متحده به این کنوانسیون برداشته است و دولت بوش نیز از این تصمیم حمایت نمود، اما به نظر می‌رسد هنوز اجماعی برای این امر وجود ندارد. یکی از نامزدهای جمهوری خواه در انتخابات ریاست جمهوری ۲۰۰۸ می‌نویسد: «دولت من به هیچ وجه در مقابل حاکمیت آمریکا کوتاه نخواهد آمد؛ به گونه‌ای که من اولین کاندیدای ریاست جمهوری که با تصویب قانون معاهده دریاهای که هم منافع اقتصادی و هم امنیت ملی ما را به مخاطره می‌اندازد مخالفت کرده‌ام.<sup>۱</sup>» با وجود آن که امتناع آشکار آمریکا از پیوستن به این کنوانسیون، اعمال آن را با سؤالاتی روبرو کرده است؛ برخی معتقدند گرچه این کشورها با تمسک به اصول قبلی که به نظرشان هنوز معتبرند مدعی هستند آزادی بهره‌برداری از دریاهای موجب تشدید تاراج منابع دریاهای خواهد شد، اما پیش‌بینی می‌شود این رفتار، با لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون موجب ایجاد رقابت میان دو نظم حقوقی مانع‌الجمع می‌شود، یعنی نظام حقوقی کنوانسیون ۱۹۸۲ برای کشورهایی که به آن پیوسته‌اند و بهره‌برداری از دریاهای را تحت نظم و قاعده درآورده است و نظام آزادی دریاهای برای کشورهایی که هنوز به نظام پیش از کنوانسیون پایبند هستند. این کشورها که تعدادشان بسیار کم است، علیرغم قدرتمندبودن در این خطر قرار دارند که از نظر حقوق بین‌الملل دریاهای کاملاً منزوی شوند. این پیش‌بینی در زمانی بود که آلمان و انگلستان عضو کنوانسیون نبودند؛ اما اینک این دو کشور نیز به جمع اعضای کنوانسیون پیوسته‌اند و کشورهای غیرعضو بیشتر در انزوا قرار گرفته‌اند.

<sup>۱</sup>هاکبی، مایکل، آمریکا و میراث سید قطب، ترجمه امیرحسین تیموری، شهروند امروز، شماره ۳۱، ۹ دی ۸۶، صفحه ۳۱

البته این سؤال مطرح خواهد بود که اگر روند تحولات آینده به گونه‌ای باشد که برخی کشورهای غیرعضو، بعضی حقوق مندرج در کنوانسیون را بپذیرند و نسبت به آنها در عمل متعهد باشند؛ آنگاه با عضویت کشورهای بیشتر در عمل اینگونه مفاد کنوانسیون می‌تواند جنبه عرفی به خود بگیرد، اگرچه همچنان می‌تواند مورد «اعتراض» باشد.

### نتیجه

رای مثبت به «بسته‌ی به هم پیوسته» کنوانسیون، علاقه به تصویب متن کنوانسیون با «اجماع» در کنفرانس مونترگو با تأیید نظریه «معامله یکجا» که در کنوانسیون‌های بین‌المللی منجر به عدم امکان تفکیک‌پذیری، یا تحدید و تعدیل تعهدات به وسیله «حق شرط» می‌شود و از نظر سیاسی کلیت کنوانسیون را در معرض تصویب و اجرا یا عدم تصویب و عدم اجرا قرار می‌دهد، همچنین امضای آن نشان می‌دهد ایران نسبت به این کنوانسیون موضع منفی نداشته ولی عدم تصویب کنوانسیون پس از ۲۶ سال نشان دهنده حساسیت‌های ایران نسبت به آن است.

به نظر می‌رسد ارجاع اجباری به روش‌های حقوقی حل و فصل اختلافات در کنوانسیون، حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های نظامی در دریای سرزمینی، حق عبور ترانزیتی ناوهای جنگی از تنگه‌ها و ترسیم خطوط مبدا و تحدید حدود مناطق دریا چهار مورد عمده مهم تردید برانگیز برای ایران است که به نظر می‌رسد تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را به تعویق انداخته است. لیکن همانگونه که توضیح داده شد ایران اصولاً مشکلی با دادرسی قضایی بین‌المللی ندارد و مسأله اختلاف ارضی با امارات متحده عربی نیز قابل استثناء شدن است. در مورد عبور بی‌ضرر کشتی‌های نظامی نیز عملاً دولت ایران توانایی اعمال مقررات کنونی در لزوم اجازه قبلی را دارد و مسأله حق عبور ترانزیتی از تنگه‌ها نیز با رعایت ماده ۳۹ کنوانسیون مشکلی برای ایران ایجاد نخواهد کرد و تا زمانی که آمریکا عضو آن نیست نیز، کشتی‌ها و هواپیماهای ایالات متحده و سایر کشورهای غیرعضو مشمول این حق نخواهند شد و در نهایت تحدید حدود مناطق دریایی

ایران در حال حاضر مغایرتی با کنوانسیون ندارد. حتی در اکثر موارد قانون مناطق دریایی ایرانی منطبق بر کنوانسیون ۱۹۸۲ می‌باشد.

## فصل چهارم

حقوق بی‌الملل دریاها و نیروی دریایی

#### ۴) حقوق بین الملل دریاها و نیروی دریایی

در جهان امروز حدود ۶۰ یا ۷۰ دولت دارای نیروی دریایی هستند ، ولی میزان قدرت این نیروها بسیار متفاوت است و بیش از چهار پنجم قوای دریایی جهان به دولت های عضو ناتو و پیمان ورشو تعلق دارد. نیروهای کوچکتر دریایی دارای توانایی های محدودی هستند، ولی به هر حال از نیروهای دریایی انتظار می رود که وظایف مختلفی را هماهنگ با قوای انتظامی و سازمانهای دولتی و سایر نیروهای مسلح انجام بدهند .

اول، امنیت آب های کشور بر عهده نیروی دریایی است. دوم، مساله اعمال قوانین عادی دولت ها در آب های ملی است که اکثراً شامل قوانین ماهیگیری ، گمرکی و مهاجرتی می شود. سوم، نیروهای دریایی برای آمادگی خود به منظور ایفای سایر وظایفشان معمولاً دست به مانور و آزمایش تسلیحات در « دریای آزاد » می زنند که قواعد ۱۹۵۸ ناظر بر آنهاست . چهارم، کشورهای بزرگ دریایی، با پیروی از این گفته لردگری که « دیپلماسی بدون زور مثل ارکستر بدون آلات نوازندگی است » ، از قوای دریایی خود برای چیزی که « دیپلماسی کشتی های جنگی » خوانده میشود استفاده می کنند. این امر شامل چندین نوع عملکرد می شود. ممکن است صرفاً نشان دادن پرچم دولت در نقطه خاصی از جهان به دوستان و دشمنان بفهماند که دولت صاحب قدرت دریایی دارای حضور نظامی در منطقه است. این مساله در مواقع بحرانی تشنجهای خاورمیانه به چشم می خورد که برای نمونه، نیروهای دریایی آمریکا و انگلیس در دریای مدیترانه و اقیانوس هند صف آرایی می کنند، امکان دارد نمایش قدرت صورت بگیرد: برای نمونه می توان از اقدام قوای دریایی انگلیس رای نشان دادن حق عبورش از تنگه کورفور، بعد از اینکه آتشبارهای ساحلی دولت آلبانی به چند کشتی انگلیسی آتش کردند و یا عملیات عبور ناو شکنهای یگان دریایی ۳۱ آمریکا از تنگه های لومباک و مالاکا برای تاکید بر حق عبور مجمع الجزایری نام برد. امکان دارد حتی اقدام مستقیمی علیه کشتی متعلق به طرف مخالف انجام شود، مثل ماجرای کشتی آمریکایی پوئبلو که در سال ۱۹۶۸ توسط کشتی های کره شمالی در آب های سرزمینی آن دولت به اتهام جاسوسی توقیف شد .



از قوای دریایی امکان دارد برای حمایت از عملیات زمینی هم استفاده شود، همان طوری که در خلال پیاده شدن قوای امریکا در لبنان ضمن سال ۱۹۵۸ و نیز در خلال تلاش نافرجام امریکا در سال ۱۹۸۰ برای نجات دیپلماتهای گروگان گرفته شده آمریکایی در تهران دیده شد.<sup>۱</sup>

در آوریل ۱۹۸۴ نیکاراگوئه در دیوان بین المللی دادگستری دعوایی را علیه ایلات متحده امریکا مطرح کرد. در این شکایت آمده بود که دولت امریکا ضمن اقدامات دیگر، دست به حملات هوایی، زمینی و دریایی و تجاوز به آبهای سرزمینی آن کشور زده است، آزادی های دریای آزاد را نقض و تجارت صلح آمیز دریایی را با مین گذاری سواحل کورنیتو، پوئرتو ساندینو و ال بلاف مختل کرده است. نیکاراگوئه اظهار کرده بود ۵ کشتی تجاری به خاطر انفجار مین صدمه دیده اند. اظهار نامه وزارت امور خارجه امریکا مورخ ۱۳ آوریل ۱۹۸۴ مین گذاری سواحل نیکاراگوئه را به عنوان یک اقدام تدافعی فردی و جمعی تلقی کرده بود. در ۱۰ مه ۱۹۸۴ دیوان به اتخاذ اقدامات موقتی « در قضیه مربوط به فعالیت های نظامی و شبه نظامی در نیکاراگوئه و علیه آن » رای داد که مقرر میکرد دولت ایلات متحده امریکا باید بلافاصله از ارتکاب هرگونه عملی که مانع از دسترسی به بنادر نیکاراگوئه شود خودداری کند و بخصوص از مین گذاری احتراز کند. در ۲۶ نوامبر ۱۹۸۴ دیوان رای داد که دارای صلاحیت رسیدگی به قضیه است.

یکی از مهمترین وظایف نیروهای دریایی در جهان امروز، قوای بازدارنده هسته ای در دریاهاست. زیر دریایی های مجهز به موشک های هسته ای از قابلیت تحرک برخوردارند و در نتیجه، توانایی اختفای آنها تقریباً در هر نقطه ای از اقیانوسها وجود دارد. برای کشورهای ناتو که میزان تراکم جمعیت آنها زیاد است و طبق قرارداد ۱۹۶۲ ناسا، از موشکهای آمریکایی پولاریس برخوردار هستند، این امر از لحاظ بازدارندگی بسیار مهم است و امکان حمله متقابل را به نقاطی دور از مراکز جمعیت منتقل می کند.<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> چرچیل، رابین و آلن لو، حقوق بین الملل دریاها، ترجمه دکتر بهمن آقایی، تهران، انتشارات گنج دانش، ۱۳۸۳، صفحه ۴۷۱ الی ۴۶۹

<sup>۲</sup> چرچیل، رابین و آلن لو، منبع پیشین، صفحه ۴۷۲ الی ۴۷۴

کشتی های دولتی (کشتی های دولتی لزوماً کشتی متعلق به دولت نیست بلکه کافی است که دولت از این کشتی ها استفاده کند؟ ۹ عهد نامه ژنو و ۹۶ عهدنامه ۱۳۸۲ حقوق دریاها) و کشتی جنگی (کشتی جنگی یا ناو جنگی، به هر گونه کشتی اطلاق می شود که جمعی نیروهای مسلح یک کشور بوده و دارای علائم خارجی مشخصه کشتیهای نظامی دارای تابعیت آن کشور است و در فهرست ناوگان جنگی کشور مذکور به ثبت رسیده تحت فرماندهی یک افسر دریای در خدمت دولت است و نام وی در فهرست اسامی افسران نیروی دریایی یا در مدرکی هم ارزش با آن فهرست ثبت شده موجود است. کشتی جنگی نوع خاصی از کشتیهای دولت است. بند ۲ عهدنامه ژنو ۱۹۵۸ در زمینه دریای آزاد و ۲۹ عهد نامه ۱۹۸۲ حقوق دریاها) تابع نظام حقوق خاصی هستند زیرا مظهر حاکمیت و استقلال کشور صاحب پرچم می باشند. اجازه ورود آنها به آب های داخل و توقف در آنجا در زمان صلح، متفاوت از جنگ است. در زمان صلح کشور ساحلی می تواند شرایط قانونی ورود و توقف کشتی ها دولتی و جنگی را در بنادر و سایر آبهای خود تعیین کند و طی اعلامیه از طریق دیپلماتیک به سایر کشورها اطلاع دهد. اما در زمان جنگ این اجازه کاملاً تابع اداره کشور ساحلی است. برای مثال دولت مصر در مه ۱۹۵۶ اجازه ورود ناوگان نظامی ایالات متحده آمریکا را به بندر اسکندریه نداد.<sup>۱</sup>

کشتی های جنگی از جنبه های بسیاری مشمول همان قواعد حاکم بر کشتی های تجاری هستند. مهمترین تفاوتشان ناشی از وضعیت آنها به عنوان نماینده حاکمیت دولت است، و اینکه هیچ گاه تحت صلاحیت دولت دیگری قرار نمی گیرند، خواه در دریای آزاد و خواه در آب های دولت دیگری باشند. در واقع سابقاً آنها را قسمتی از قلمرو دولت محسوب می کردند و تحت عنوان « قلمرو شناور » دولت صاحب پرچم قرار می دادند. گر چه این برداشت دیگر منسوخ شده است، امروزه نظریه « مصلحت یا منفعت خدمت » حاکم است. نظریه که به موجب آن انجام خدمات عمومی کشور صاحب پرچم ایجاب می کند که کشتی های جنگی از صلاحیت سایر کشورها خارج باشد. ولی مصونیت فوق الذکر که شامل همه کشتی های دولتی

<sup>۱</sup> ضیائی بیگدلی، محمدرضا، حقوق بین الملل عمومی، تهران، گنج دانش، چاپ سی و یکم ۱۳۸۷، صفحه ۳۱۷

غیرتجاری هم می‌شود، مصونیت از صلاحیت اعمال قوانین است. (مواد ۳-۱۲ کنوانسیون دریای سرزمینی ۱۹۵۸، مواد ۸-۹ کنوانسیون دریای آزاد، مواد ۳۲-۲۹، ۴۲، ۶-۹۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها). از کلیه کشتی‌ها از جمله ناوهای جنگی انتظار می‌رود که از قوانین و مقررات دول ساحلی در مورد آب‌هایی که در آن قرار دارند تبعیت کنند، گرچه این مقررات را نمی‌توان علیه آنها اعمال کرد و دولت متضرر از این لحاظ فقط می‌تواند از ناو جنگی بخواهد که دریای سرزمینی را ترک کند و از طرق دیپلماتیک به تعقیب مساله بپردازد.

ماده ۳: دولت ساحلی می‌تواند با رعایت اصل عدم تبعیض بین کشتی‌های خارجی، عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی را به طور موقت در مناطق به خصوص از دریای سرزمینی خود تعلیق کند به شرطی که چنین تعلیقی جهت حفاظت از امنیت آن دولت ضروری باشد.

ماده ۸:

(۱) کشتی‌های جنگی در دریای آزاد از مصونیت کامل حقوقی در قبال سایر دول سوای دولت صاحب پرچم برخوردارند.

(۲) از لحاظ این کنوانسیون اصطلاح «کشتی جنگی» به آن کشتی اطلاق می‌شود که متعلق به نیروی دریایی یک دولت بوده و دارای علائم خارجی که نمودار کشتی‌های جنگی دارای ملیت آن دولت است و زیر فرماندهی افسری که در خدمت دولت و نام وی در فهرست اسامی افسران نیروی دریایی ثبت شده می‌باشد و کارکنان این کشتی نیز تابع نظامات نیروهای مسلح خواهد بود.

ماده ۹: کشتی‌هایی که متعلق به یک دولت است و یا دولت از آنها بهره‌برداری می‌نماید و تنها در سرویس دولتی غیر تجارتي مورد استفاده قرار می‌گیرد، در دریای آزاد، در قبال صلاحیت هر دولت متعاهدی غیر از دولت صاحب پرچم مصونیت کامل خواهد داشت.

آزادی کشتیرانی و حق عبور بی ضرر و عبور ترانزیتی آشکارا برای نیروهای دریایی اهمیت ویژه‌ای دارند. گسترش عمومی عرض دریای سرزمینی به ۱۲ مایل که باعث شده بیش از صد تنگه در جهان تحت حاکمیت دولت‌های ساحلی قرار گیرند (گر چه فقط معدودی از آنها دارای اهمیت قابل ملاحظه سوق الجیشی هستند) دامنه دقیق حق عبور بی ضرر و ترانزیتی را به صورت مساله مهمی درآورده است. عبور از آب‌های آزاد مجمع الجزایری نیز اهمیت مشابهی دارد. دولت‌ها ممکن است احساس کنند وجود حاکمیت بر آب‌های مزبور آنها را در برخی شرایط ذیحق می کند که حاکمیت خود را اعمال کنند و به دلایل سیاسی جلوی عبور دیگران را بگیرند، همان گونه که معمولاً دولت‌ها درباره حق پرواز اقدام می کنند. گر چه نظام کنوانسیونهای ۱۹۵۸ و حقوق بین الملل عرفی به نحوی که در قضیه تنگه کورفو منعکس شده است، امکان تداخل در عبور را کاهش می دهد، ولی تعاریف عبور بی ضرر و ترانزیتی در کنوانسیون ۱۹۸۲ (مواد ۱۹، ۳۸، ۳۹) و افزایش آگاهی و هوشیاری نسبت به صلاحیتهای دریایی در اثر مباحثات کنفرانس سوم حقوق دریاها ممکن است باعث بالا رفتن امکان تداخل در عبور شود. طبق تعریف جدید، کشتی‌های در حال عبور نباید متوسل به زور و یا تهدید به زور نه تنها علیه دولت ساحلی، بلکه « به هر نحوی که مغایر اصول مندرج در منشور ملل متحد باشد » شوند. برخی مفسران استدلال کرده‌اند این بدان معنی است که می توان مانع عبور مثلاً برای کمک به سرکوبی شورشی در کشور ثالث شد.

بر اساس قواعد ۱۹۵۸، فلات قاره بخشی از بستر دریای آزاد است و حقوق دولت ساحلی محدود به اکتشافات و بهره برداری است، بنابراین، کشورهای دیگر این حق را به خود می دهند که اگر وسایل نظامی مانع غیر معقولی در راه اکتشاف و بهره برداری منابع ایجاد نکنند، آنها را در فلات قاره جای بدهند. در کنفرانس سال ۱۹۵۸ هیات نمایندگی هند پیشنهاد کرد که ایجاد تاسیسات نظامی در فلات قاره ممنوع شود، ولی رد شد. از لحاظ عملی و نظری به نظر می رسد که مشروعیت آنها طبق قواعد حقوق عمومی پذیرفته شده باشد.

می‌توان گفت که اعمال نظام منطقه انحصاری اقتصادی بر فلات قاره این وضعیت را تغییر داده است. طبق ماده ۵۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، اختلاف بر سر حقوقی که به طور صریح به دول ساحلی یا دول دیگر داده نشده است (مثل حق قراردادن وسایل نظامی) باید نه تنها بر اساس توجه به آزادی‌های دریای آزاد، بلکه بر اساس اصل مبهم انصاف حل و فصل شود. اکنون معلوم نیست که این امر چگونه بر مشروعیت استقرار پست‌های استراق سمع زیر دریایی و نظایر آن تاثیر خواهد گذاشت، ولی رویه دول قدرتمند دریایی در قبال استقرار اینگونه تجهیزات به‌سختی تغییر خواهد کرد. و این مسئله به نوبه خود بر تفسیر کنوانسیون ۱۹۸۲ اثر خواهد گذاشت. ملاحظات مشابهی درباره استقرار وسایلی چون شناورها و نیز انجام مانورهای دریایی و آزمایش تسلیحات در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی وجود دارد.

برخی از کشورها مثل برزیل و اروگوئه در اعلامیه‌های خود به هنگام امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ متذکر شده‌اند که وجود حق انجام مانور دریایی را برای کشورهای دیگر در منطقه انحصاری اقتصادی بدون کسب رضایت از جمله آمریکا و انگلیس رو به رو شده است. بسیاری از مسائل دیگر، که از لحاظ نظامی دارای اهمیت هستند، طی اعلامیه‌ها و بیانیه‌های کشورها مطرح شده است. اینگونه امور آشکارا احتمال تداخل بیشتری در فعالیتهای دولت ساحلی در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی در بستر دریاها دارد و حق توسل به آنها، طبق قواعد ۱۹۵۸ به خاطر وجود تعهد «توجه معقول» به سایر استفاده‌های دریای آزاد (ماده دوم کنوانسیون دریای آزاد) و نیز طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ که اهمیت بیشتری به منافع دولت ساحلی داده شده است (ماده ۵۹)، محدودتر خواهد شد. آزادی استقرار وسایل نظامی و در زیر و نیز بر روی دریای آزاد ماورای منطقه انحصاری اقتصادی دست نخورده مانده است، فقط کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می‌کند که آنها نباید در امر بهره برداری از بستر اعماق دریاها متعاقب اجازه مقام بین‌المللی بستر دریاها اختلالی ایجاد کنند.

صرف نظر از مقررات مربوط به جنگ دریایی سه نوع قرارداد بین‌المللی در مورد استفاده‌های نظامی از دریاها وجود دارد.

اول، قراردادهای مربوط به تنظیم نوع و میزان قدرت دریایی که برای اعضای آنها مجاز است. برای مثال، پیمان ۱۹۲۲ واشنگتن برای تحدید تسلیحات دریایی اولین نمونه از این نوع قراردادها است، که ضمن دوران بین دو جنگ جهانی امضا شده است. در این پیمان، تعداد، حجم و نوع تسلیحات قوای دریایی دول عضو (انگلستان، آمریکا، فرانسه، ایتالیا و ژاپن) تعیین شده است. پیمان مزبور در پایان سال ۱۹۳۶ لغو شد. سیاست کشورهای جهان در دوران بعد از جنگ جهانی دوم بیشتر متوجه افزایش قوای دریایی بوده است تا محدود کردن آنها. مهمترین استثنایی که در این مورد می‌توان ذکر کرد معاهده تحدید تسلیحات استراتژیک (سالت Salt) مورخ ۱۹۷۲ بین شوروی سابق و آمریکا است؛ که شامل محدودیت تعداد و نوع تسلیحات زیر دریایی‌های مجهز به موشک‌های هسته‌ای است. معاهده بعدی سالت، که در سال ۱۹۷۹ منعقد شد، هنوز به تصویب سنای آمریکا نرسیده است. اینگونه معاهدات گرچه ظاهراً ساده به نظر می‌رسند، ولی از لحاظ سیاسی حالت پیچیده‌ای دارند و اغلب شامل مطالب بسیاری از قبیل ادعاهای منطقه‌ای و روابط اقتصادی می‌شوند.

نوع دیگری از معاهدات وجود دارد که حق آزمایش و استقرار انواع معینی از تسلیحات را محدود می‌کند. پیمان منع آزمایش سلاح‌های هسته‌ای مورخ ۱۹۶۳ اولین معاهده مهم به منظور منع انفجارات آزمایشی سلاح هسته‌ای در جو یا در زیر دریاها، منجمله دریای سرزمینی و دریای آزاد، محسوب می‌شود. اکثر دولت‌ها به غیر از (فرانسه و چین) عضو این پیمان‌اند. در سال ۱۹۷۱ پیمان مزبور توسط پیمان دیگری موسوم به منع استقرار تسلیحات هسته‌ای و سایر سلاح‌های انهدام دسته جمعی در بستر دریاها تکمیل شد که قرار دادن سلاح‌های مزبور (که شامل سلاح‌های انهدام دسته جمعی میکربی و شیمیایی می‌شوند) و تاسیسات مخصوص انبار کردن، آزمایش و استفاده از آنها را در بستر دریاها و ماورای ۱۲ مایل از ساحل منع می‌کند هر یک از دول عضو حق دارد که با استفاده از روش‌های مراقبت، رعایت پیمان را توسط دیگران تحت نظر بگیرد. پیمان تلاتلولکو مورخ ۱۹۷۶ دارای اهداف مشابهی است، ولی دامنه آن متفاوت است. این پیمان مربوط است به منطقه تحت صلاحیت اعضای آن که عبارت است از: حوزه دولت‌های آمریکای لاتین و نه تنها شامل سلاح‌های اتمی است، بلکه آزمایش و استقرار آنها را در بستر دریاها و آب‌های مافوق آنها منع

می‌کند. در حال حاضر، پیمان فوق‌الذکر محدود است به آب‌های تحت حاکمیت دول عضو و معمولاً فرض می‌شود که منظور منطقه مورد قبول حقوق بین‌الملل (۱۲ مایل) است، ولی می‌توان آن را به حوزه وسیعتری در اقیانوس‌های آرام و اطلس گسترش داد، البته در صورت الحاق همه دول آمریکای لاتین به نظر نمی‌رسد که این پیمان استقرار زیر دریایی‌های مجهز به موشک‌های هسته‌ای را در ماورای دریای ساحلی دول منطقه محدود کند.

### بخش ششم کنوانسیون و توافق سال ۱۹۹۴

بخش ششم کنوانسیون، رژیم مربوط به معادن در بستر دریاها را تعیین می‌کرد. معادنی که از آب‌های سرزمینی یا منطقه مخصوص اقتصادی خارج‌اند، مطابق این کنوانسیون، سازمان بین‌المللی بستر دریا موظف است بر آب‌ها و بر اکتشافات دریایی نظارت داشته باشد و به طور منصفانه مواد کانی دریاها را جمع‌آوری و توزیع نماید.

آمریکا از قبول بخش ششم به دلایل متعددی سرباز زد و اظهار داشت این معاهده با علائق اقتصادی و امنیتی ایالات متحده همخوانی ندارد. به دلیل وجود این بخش آمریکا UNCLOS را به تصویب نرساند. گرچه با مابقی بخش‌ها موافقت خود را اعلام داشت. از سال ۱۹۸۳ تا سال ۱۹۹۰ آمریکا شمالی بخش‌های معاهده را به بجز بخش ۶ پذیرفته بوده و در همین جای سرگرم تعیین رژیمی جایگزین برای اکتشافات در بستر دریا بوده که منجر شد توافقی بین دیگر کشورهای دارای منابع زیر آب به امضاء برسد و به ۴ کنسرسیوم مجوز لازم داده شود. در حال حاضر کمیسیونی که از سوی امضاء کنندگان کنوانسیون حمایت می‌شود مسئول به اجرا درآوردن مدعیانی است که برطبق کنوانسیون مورد قبول درخواست کنندگان است اکنون نقاط مشترک بین این دو گروه حل شده است اما کاهش تقاضا برای مواد کانی دریای این رژیم را تا حد بسیار زیادی بی‌خاصیت کرده است. بعلاوه افول سوسیالیسم و شکست کمونیسم در پایان دهه ۸۰ به حمایت‌هایی که از برخی مواد بخش ششم انجام می‌گرفت پایان داد.

در سال ۱۹۹۰ گفتگوهای بین امضاء کنندگان و کشورهای که معاهده را به امضاء رسانده بودند از جمله آمریکا صورت گرفت این گفتگوها در جهت تعدیل کنوانسیون و به منظور پیوستن کشورهای صنعتی بدان صورت پذیرفت تا بالاخره در سال ۱۹۹۴ توافقی لازم الاجرا به عنوان یک کنوانسیون بین‌المللی انعقاد یافت. این توافق تأکید کرد که مواد مهمی از جمله آن‌هایی که به تحدید تولیدات در بستر دریا می‌پرداخت و یا انتقال تکنولوژی را اجباری کرده بوده مد نظر قرار نخواهد گرفت. همچنین اعلان داشت که اگر آمریکا به عضویت این کنوانسیون درآید به عضویت سازمان بین‌المللی بستر دریای درخواهد آمد و در پایان اینکه رأی‌گیری به صورت گروهی انجام خواهد گرفت. ضمناً کمیته‌ای مالی تشکیل یافت تا تصمیمات سازمان را بر عهده گیرد. و اعضای که بیشترین کمک مالی را انجام داده‌اند به طور خودکار به عضویت این کمیته درخواهد آمد.<sup>۱</sup>

آخرین نوع از قراردادهای مورد نظر مربوط به نحوه انجام عملیات دریایی است. بدیهی است که این نوع قراردادها با انواع قبلی فصول مشترکی دارند. پیمان تلاتولکو بدون شک در عملیات زیر دریایی ها تاثیر دارد و پیمان دریایی ۱۹۳۰ لندن (یکی از قراردادهای تحدید تسلیحات بین دو جنگ جهانی) در پروتکل مورخ ۱۹۳۶ خود دارای قواعد مهمی درباره جنگ دریایی است، که در سال ۱۹۳۷ ضمن قرارداد نیون مقرر می‌کرد کشورهای مدیترانه، واحدهای گشتی برای جلوگیری از حملات دزدانه زیردریایی‌ها در خلال جنگ- های داخلی اسپانیا ایجاد کنند. پیمان سال ۱۹۳۰ در آغاز سال ۱۹۳۷ اعتبار خود را از دست داد، ولی قراردادهای دیگری وجود دارند که صرفاً مربوط به نحوه عملیات است. کنوانسیون دوم لاهه مورخ ۱۹۰۷، که استفاده از محاصره غیرخصلانه را محدود می‌کرد، از این قبیل است. در دوره جدید، شوروی سابق و آمریکا، به منظور کاهش احتمال شروع جنگ هسته‌ای غیرعمدی، معاهده‌ای درباره جلوگیری از حوادث در دریای آزاد در سال ۱۹۷۲ شامل منع جنگ هسته‌ای منعقد کردند. این معاهده و نیز پروتکل الحاقی آن مورخ ۱۹۷۳، شامل قواعد مراقبت دریایی و سایر عملیات در دریای آزاد می‌شوند و تبادل اطلاعات راجع به

1 Journal of the UN Law of the Sea Conven ons (22 march 2011)



حوادث موجود و احتمالی را پیش‌بینی می‌کند. کمیته‌ای که طبق قرارداد ۱۹۷۲ آمریکا و شوروی سابق برای جلوگیری از حوادث دریای آزاد تشکیل شده بود، اخیراً شکایتی درباره اقدامات کشتی‌های روسی به هنگام جستجوی جعبه سیاه هواپیمای خطوط مسافری کره، پرواز ۰۰۷ در سپتامبر ۱۹۸۳ دریافت کرده است. هواپیمای مزبور بعد از نقض حریم هوایی شوروی سابق به اتهام مبادرت به جاسوسی توسط جنگنده‌های روسی سرنگون شد و تمامی مسافران و خدمه آن کشته شدند.<sup>۱</sup>

---

<sup>۱</sup> چرچیل، رابین و آلن لو، حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه دکتر بهمن آقایی، تهران، انتشارات گنج دانش، ۱۳۸۳، صفحه ۴۷۶ الی ۴۸۱

## ۴-۱) آثار کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو حقوق بین‌الملل دریاها در فعالیت‌های نیروی دریایی

### کشورهای جهان

حق عبور بی‌ضرر را ملل متمدن همیشه برای کشتی‌های تجاری قائل شده‌اند لیکن این حق برای کشتی‌های جنگی مدت‌ها مورد اختلاف نظر بوده است. اما از اواخر قرن نوزدهم اکثر نویسندگان متمایل به این نظر شده‌اند که این حق شامل کشتی‌های جنگی نیز باید بشود از جمله موسسه حقوق بین‌الملل (Instiut De Droit International) و انجمن حقوق بین‌الملل (International Law Association) مدت‌ها بود که در قطعنامه‌های خود این حق کشتی‌های جنگی را توصیه کرده بودند. در عصر حاضر کلیه کشورها به استثناء اتحاد جماهیر شوروی سابق این حق را قبول دارند و کمیسیون حقوق بین‌الملل دو ماده از طرح بدوی خود حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی را موقوف به اجازه قبلی ندانسته است لیکن بعداً در قبال اعتراضات بعضی از کشورها کمیسیون از این نظر عدول و چنین اظهار کرده اند : درست است که کشتی‌های جنگی این حق را دارند اما در عین حال علی‌القاعده ممکن است این حق تابع اجازه قبلی کشور ساحلی یا اخطار قبلی از طرف کشتی جنگی مقرر بشود.

بعلاوه کمیسیون برای کشور ساحلی این حق را قائل شده است که بنابر مقتضیات استثنایی حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی را در تمام یا قسمتی از دریای ساحلی محدود یا معلق نماید همچنین خروج هر کشتی جنگی خارجی متخلف از مقررات داخلی را از دریای ساحلی بخواهند.

اما نسبت به تنگه‌های بین‌المللی مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی کمیسیون حقوق بین‌الملل برای کشور ساحلی این حق را شناخته است که بتواند از عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی جلوگیری کنند یا آن را تابع محدودیت‌هایی بنمایند. کمیسیون در این مسئله استناد کرده است حکم دیوان بین‌الملل دادگستری مورخ نهم آوریل ۱۹۴۵ در موضوع تنگه کورفو و نزاع بین دولت‌های انگلیس و آلبانی عبارت حکم نامبرده این است « کشور ساحلی حق ندارد چنین عبوری از تنگه‌ها را در زمان صلح منع نماید » کمیسیون در این موضوع عبارت صریحی در طرح سال ۱۹۵۵ درج کرده بود . لیکن این عبارت در طرح

سال ۱۹۵۶ حذف شده بود، به این دلیل که در ماده ۱۷ آن طرح رای به منع تعلیق عبور بی ضرر در تنگه‌ها شامل کلیه کشتی‌ها شده بود اعم از کشتی‌های تجاری یا کشتی جنگی. اما کنفرانس سال ۱۹۵۸ ژنو مقررات پیشنهادی کمیسیون حقوق بین‌الملل را رد و حق عبور بی ضرر کشتی‌های جنگی را بدون اجازه یا اخطار قبلی قبول کرده است (ماده ۲۳ کنوانسیون) معهذا این حق برای کشور ساحلی باقی است که هرگاه کشتی جنگی خارجی از مقررات مربوط به دریای ساحلی تخلف کند و با اخطار مقامات داخل دائر به رعایت این مقررات ترتیب اثر ندهند خروج آن را از دریای ساحلی بخواهد.<sup>۱</sup>

حق عبور بی ضرر به کشتی‌های دولتی نیز داده شده است اعم از اینکه متصدی عملیات تجاری باشند یا نباشند (مواد ۲۱ و ۲۲ کنوانسیون) کشتی‌های دولتی که عملیات تجاری می‌کنند در حکم کشتی‌های خصوصی (غیردولتی) و تابع قواعد مربوط به آنها هستند. کشتی‌های دولتی که مأمور کارهای غیر تجاری هستند و حقوق بین‌الملل معافیت‌هایی برای آنها قائل است می‌توانند حق عبور بی ضرر را اعمال کنند لیکن تابع مقررات ماده ۱۹ کنوانسیون راجع به صلاحیت محاکم جزائی کشور ساحلی خواهند بود (ماده ۲۲ کنوانسیون).

اصولاً حق عبور بی ضرر برای همه یکسان است. کمیسیون حقوق بین‌الملل در اولین طرح خود بالصراحه هرگونه تبعیض را در مورد حق عبور منع کرده بود. لیکن بر اثر اعتراضات بعضی از دول مبنی بر اینکه این منع تبعیض با حقوق بین‌الملل مطابقت ندارد کمیسیون این حکم منع را از طرح خود حذف کرد. بنابراین معتبر بودن امتیازات خاص کشتیرانی را که کشور ساحلی بموجب قراردادهای دو جانبه به یک یا چند کشور بدهد تلویحاً قبول کرده است.

اما کنوانسیون ژنو در این موضوع صراحتی ندارد. بند سوم ماده ۱۶ اقدامات تبعیضی را منع کرده است لیکن این ماده فقط ناظر است به تعطیل موقتی کشتیرانی در بعضی از قسمتهای دریای ساحلی،

---

<sup>۱</sup>متین دفتری، احمد، سیر تحول حقوق بین‌الملل دریایی از گروسیوس تا کنفرانس های ژنو، تهران، انتشارات گنج دانش، چاپ اول، ۱۳۸۷، صفحه ۱۷۷ الی ۱۷۸

بالنتیجه این ماده باید بطور حصر و محدود تفسیر بشود و از آن نمی‌توان چنین نتیجه گرفت که قانونگذار بین‌المللی خوانده است موافقتنامه‌های خصوصی مربوط به اعطاء و پاره‌ای امتیازات کشتی‌رانی در دریای ساحلی را منع کند.<sup>۱</sup>

---

<sup>۱</sup> متین دفتری، احمد، منبع پیشین، صفحه ۱۷۳

## ۴-۲) آثار کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو حقوق بین‌الملل دریاها در فعالیت‌های نیروی دریایی ایران

با توجه به این که ایران کشوری است که دارای مرزهای گسترده دریایی می‌باشد لذا هر قانونی که باعث شود آزادی عمل بیشتری به نیروهای دریایی کشورهای دیگر داده شود به ضرر دولت جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو این آزادی را تا حدودی به نیروهای دریایی کشورهای دیگر داده است و به همین دلیل است که ایران تا کنون به این کنوانسیون الحاق نشده است در صورتی که ایران به این کنوانسیون الحاق می‌شد این امر باعث می‌شد که کشورهای که دارای نیروی دریایی بزرگی هستند از جمله آمریکا، انگلیس، فرانسه و ... و دیگر کشورهای که حتی با ایران رابطه سیاسی ندارند از جمله آمریکا که دارای بزرگترین نیروی دریایی در جهان می‌باشد باعث می‌شود که براحتی وارد دریای ساحلی و سرزمینی ایران شود و این ورود در جهت ضربه زدن به جمهوری اسلامی ایران و توطئه علیه این کشور شوند دیگر در منطقه باشد به نفع جمهوری اسلامی ایران با توجه به موقعیت خود نمی‌باشد. با توجه به اینکه جمهوری اسلامی ایران در ماده ۸ به منظور دفاع از امنیت و بنا به مصالح عالیه کشور حق عبور و توقف کلیه کشتی‌ها و شناورهای خارجی را در قسمتی از دریای سرزمینی می‌تواند به حالت تعلیق درآورد و در ماده ۹ استثنائات برای عبور بی ضرر ذکر کرده است. از جمله اینکه عبور شناورهای جنگی، زیردریایی‌ها، شناورهای بی سوخت هسته‌ای و هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریایی‌های حامل مواد اتمی خطرناک و شناورهای تحقیقات خارجی را منوط به کسب اجازه کرده است و در ماده ۲۰ و ۲۱ قانون دریای ایران حق صلاحیت کیفری و حق تعقیب فوری متخلفین از مقررات مربوط به آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره را در مناطق مزبور و دریای آزاد برای خود محفوظ داشته است. نشان دهنده این است که کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو نتوانسته است خواسته‌های جمهوری اسلامی ایران را پاسخ دهد. در نتیجه جمهوری اسلامی ایران نیز با توجه به شرط الحاق خود به این کنوانسیون را رعایت این مقررات کرده است لذا تاکنون به این کنوانسیون الحاق نشده است. جمهوری اسلامی ایران حتی با ورود قایق‌های کوچک کشورها نیز بشدت عکس‌العمل نشان می‌دهد چه برسد به ورود ناوهای جنگی آن کشورها. نمونه این مورد نیز در اول تیر ماه سال ۱۳۸۳ برابر با ۲۱ ژوئن ۲۰۰۴ هنگامی که سه قایق نظامی

انگلیس با هشت سر نشین که وارد قسمت ایران ا روند رود شده بودند توسط نیروهای دریایی سپاه توقیف و سرنشینان آن نیز بازداشت شدند.<sup>۱</sup>

به همین دلیل است که ایران در قوانین دریای خود شرط ورود کشتی‌های جنگی و کشتی‌های تحقیقاتی و ناوهای حامل سوخت هسته‌ای را به دریای سرزمینی منوط به کسب اجازه قبلی از مقامات صالح داخلی کرده است. جمهوری اسلامی ایران با توجه به موقعیت استراتژیک و حساس خود در منطقه و اینکه کشورهای زیادی در صدد نفوذ خود به این منطقه مهم می باشند لذا با توجه به نفوذی که در مجامع بین‌الملل دارند با ایجاد کنوانسیون‌ها و ایجاد قوانین دریایی سعی در ایجاد یک آزادی عمل بیشتر در دریا هستند. به هر حال می توان گفت که اگرچه قوانین که باعث آزادی عمل بیشتر در دریا میشوند به نفع نیروی دریایی ایران نیز خواهد بود اما این زمان خواهد بود که کشور دارای نیروی دریایی قوی و نظارت حساس خود به نیروهای دریایی کشورهای دیگر در منطقه باشد پس می‌توان گفت که کسب امتیازی که باعث آزادی عمل بیشتر نیروهای دریایی خودی و نفوذ بیشتر نیروهای دریایی کشورها می شود.

---

<sup>۱</sup> ساعد، نادر، حقوق بین‌الملل معاصر، تهران، انتشارات خرسندی، چاپ اول، ۱۳۸۷، صفحه ۱۹۴

### ۳-۴) آثار کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق بین‌الملل دریاها در فعالیت

#### نیروی دریایی کشورهای جهان

اثرات کنوانسیون ۱۹۸۲ بر مسائل مربوط به صلح و امنیت تحت تاثیر نحوه فعالیت کنفرانس حقوق دریاها و موقعیت زمانی شکل گرفتن کنوانسیون مزبور بوده است. در فهرست مطالبی که در سال ۱۹۷۲ بعنوان دستور کار کنفرانس سوم حقوق دریاها تصویب گردید جایی برای مسائل نظامی منظور نشده بود. در خود کنوانسیون ذکری از مناطق، صلح مناطق غیر نظامی و پیمان ۱۹۷۱ مسکو (که قرار دادن تسلیحات اتمی و سایر سلاح‌های انهدام دسته جمعی را در بستر دریاها و اقیانوس‌ها و زیر بستر آنها منع نماید) به چشم نمی خورد. البته این بدان معنی نیست که تلاشی برای اشاره مستقیم به مسائل مربوط به صلح و امنیت در کنوانسیون ۱۹۸۲ صورت نگرفت.

در سال ۱۹۷۶ ضمن اجلاس کنفرانس سوم حقوق دریاها بحث‌هایی درباره «استفاده صلح آمیز از اقیانوس‌ها: مناطق صلح و امنیت» ترتیب داده شد ولی تعداد هیئت‌های نمایندگی که در این مباحث شرکت نمودند فقط ۱۷ کشور از میان ۱۵۰ کشور شرکت کننده در اجلاس بود. تنها نتیجه مثبت این مباحث تهیه ماده ۸۸ کنوانسیون بود که مقرر می نماید دریاها و آزاد باید به مقاصد صلح آمیز مورد بهره برداری قرار گیرند. آمریکا و شوروی در این مباحث شرکت داشتند. هیأت روسی متذکر شده بود که مساله استفاده صلح آمیز از اقیانوس‌ها بهتر است در چهارچوب ارگان‌های متناسب سازمان ملل و محافل مربوط به خلع سلاح مطرح شود و آمریکا تاکید داشت که مقاصد صلح آمیز مانع از فعالیت نظامی بطور کلی نمی‌شود. بطور خلاصه مذاکرات و مباحث سال ۱۹۷۶ نتوانست پیشنهادات محکمی درباره فعالیت‌های نظامی ارائه دهد، گرچه تعداد زیادی از هیات‌های نمایندگی به وضع محدودیت‌های قوی‌تری برای فعالیت نظامی علاقمند بودند.

ممکن است این سوال پیش بیاید که چرا اینقدر بین تمایلات هیات‌های شرکت کننده و آنچه در کنوانسیون ذکر شده است تفاوت وجود دارد. جواب این سوال را بایستی ابتدا در نحوه کار کنفرانس و در ثانی در شرایط سیاسی حاکم بر دهه گذشته جستجو کرد.

کنفرانس از روش اجماع استفاده می کرد و از رای گیری درباره متون ارائه شده حتی‌المقدور اجتناب می‌کرد. در اینجا تعارض منافع بین کشورهای دارای نیروی دریایی قدرتمند از یک طرف و کشورهای خواستار کنترل تنگه های مهم و امثالهم وجود داشت. کنفرانس نتوانست راه حل‌هایی برای ملاحظات نظامی ارائه نماید. مسائل نظامی بسیار حساس بودند و کشورهای دارای ناوگان بزرگ دریایی نهایت سعی خود را بکار می بردند که موضوع استفاده نظامی از دریاها در مباحث مطرح نشود.

اکنون مقایسه ای بین قواعد جاری حقوق بین‌الملل و آنچه کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می نماید از لحاظ جنبه‌های نظامی مساله می تواند مفید باشد. حقوق دریاها متشکل از قواعد عرفی موجود تا حدود زیادی در سال ۱۹۵۸ ضمن اولین کنفرانس حقوق دریاها تدوین شده است. تعداد قابل ملاحظه ای از کشورها عضو کنوانسیون های چهارگانه که نتیجه کنفرانس فوق‌الذکر بود نیستند. این بدان معنی است که کنوانسیون های فوق‌الذکر کشورهای غیر عضو آنها فقط در حدودی که حقوق عرفی را تدوین کرده‌اند متعهد و ملزم به رعایت مفاد خود می نماید و آنها در قبال بخش‌هایی که از کنوانسیون که حالت وضعی دارند و در واقع گسترشی در حقوق دریاها محسوب می شوند متعهد نیستند (کنفرانس اول و دوم سال ۱۹۶۰ نتوانستند مسائل کشورهای جهان را درباره مناطق دریایی حل نمایند. در سال ۱۹۵۸ پیشنهاداتی درباره تنظیم عبور کشتی‌های جنگی از آب های ساحلی و اخذ اجازه قبلی با اعلام قبلی عبور آنها مورد بحث قرار گرفت و رد شد). تفسیر برخی مواد حساس کنوانسیون ۱۹۸۲ یک مساله بسیار بحث انگیز است. برخی کشورها بعنوان بیانیه‌ای در هنگام امضای کنوانسیون عقایدی ابراز نموده‌اند که با مفاد کنوانسیون هماهنگی ندارد. کنوانسیون ۱۹۸۲ بطور مطلق رزرو را منع نکرده است بلکه بعضاً آنها قبول و بعضاً آنها رد می کند. برخی کشورها در اعلامیه یا بیانیه تفسیری خود مطالبی را تکرار نموده‌اند که خلال مذاکرات ۹ ساله‌ای که



منجر به انعقاد آن گردید، مطرح شده و رد شده بودند. شاید کشورهای بیشتری بهنگام الحاق یا تصویب کنوانسیون تفسیرهای دیگری هم مطرح کنند. مساله جنبه‌های نظامی حقوق دریاها غالباً در بیانیه‌های کشورها منعکس شده است. در کل میتوان گفت :

(۱) کنوانسیون ۱۹۸۲ وارد مرحله لازم‌الاجرائی شده است، ولی برخی کشورها عملاً طوری در قبال آن عمل می‌کنند که حالتی شبیه به لازم‌الاجرائی آن دارد.

(۲) در برخی موارد کنوانسیون ۱۹۸۲ راه حلی ارائه نمی‌نماید.

(۳) برخی کشورها کم و بیش مصمم هستند که نظرات خاصی را خواه قبل از لازم‌الاجرا شدن و خواه بعد از آن حفظ نمایند حتی اگر مغایر با کنوانسیون باشد.

اکنون به بررسی موادی از کنوانسیون ۱۹۸۲ که دارای اهمیت نظامی هستند پرداخته و در حد امکان قواعد موجود و مقررات جدید را مقایسه می‌کنیم. ماده ۱۹، پارگراف دوم از A تا F مقرر می‌نماید که برخی فعالیت‌های نظامی با مفهوم عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی مغایرت دارد. ماده ۲۰ نیز زیردریایی‌ها را ملزم می‌نماید که هنگام عبور از دریای سرزمینی دیگران بر روی آب حرکت نموده و پرچم خود را بحالت نمایانی قرار دهد. مفاد این دو ماده با ماده ۱۴ از کنوانسیون ۱۹۵۸ مطابقت دارد. ماده ۲۱ دارای عناصر مشترکی با ماده ۱۵ و ۱۷ از کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ است و مقرر می‌نماید که دولت ساحلی می‌تواند قوانین و مقرراتی درباره عبور بی‌ضرر وضع نماید. در اجلاس نهم کنفرانس حقوق دریاها (۱۹۸۰) کشورهای آرژانتین، چین، اکوادور، ماداگاسکار، پرو و فیلیپین اصلاحیه‌ای پیشنهاد کردند که عبور کشتی‌های جنگی از دریای سرزمینی به عنوان عبور بی‌ضرر را منوط به کسب اجازه یا اعلام قبلی می‌کرد. کشورهای دارای ناوگان بزرگ دریایی با این پیشنهاد مخالفت کردند. در خلال اجلاس یازدهم (۱۹۸۲) گروهی متشکل از ۳۰ هیأت نمایندگی اصلاحیه‌ای پیشنهاد کرده و وضع قانون مربوط به عبور بی‌ضرر منجمله ملاحظات امنیتی بپردازد شدند. این اصلاحیه پیشنهادی روشن کردن مفاد ماده ۱۹ و ۲۵ بوده است که تضمین‌هایی در مقابل بی‌ضرر نبودن عبور کشتی‌های جنگی موفقیت آمیز نبود لیکن کشورهای زیر بهنگام امضای کنوانسیون طبق ماده

۳۱۰ بعنوان بیانیه تفسیری به همان مطالب فوق اشاره نموده‌اند و متذکر شده‌اند (علاوه بر موارد مربوط به مسائل دیگر) که عبور کشتی‌های جنگی منوط به اعلام قبلی است: دماغه سبز (کیپ ورده)، فنلاند، ایران، عمان، رومانی، سائوتومه و پرنسیپ، سودان، سوئد و یمن. مصر در هنگام امضاء یا تصویب کنوانسیون بیان کرده است که کشتی‌های جنگی باید اجازه قبلی بگیرند.

مقایسه بین وضعیت براساس کنوانسیون ۱۹۵۸ به ملاحظات زیر می‌انجامد:

(۱) در کنوانسیون ۱۹۵۸ مربوط به دریای سرزمینی و منطقه مجاور هیچگونه مقررات خاصی که مربوط به عبور کشتی‌های جنگی باشد وجود ندارد. (پیشنویس کنوانسیون دارای مقرراتی در این باره بود ولی به‌هنگام رای‌گیری حذف شد).

(۲) روش اعمال شده در کنفرانس سوم حقوق دریاها متفاوت بوده است. در کنفرانس سوم حقوق دریاها، تا حدود امکان از رای‌گیری اجتناب میشد ولی در ۱۹۵۸ روی هر ماده و هر اصلاحیه‌ای رای‌گیری انجام می‌گرفت.

به هر حال با توجه به رد پیشنهادی که برای اصلاح مطرح بود، دو روش برای تفسیر کنوانسیون ۱۹۵۸ مقدور می‌باشد که به نتیجه واحد می‌رسد. عده ای استدلال میکنند که مقرراتی وضع نشده است بنابراین باید دید عرف مرسوم بین‌المللی چیست. این استدلال معمولاً به این نتیجه میرسد که اجازه قبلی یا اعلام قبلی ضرورتی ندارد. برخی دیگر می‌گویند که اگر فرض کنیم در کنوانسیون ۱۹۵۸ دولت‌هایی تحفظ خود را اعلام نموده و متذکر شوند که خودشان را محق میدانند عبور کشتی‌های جنگی را فقط با اجازه قبلی مجاز بشمارند.

البته برداشت بلوک شرق اکنون متفاوت است؛ زیرا بعد از سال ۱۹۵۸ نیروی دریایی شوروی گسترش قابل ملاحظه‌ای پیدا کرده است. یک عامل دیگر نیز در اینجا بایستی مورد توجه قرار گیرد. بطور کلی در سال ۱۹۵۸ آب‌های ساحلی محدودتر از امروز بودند. کنوانسیون ۱۹۵۸ عرض دریای سرزمینی را

تحدید نمی‌کرد ولی عقیده عمومی بر آن بود که عرض مزبور نباید از ۱۲ مایل تجاوز نماید. وضعیت در سال ۱۹۶۰ بهنگام تشکیل دومین کنفرانس حقوق دریاها نیز تغییر نکرد و توافقی روی این محدوده بعمل نیامد. در سال ۱۹۸۳ طبق آمار موجود بیش از ۲۳ کشور عرض دریای سرزمینی خود را ۱۲ مایل اعلام کرده بودند. در ماده سوم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیز حداکثر ۱۲ مایل برای دریای سرزمینی پیش بینی شده است. بدون شک عرض وسیعتری برای دریای سرزمینی ایجاد محدودیت‌های زیادتری برای کشتی‌های جنگی می‌نماید.

ماده ۲۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ مساله عبور بی‌ضرر کشتی‌های که با انرژی اتمی حرکت نموده و یا حامل مواد خطرناک هستند تنظیم می‌نماید. کشتی‌های جنگی اتمی و کشتی‌های جنگی حامل سلاح‌های اتمی بدین ترتیب شامل مقررات ماده مزبور می‌شوند. در اجلاس نهم کنفرانس حقوق دریاها در سال ۱۹۷۶ دولت هند با حمایت ده کشور دیگر، سعی نمود اینگونه کشتی‌های جنگی را از حق عبور بی‌ضرر محروم نماید. این پیشنهاد از حمایت کافی برخوردار نشد و در «متن واحد مذاکره» (متنی که در واقع پیش‌نویس کلی کنوانسیون ۱۹۸۲ محسوب می‌شد) ذکر نگردید. دولت یمن هنگام امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ اعلام نموده است که از اینگونه کشتی‌ها اجازه قبلی برای عبور بی‌ضرر می‌خواهد. یمن (صنعا) که در نزدیکی تنگه باب المندب در دهانه جنوبی دریای سرخ قرار دارد، همچنین متذکر شده است که وجود رژیم خاص جداگانه‌ای برای تنگه‌ها را بعنوان حالتی متفاوت با قواعد مربوط به دریای سرزمینی قبول ندارد. در کنوانسیون ۱۹۵۸ مساله عبور اینگونه کشتی‌ها را مطرح نکرده است.

ماده ۲۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ نه تنها موارد مغایر با عبور بی‌ضرر را ذکر می‌نماید بلکه حق کشور ساحلی برای جلوگیری موقتی عبور هرگونه کشتی را در مناطق معینی به دلائل امنیتی منجمله تمرین تسلیحات مطرح می‌کند. ماده ۲۹ به تعریف کشتی‌های جنگی اختصاص دارد و مشابه ماده ۸، بند دوم از کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درباره دریای آزاد است. در ماده ۳۰ گفته شده که کشتی‌های جنگی بایستی قوانین و مقررات کشور ساحلی را رعایت نموده و در صورت درخواست کشور ساحلی، دریای سرزمینی آن کشور را

ترک نماید. متن این ماده تا حدودی محکمتر از ماده ۲۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ درباره دریای سرزمینی و منطقه مجاور است زیرا در کنوانسیون ۱۹۸۲ پیش بینی شده که کشتی جنگی در صورت درخواست کشور ساحلی بایستی « بلافاصله » محل را ترک نماید.

ماده ۳۱ مربوط است به مسئولیت دولت صاحب پرچم برای خسارت ناشی از کشتی‌های جنگی است. در کنوانسیون ۱۹۵۸ ذکر از این مطلب به چشم نمی‌خورد. معهذا کشورهای ساحلی می‌توانند طبق حقوق بین‌المللی مرسوم از کشور صاحب پرچم بخاطر خسارات کشتی‌های جنگی تقاضای جبران نمایند و ماده ۳۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ در واقع تدوین و تنظیم همان حقوق بین‌الملل مرسوم محسوب می‌شود.

ماده ۲۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ روی مصونیت کشتی‌های جنگی و کشتی‌های غیر تجاری تاکید می‌نماید. مواد ۹۵ و ۹۶ از بخش هفتم کنوانسیون ۱۹۸۲ که مربوط به دریای آزاد است، مساله مصونیت‌های فوق را نیز مطرح کرده است.

ماده ۲۳ : حق عبور بی‌ضرر چنین کشتی‌هایی در ماده ۲۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ به شرطی پذیرفته شده است که کشتی‌های مزبور و کشتی‌های حامل مواد هسته‌ای یا خطرناک یا سمی دارای مدارک خاصی باشند و اقدامات احتیاطی مورد توافق بین‌المللی (مثل مقررات کنوانسیون ۱۹۷۴ ایمنی در دریا) را به هنگام استفاده از حق عبور بی‌ضرر به عمل آورند. دول ساحلی نیز محق‌اند که از این گونه کشتی‌ها بخواهند از مسیرهای دریایی مشخصی که در دریای سرزمینی آنها تعیین شده است، عبور کنند.

مواد ۳۴ تا ۴۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ درباره عبور از تنگه‌ها است. در اثر گسترش عرض دریای سرزمینی، بیش از یکصد تنگه مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی که قبلاً بخشی از دریای آزاد محسوب می‌شدند بصورت قسمتی از دریای سرزمینی درآمدند. کنوانسیون ۱۹۸۲ رژیم خاصی را برای تنگه‌هایی که بخش باز دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی را به یکدیگر متصل می‌نماید در نظر گرفته است. این رژیم « عبور ترانزیتی » خوانده می‌شود که شامل هواپیماها نیز می‌گردد. در این موضوع هیچ گونه تمایزی بین کشتی‌ها و هواپیماهای نظامی با کشتی‌های و هواپیماهای غیر نظامی قائل نشده‌اند. رژیم حقوقی مزبور

گسترده‌تر از عبور بی‌ضرر در نظر می‌گیرد. محدودیت‌های وضع شده در رژیم ترانزیتی مربوط به ایمنی کشتیرانی و پرواز بر فراز تنگه، جلوگیری از آلودگی، منع تخلیه و بارگیری کالا یا ماهیگیری است که همگی به منظور تامین عبور مداوم و بلاانقطاع کشتی‌ها هستند. در صورتیکه یک تنگه مورد نظر تنها راه عبور نباشد و راه‌ها مشابه دیگری هم باشد رژیم ترانزیتی اعمال نمی‌گردد و عبور بی‌ضرر در نظر گرفته می‌شود. این حالت در صورتی که تنگه‌ای آب‌های سرزمینی کشوری را به دریای آزاد متصل نماید اعمال می‌گردد (ماده ۴۵). در چنین صورتی حق عبور بی‌ضرر قابل تعلیق نیست. کنوانسیون‌های بین‌المللی که از قدیم الایام رژیم عبور برخی تنگه‌ها را تعیین می‌نماید شامل تاثیرات کنوانسیون ۱۹۸۲ نخواهند شد. در اینجا منظور رژیم عبور از تنگه‌هایی مانند بسفور و داردانل است که طبق قرارداد ۱۹۳۶ مترو رژیم عبور از آنها پیش بینی شده است.

در کنوانسیون ۱۹۵۸ مربوط به دریای سرزمینی و منطقه مجاور فقط یک ماده به تنگه‌های بین‌المللی اختصاص دارد که ماده ۱۶ می‌باشد. ماده مزبور تعلیق حق عبور بی‌ضرر را از تنگه‌هایی که دو بخش از دریای آزاد و یا بخشی از دریای آزاد را به دریای سرزمینی کشور متصل می‌نماید، منع کرده است. در آن زمان بخاطر محدودیت میزان عرض دریای سرزمینی این مساله چندان شدت نداشت. حقوق بین‌الملل عمومی بطور کلی سالهاست که حق عبور از طریق تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی را پذیرفته است. آمریکا و شوروی معتقدند که حقوق موجود ناظر بر قبول حق عبور آزاد کشتی‌های تجاری و جنگی است.

در خلال کنفرانس سوم حقوق دریاها مخالفت‌های سختی علیه عبور آزاد کشتی‌ها و هواپیماهای نظامی وجود داشت ولی عبور آزاد کشتی‌های تجاری بعنوان اقدامی که به نفع همه کشورهاست تلقی می‌گردید. چهار کشور با قبول اعمال رژیم خاصی بر تنگه‌ها مخالف بودند. (این کشورها عبارتند از: مالزی، مراکش، عمان، و یمن). در سال ۱۹۷۶ اسپانیا و یونان پیشنهاد کردند که مقرر شود زیردریایی‌ها باید ملزم به عبور از سطح آب باشند مگر اینکه کشور ساحلی اجازه عبور از زیر آب را به آن‌ها داده باشد. ولی این امر

در « متن واحد مذاکره » درج نشده بود. در عرض سال‌های بعدی نیز تعداد زیادی اصلاحیه پیشنهاد شد که هیچ کدام از حمایت کافی برخوردار نگردید.

نگاهی به اعلامیه‌های تفسیری که بهنگام امضای کنوانسیون ارائه شده است می‌تواند مفید باشد. در اعلامیه یمن صریحاً کسب اجازه ذکر شده است. فیلیپین اعلامیه ای داده که تا حدودی واضح و روشن نیست. در اعلامیه آمده است تنگه‌هایی که آب‌های داخلی فیلیپین را به منطقه انحصاری اقتصادی یا آب-های متصل می‌نماید شامل رژیم خاص حاکم بر تنگه‌ها نیست. اگر منظور آنها تنگه‌هایی باشد که در داخل مجمع‌الجزایر فیلیپین است، چنین حالتی می‌تواند درست باشد ولی در غیر اینصورت صحیح نیست. یونان معتقد است که تعداد زیادی تنگه در دریای اژه وجود دارد و این کشور می‌تواند براساس مقاصد کشتیرانی و نیز امنیت خود تعدادی از آن‌ها را برای عبور بین‌المللی انتخاب نماید. در این مورد باید توجه داشت که از نظر حقوق بین‌الملل عمومی اهمیت خاصی برای مسیرهایی که مورد استفاده معمولی کشتیرانی بین‌المللی در عرض سال‌های گذشته بوده اند قائل است و یونانی‌ها اشاره‌ای به این امر نکرده‌اند. عمان در دهانه تنگه هرمز است اعلام نموده که مواد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مانع از اتخاذ اقدامات مقتضی توسط آن کشور برای حفاظت از منافع خود در صلح و امنیت نیست. ماده ۱۳۹، بند یک، کشتی‌های در حال عبور از تنگه‌ها را از تهدید دولت ساحلی یا استفاده از زور مغایر اصول حقوق بین‌المللی مندرج در منشور ملل متحد منع نموده است. این ماده تعهدی بر عهده دولت صاحب پرچم کشتی که در حال عبور ترانزیتی است می‌گذارد ولی به کشور ساحلی حق نمی‌دهد که از عبور ترانزیتی به خاطر وقوع یا احتمال وقوع عملی مغایر تعهدات مزبور جلوگیری نماید. ایران نیز که در کنار تنگه هرمز قرار گرفته است اعلام نموده که فقط دولت‌های عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ را محق به عبور ترانزیتی خواهد دانست زیرا این قسمت از مقررات کنوانسیون حالت عرفی ندارد.

بطور کلی می‌توان گفت که کنوانسیون ۱۹۸۲ نسبت به کنوانسیون ۱۹۵۸ رژیم آزادتری جهت تنگه‌ها منظور کرده است ولی این امر با توجه به جنبه‌های دیگری از مساله محدود شده است. گسترش

عرض دریای سرزمینی و تعریف دقیق‌تری از آنچه مجاز است و آنچه مجاز نیست (درباره عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت) مقایسه بین مقررات دو کنوانسیون را از لحاظ رژیم عبور از تنگه‌های بین‌المللی سخت‌تر می‌نماید. بنظر می‌رسد تا جایی که تنگه‌ها بخشی از دریای سرزمینی هستند طبق کنوانسیون ۱۹۵۸ حق عبور بی‌ضرر و بدون وقفه منجمله برای کشتی‌های جنگی منظور شده است که با رژیم حق عبور بی‌ضرر بطور کلی متفاوت است (قابل تعلیق نیست). تناقض‌های موجود بین قواعد ۱۹۵۸ و آنچه عملاً اجرا می‌گردد (برای نمونه زیردریایی‌ها همچنان از زیر آب در تنگه‌ها حرکت می‌نمایند که دنباله روش آنها از زمانی است که عرض دریای سرزمینی سه مایل بود و از آنها طبعاً از دریای آزاد و از زیر آب حرکت می‌کردند) بعد از لازم الاجرا شدن کنوانسیون ۱۹۸۲ از بین می‌رود ولی اعلامیه‌های کشورها که به آنها اشاره گردید کار عبور از برخی تنگه‌ها را با مشکلاتی روبرو خواهد کرد.

درباره منطقه انحصاری اقتصادی در مواد ۶۰ و ۸۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ پیش‌بینی‌هایی شده است که بطور سربسته مربوط به امور نظامی هم می‌شود. برخی کشورها در خلال سال‌های مذاکرات کنفرانس حقوق دریاها خواستار اشاره روشن‌تری به امور نظامی بودند ولی در نهایت این پیشنهادات مورد حمایت قرار نگرفتند. در بخش‌هایی از مواد فوق به ساختن تاسیسات و جزایر مصنوعی (که طبعاً شامل تاسیسات نظامی هم می‌شود) فقط با اجازه دولت ساحلی اشاره شده است. ماده ۸۰ عین مقررات ماده ۶۰ را درباره فلات قاره جاری می‌داند. برخی کشورها در تفسیرهای خود اشاره کرده اند که انجام تمرینات نظامی را در منطقه انحصاری اقتصادی بدون اجازه دولت ساحلی نمی‌پذیرند. مواد ۶۰ و ۸۰ از کنوانسیون ۱۹۸۲ دارای مشابهت با ماده ۵، بند دوم و ششم از کنوانسیون ۱۹۵۸ درباره فلات قاره هستند.

مواد ۸۶ تا ۱۲۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ مربوط به دریای آزاد بایستی به مقاصد صلح آمیز مورد استفاده قرار گیرد. ماده ۱۴۱ نیز به همین امر اشاره آشکاری نموده است. همچنین در بند دوم ماده ۵۸ گفته شده است که موارد ۸۶ تا ۱۱۵ کم و بیش مشابه مقررات کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درباره دریای آزاد است و مفاد

مابقی آنها یعنی ۵ ماده دیگر تا حدود زیادی از کنوانسیون ۱۹۵۸ درباره ماهیگیری و حفظ منابع زنده دریای آزاد است. نکات زیر در رابطه با استفاده نظامی از دریای آزاد قابل ملاحظه هستند :

(۱) ماده ۸۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می نماید که دریای آزاد بایستی به مقاصد صلح آمیز مورد استفاده قرار گیرد. ماده ۱۴۱ نیز به همین امر اشاره آشکاری نموده است. همچنین در بند دوم ماده ۵۸ گفته شده است که مواد ۸۸ تا ۱۱۵ تا حدود امکان مربوط به منطقه انحصاری اقتصادی نیز می گردد. معینا اعمال این مواد در عمل بسیار محدود شده است و معنی « مقاصد صلح آمیز » برای استفاده از دریا به فراموشی سپرده شده اند. در اجلاس بیست و سوم مجمع عمومی سازمان ملل در سال ۱۹۶۸ بحث هایی درباره معنی واقعی منع استفاده نظامی از کف اقیانوس ها مطرح گردید ولی آمریکا اصرار داشت که اینگونه استفاده ها فقط زمانی باید منع شود که به مقاصد صلح آمیز نباشد و با مطابق منشور ملل متحد یا حقوق بین‌الملل نباشد. در پایان در این مباحث شوروی هم با آمریکا هم عقیده گردید. با توجه به همین وضعیت است که برخی دانشمندان درباره ماده ۸۸ گفته اند که مفاد این ماده فقط نوعی نصیحت کردن است و بیشتر باعث بی احترامی کنوانسیون می شود تا توجیه یک وضع جدید.

(۲) ماده ۳۰۱ دارای ماهیت مشابهی است و استفاده از زور بر علیه کشورهای دیگر را مغایر با اصول حقوق بین‌الملل مندرج در منشور ملل متحد می داند. عنوان این ماده تا حدودی گمراه کننده است و در آن نوشته شده است «استفاده های صلح آمیز از دریاها». با توجه به اینکه جنبه های نظامی مسئله دارای حساسیت زیادی است، کنوانسیون ۱۹۸۲ هیچگونه معیاری به دست نمی دهد که کدام نوع استفاده نظامی از دریا مجاز است و می تواند تحت عنوان فوق قرار گیرد. با توجه به اینکه امور نظامی به طور کلی منع نشده اند و پیشنهادهای که در این مورد وجود داشت به تصویب نرسیدند، می توان نتیجه گرفت که فعالیت نظامی پذیرفته شده است.



اهمیت عملی وظایف کشتی‌های جنگی برای اعمال حقوق بین‌الملل در دریای آزاد بسیار زیاد است و در عین حال کنوانسیون ۱۹۸۲ یک وظیفه جدید هم به آنها اضافه کرده است که جلوگیری از قاچاق مواد مخدر و پخش برنامه‌های مخابراتی غیر مجاز است. تعریف اینکه کدام کشتی‌ها و هواپیماها می‌توانند چنین کاری بکنند در مواد ۱۱۰ و بند ۵ ماده ۱۱۱ آمده است که می‌توان آن را با بند ۴ از ماده ۲۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در باره دریای آزاد مقایسه کرد. این قسمت از کنوانسیون از جمله مباحثی بود که باعث اختلاف نظر بین هیئت‌های نمایندگی شرکت کننده در اجلاس‌های کنفرانس سوم حقوق دریاها نبود.

بخش بعدی کنوانسیون که از لحاظ نظامی اهمیت دارد، قسمت هفتم درباره حفاظت و محیط زیست دریایی است. اعمال مقررات در این باب بر عهده کشتی‌ها و هواپیماهای جنگی یا سایر کشتی‌های دولتی (ماده ۲۲۴) است. کشتی‌ها و هواپیماهای مزبور خودشان ملزم به رعایت مقررات کنوانسیون درباره حفاظت و نگهداری محیط زیست دریایی نیستند، ولی دول متبوع آنها بایستی اطمینان حاصل کنند که فعالیت کشتی‌ها و هواپیماهای دولتی تا حدود معقول و قابل اعمال با کنوانسیون مطابقت نماید (ماده ۲۳۶).

در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (۶۹۶) به مسأله حق شرکت کشورهای بدون ساحل در بهره برداری مازاد منابع زنده منطقه انحصاری اقتصادی اشاره شده است. مواد دیگر که مربوط به این امر هستند عبارتند از مواد ۶۱ و ۶۲ و ۲۹۷ از کنوانسیون حقوق دریاها. در این موارد گفته شده که کشور فاقد ساحل حق دارد بر اساس منصفانه‌ای در بهره‌برداری از میزان منابعی از مازاد منابع زنده منطقه انحصاری اقتصادی همان منطقه با توجه به شرایط کشورهای ذینفع شرکت نماید. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها دارای ۹ ماده (مواد ۱۲۴ تا ۱۳۲) در بخش دهم کنوانسیون راجع به حق دسترسی کشورها بدون ساحل به دریا و آزادی عبور آنها می‌باشد.

در ماده ۱۲۴ «کشور محصور در خشکی» را کشوری تعریف کرده است که دارای ساحل نمی‌باشد و کشور ترانزیت را کشوری دانسته است که بین مملکت محصور در خشکی و در دریا واقع شده و مسیر عبور

به طرف مملکت محصور می‌باشد. در حال حاضر ۳۰ کشور محصور در خشکی وجود دارد از این تعداد ۵ کشور در آسیا و ۱۴ کشور در آفریقا واقع شده اکثریت آن جزء عقب مانده ترین کشورهای جهان هستند.

نکته مهم درباره مساله کشورهای بدون ساحل اروپایی این است که توافقاتی بین آنان با کشورهای دارای ساحل بر اساس اصل عمل متقابل منعقد شده است.

قراردادهای دو جانبه‌ای تا کنون برای تسهیل عبور کشورهای بدون ساحل با کشورهای ترانزیت امضاء شده است از جمله قراردادهای شوروی با افغانستان مورخه ۱۸ ژوئن ۱۹۵۵، نپال و هند مورخه ۳۱ ژوئن ۱۹۵۰ و تایلند و لائوس، قرارداد انگلیس و پرتغال، قرارداد ۲ اوت ۱۹۲۹ بیت ایتالیا و اتیوپی و در آمریکای لاتین، قراردادهای بین بولیوی و آرژانتین در ۹ ژوئیه ۱۹۶۸ و ۲۶ مارس ۱۹۴۷ و با برزیل در ۲۷ مارس.

ارزیابی اثرات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در حال حاضر بسیار عجولانه است.

کنوانسیون وارد مرحله لازم الاجرائی شده است و نحوه عمل و رویه کشورهای جهان در اثر کنفرانس سوم حقوق دریاها و کنوانسیون ۱۹۸۲ در حال شکل گرفتن است و برخی از کشورها که می‌خواستند در باب امور نظامی بهنگام امضاء یا تصویب کنوانسیون اعلامیه‌ای صادر نمایند ولی از این کار خودداری کردند. معینا نحوه عمل کشورها به هر حال تا حدودی به مسائل ناشی از جنبه‌های نظامی کنوانسیون ۱۹۸۲ به حقوق دریاها پاسخ می‌دهد. برخی از اعلامیه‌های دولت‌ها بنظر میرسد که نکات مهمی از موارد مورد توافق در کنوانسیون را الغا کرده است. در همین جهت میتوان توجه کرد که آمریکا در جریان کنفرانس سوم حقوق دریاها تلاش زیادی نمود که بخاطر توان دریایی گسترده خود مسأله استفاده‌های نظامی از دریا را به نحو مطلوبی در کنوانسیون منعکس نماید ولی حالا از امضای آن خودداری می‌کند. در خلال مذاکرات نهائی منجر به انعقاد کنوانسیون برخی بده و بستانهایی انجام گرفت و کشورهای جهان سوم که به اهمیت استفاده از تکنولوژی و امکانات آمریکا در بهره برداری از منابع اعماق دریاها آگاه بودند حاضر شدند در مقابل جلب همکاری آمریکا و غرب در این زمینه‌ها برخی از منافع دریایی آنان را پذیرا بشنوند.

این حقیقت که کشورهای صنعتی غرب برای امضاء کنوانسیون ۱۹۸۲ تردید داشتند این تمایل را بین بسیاری از کشورها بوجود می‌آورد که از امتیازاتی که داده‌اند پشیمان هستند ولی در حال حاضر اکثر کشورهای اروپایی عضو متعهد این کنوانسیون می‌باشند. امتیازاتی که داده شده است در زمینه‌هایی است که بیشتر دارای اهمیت نظامی هستند و کشورهای در حال توسعه اصولاً مخالف اینگونه امتیازات بوده‌اند.<sup>۱</sup>

---

<sup>۱</sup> آقایی، بهمن، مجموعه مقالات حقوق بین‌الملل دریاها و مسائل ایران، تهران، انتشارات کتابخانه گنج دانش، چاپ اول، ۱۳۷۴، صفحه ۶۶ الی ۷۵

#### ۴-۴) آثار کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق بین‌الملل دریاها در فعالیت

##### نیروی دریایی ایران

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها راجع به نیروی دریایی و حق عبور کشتی‌های جنگی از دریا به خصوص دریای سرزمین فاقد مقررات صریحی در این زمینه است. در این کنفرانس مجوز عبور بی‌ضرر کشتی‌های تجاری از دریای سرزمین داده شده است. بسیاری از کشورهای که مرز دریای محدودی دارد یا دارای مرز دریای نیستند این حق عبور را پذیرفتند و به این قسمت از مواد کنوانسیون رأی مثبت داده‌اند در واقع این به نفع این کشورها خواهد بود چرا که آزادی عمل بیشتری را در دریاها مخصوصاً دریای سرزمین به آنها می‌دهد. اما جمهوری اسلامی ایران به عنوان یکی از امضاء کنندگان این کنوانسیون این حق عبور را منوط به کسب اجازه قبلی پذیرفته است چرا که این به نفع ایران نخواهد بود که ناوهای نظامی کشورها به راحتی وارد دریای سرزمین ایران شود چرا که ایران دارای مرزهای آبی زیادی است. مسأله اصلی در اینجا شاید بر سر تنگه هرمز باشد چرا که ایران مقررات دریای سرزمین را بر این تنگه اعمال می‌کند و خواستار این است که کشورها در هنگام عبور از این تنگه مقررات دریای سرزمین ایران را رعایت نمایند. چنانچه در مقررات دریای خود از جمله در ماده ۸ و ۹ حق تعلیق عبور بی‌ضرر و در ماده ۹ عبور شناورهای جنگی، زیردریاهای، شناورهای با سوخت هسته‌ای و هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریای‌های حامل مواد اتمی یا خطرناک و یا زیان‌آور برای حفظ محیط زیست و شناورهای تحقیقات خارجی از دریای سرزمین منوط به موافقت قبلی مقامات صالحه جمهوری اسلامی ایران کرده است و زیردریایی‌ها نیز باید در سطح آب و با پرچم برافراشته عبور نمایند.

ماده ۸ (تعلیق عبور بی‌ضرر) : به منظور دفاع از امنیت و بنا به مصالح عالیه کشور دولت جمهوری

اسلامی ایران می‌تواند عبور و توقیف کلیه شناورهای خارجی را در قسمتهایی از دریای سرزمینی به حالت تعلیق در آورد.

ماده ۹ (مستثنیات عبور بی ضرر) : عبور شناورهای جنگی، زیر دریایی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای و هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیر دریایی‌های حامل مواد اتمی یا خطرناک و زیان‌آور برای حفظ محیط زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی از دریای سرزمینی منوط به موافقت قبلی مقامات صالحه جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. زیر دریایی‌ها باید در سطح آب و با پرچم افراشته عبور نمایند.

به هر حال ظهور تعداد زیادی کشورهای جدید در صحنه بین‌المللی باعث به وجود آمدن اکثریت بزرگی از حامیان کسب اجازه و اطلاع قبلی برای عبور کشتی‌های جنگی شده‌اند در قوانین موجود ایرانی نیز کسب اجازه قبل برای عبور کشتی‌های جنگی ضروری تشخیص داده شده است کشتی‌های که با نیروی اتمی حرکت می‌کند شاهد مشکلاتی مشابه کشتی‌های جنگی بوده‌اند بسیاری از کشورها اینگونه کشتی‌ها را نفساً برای صلح و نظم عمومی مخاطره آمیز می‌دانند.

کنوانسیون ۱۹۸۲ با توجه به آزادی عملی که به کشتی‌ها داده است جمهوری اسلامی ایران نیز از این آزادی استفاده کرده است و با اعزام ناوهای جنگی خود به دریای عمان و اقیانوس هند در جهت حفاظت از کشتیهای تجاری در برخورد با دزدان دریایی و حفاظت از منافع خود در فلات قاره و دریای آزاد و مبارزه با قاچاق مواد مخدر در دریا نقش مهمی را در صحنه دریانوردی ایفا می‌کند.

## ۴-۵) تفسیر دوگانه از کنوانسیون حقوق دریاها

### چکیده

با تصویب قانون مناطق دریایی ایران در سال ۱۳۷۲، بعضی دولتها، از جمله ایالات متحده آمریکا و اتحادیه اروپا، نسبت به برخی مفاد آن اعتراض کردند. به اعتقاد این دولتها قانون مزبور در پاره‌ای موارد، به خصوص در زمینه نحوه ترسیم خطوط مبدأ مستقیم و شرایط عبور شناورهای جنگی بیگانه از دریای سرزمینی ایران با قواعد حقوق عرفی و مقررات کنوانسیون حقوق دریاها در تضاد است. این بخش از پایان نامه با بررسی سوابق موضوع درسومین کنفرانس حقوق دریاها، عملکرد دولتها و نقطه نظرهای حقوقدانان در پی پاسخ دادن به این اعتراض‌ها است، همچنین می‌کوشد نشان دهد که برخی از مواد کنوانسیون حقوق دریاها در عمل با تفسیری دوگانه روبه‌رو شده‌اند. در پایان نیز ضرورت تبادل نظر دولت‌ها و مراجع بین‌المللی به منظور یافتن راهی برای حفاظت از جهان شمولی کنوانسیون یادآوری می‌شود.

### مقدمه

در ۳۱ فروردین ماه ۱۳۷۲، قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. هدف از تصویب این قانون تمرکز مقررات پراکنده مربوط به مناطق دریایی ایران، هماهنگی و تطبیق آن با کنوانسیونهای ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها (قانون موافقتنامه مربوط به اجرای مفاد کنوانسیون سازمان ملل متحد در زمینه حقوق دریاها مصوب ۱۹ آذر ۱۳۶۱ هجری شمسی برابر با ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ میلادی راجع به حفظ و مدیریت ذخایر ماهیان مهاجر و دوکاشانه‌ای) و همچنین تغییر برخی مقررات قبلی در این زمینه بود.

همانگونه که انتظار می‌رفت این قانون واکنش سیاسی و حقوقی برخی دولتها را برانگیخت و دولت‌هایی چند در مقام اعتراض به آن برآمدند؛ از جمله این اعتراض‌ها، اعتراض دولت آمریکا بود، اعتراضی که به نوعی با اعمال فشار در مناطق مذکور در قانون همراه بوده است. اعتراض عمده آمریکا به چگونگی ترسیم

خطوط مبدأ مستقیم و مشروط شدن عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی ایران به موافقت قبلی دولت ایران است. بنابر ادعای دولت آمریکا، این اعتراض نه به انگیزه‌های سیاسی بلکه برای تبیین موضع حقوقی این دولت و اعمال همان سیاستی است که دولت آمریکا از بیست سال پیش تاکنون در پیش داشته است و براساس آن با هرگونه محدود کردن آزادی کشتیرانی از طریق گسترش آبهای داخلی مقابله شده است.

در سال ۱۹۸۳، پروفیسور دوپویی در نشست سالانه حقوقدانان چنین گفت: «پس از ده سال مذاکرات سخت و طاقت فرسا، نباید تصور کرد که مقررات اصلی کنوانسیون با تفسیرهایی متضاد روبه رو نخواهد شد.» مقررات ملی ای که در آن دوره ده ساله به تصویب رسیده بود، مواضع بعضی دولت‌ها در اجلاس پایانی کنفرانس حقوق دریاها و بیانیه‌های صادره هنگام امضای کنوانسیون همگی حکایت از تفسیرهای متضاد می‌کرد. از آن زمان به بعد، این حرکت گسترش یافته است و بعضی دولت‌ها با تفسیری یک جانبه از کنوانسیون در صدد برآمده‌اند تا مطابق تلقی خویش آثار حقوقی پاره‌ای از مقررات آن را نسبت به خود تعدیل کرده یا خود را از آن برکنار دارند. چنین وضعی واکنش دولت‌هایی را بر می‌انگیخت که این تفاسیر را مردود می‌شمردند. در میان مقررات کنوانسیون این مجادلات بیشتر درباره مسأله ترسیم خطوط مبدأ مستقیم و عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی در گرفته است، اما در عالم واقع منشأ اصلی اختلافات، سیاست ملی دولت‌ها در دریاها و داعیه‌های ناهمگون آنهاست و تفسیرهای دوگانه از کنوانسیون حقوق دریاها حقوق بین‌الملل عام فقط ابزاری برای نمایاندن آن اختلافات است. این تفسیرها هرچند پوششی بر سیاست بحری و ملی گرایی دولتها در دریاها به نظر می‌رسند، ولی استدلال‌های حقوقی مطرح شده در خلال آنها برغنای مباحث می‌افزاید.

### قسمت اول: تفسیرهای دوگانه از کنوانسیون؛ ابزار سیاست ملی

بسیاری از دولت‌ها با ارائه تفسیری از مفهوم امنیت، خواهان تحکیم موقعیت خود در آب‌های مجاورشان هستند و اقدام به گسترش قلمروی دریایی ملی می‌کنند. کاملاً بدیهی است که چنین اقدامی با واکنش دسته دیگری از دولت‌ها روبه رو شود که نگران حفظ منافع خود و تأمین آزادی کشتیرانی هستند.

بند یکم : امنیت ملی و محدودیت آزادی کشتیرانی

برای پیشگیری از تردد غیر مجاز در دریا و تأمین امنیت دریایی، دولتها بیش از پیش به جابجایی خطوط مبدأ به سمت دریا روی می‌آورند، خطوطی که عرض دریای سرزمینی از آنجا تعیین می‌شود. در نتیجه این جابجایی، منطقه وسیع تری از دریا جزو آبهای داخلی می‌شود؛ علاوه بر این، جمع اندکی از دولت‌های ساحلی برای تأمین امنیت کامل خود، مقررات خاصی برای عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی به اجرا می‌گذارند.

### (۱) جلو بردن خطوط مبدأ در عرض دریا

بکارگیری خطوط مبدأ مستقیم یا خط آب برای جلو بردن خطوط مبدأ به سمت دریا رویه‌ای کاملاً رایج است. این اقدام گاه به لحاظ اهمیت حیاتی منافع سیاسی و اقتصادی، وگاه برای حفاظت از محیط زیست صورت می‌پذیرد. بنابر مطالعات اداره جغرافیایی وزارت خارجه آمریکا در سال ۱۹۹۲ (۱۳۷۱)، بیش از هفتاد دولت روش خطوط مبدأ مستقیم را بکار گرفته اند. برای ترسیم این خطوط، از دو شیوه بطور جداگانه استفاده می‌شود یا آنکه اغلب هر دو شیوه را با هم به کار می‌گیرند. شیوه اول مبتنی است بر انتخاب نقاط مناسبی از خط جزر آب در جزایر و برآمدگی‌های جزری و در شیوه دوم، نقاط اتصال قسمت‌های مختلف خط مبدأ از خط جزر در قلمروی خشکی تعیین می‌شوند.

أ) با اعمال شیوه اول می‌توان هم آب‌های بین جزایر کم و بیش دور از خشکی و هم آب‌های بین جزایری را که مجمع‌الجزایری ساحلی تشکیل می‌دهند، به انضمام آب‌های داخلی درآورد.

بعضی از خطوطی که به این طریق ترسیم شده‌اند جای تأمل بیشتری دارند، خطوطی که قسمتهایی از آنها به نقاطی از جزایر بسیار دور از ساحل اصلی متصل شده است. نخست به عملکرد دولت چین در این باره می‌پردازیم. البته این دولت تاکنون نقشه‌ای از نقاط اتصال خطوط مبدأ خود را، که قانون سال ۱۹۹۲ راجع به دریای سرزمینی بدان استناد کرده، منتشر نکرده است؛ ولی با توجه به اعلامیه سال ۱۹۵۸



دولت چین راجع به دریای سرزمینی چین می‌نماید که نقطه‌ای از جزیره کوچکی در ۶۹ مایلی سواحل چین را به خطوط مستقیم خود متصل کرده است. ویتنام نیز به همین طریق و براساس اعلامیه سال ۱۹۸۲ راجع به خطوط مبدأ، جزیره‌ای در فاصله ۷۴ مایلی از ساحل را یکی از نقاط اتصال خط مبدأ خود قرار داده است. دولت میانمار (برمه) نیز رویه‌ای مشابه دارد؛ در حالی که مطابق فرمان سال ۱۹۶۸ تمام نقاط اتصال خطوط مستقیم از جزایری نزدیک به ساحل تعیین شده‌اند، یکی از این خطوط مستقیم، به طول ۲۲۲ مایل، به نقطه‌ای می‌رسد که ۷۵ مایل از سرزمین اصلی دور است. در میان موارد بارز ترسیم خطوط مستقیم، سه مورد یاد شده از آن جهت کاملاً نمایانند که با این شیوه هر سه دولت توانسته‌اند مناطق بسیار وسیعی از دریا را به هم پیوند داده، جزو آبهای داخلی خود کنند. بدین ترتیب، دولت میانمار با اختصاص کل خلیج مارتابان، به مساحت ۴۹ هزار کیلومتر مربع، منطقه‌ای را از آن خود کرده است که مساحت اش با کشور دانمارک برابری می‌کند.

بر همین منوال بعضی از دولت‌ها که مجمع الجزایری در اختیار دارند با ترسیم خطوط مبدأ مجمع الجزایری، آب‌های میان این جزایر را به قلمروی دریایی خود درآورده‌اند؛ دولت کانادا از آن جمله است، در تاریخ ۱۰ سپتامبر ۱۹۸۵، وزیر خارجه کانادا در مقابل مجلس این کشور اعلام کرد که گرداگرد محیط خارجی مجمع الجزایر قطبی کانادا تا مدار ۸۳ شمالی، خطوط مبدأ مستقیم ترسیم شده است. نمونه قابل ذکر دیگر، خطوط مبدأ مجمع الجزایری در باله‌ارس (Balears) در نزدیکی سواحل اسپانیا است که براساس فرمان شاهی ۵ اوت ۱۹۷۷ ترسیم شده‌اند. لذا، می‌توان گفت جزیره‌هایی که در ترسیم خطوط مبدأ مستقیم داخل شده‌اند در اغلب موارد بسیار دور از قلمروی اصلی دولت‌ها قرار گرفته‌اند. جزایر گالاپاگوس (Galapagos) متعلق به اکوادور، جزایر فرو (Feroe) متعلق به دانمارک نمونه‌های بارز این قبیل جزایرند.

ب) اما شیوه دوم معمولاً زمانی بکار می‌آید که جزیره‌ای در نزدیکی ساحل وجود ندارد، ولی خود سواحل تو رفتگی دارند. با این روش بعضی دولت‌ها می‌توانند خطوط مستقیمی بسیار طولانی

رسم کنند تا همه سطح آب‌های داخل پیش آمدگی‌های ساحل را جزو آب‌های داخلی خود کنند. این همان روش مقرر در ماده ۱۰ کنوانسیون حقوق دریاها است که هدف آن داخل کردن خور یا خلیج‌های کوچک، یعنی فرورفتگی «کاملاً مشخص» ساحل، در آب‌های داخلی است. در دریای کارائیب، دولت کلمبیا با همین روش و بنا بر فرمان سال ۱۹۸۴، اقدام به ترسیم خطوط مستقیمی کرده است که طول یکی از آنها به ۱۳۰ مایل می‌رسد. دولت پرتغال هم براساس مصوبه سال ۱۹۸۵، به همین ترتیب، نقاطی از سواحل پرتغال، به خصوص در قسمت‌های جنوبی آن، را برای ترسیم خطوط مستقیم تعیین کرده است؛ هرچند که این خطوط نسبت به خطوط کلمبیا طول کمتری دارند.

## ۲) وضع مقررات برای عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی

رویه دولت‌ها را درخصوص شناورهای جنگی بیگانه از دریای سرزمینی می‌توان از تعداد فراوان قوانین داخلی آنها در این باب باز جست که در برخی موارد نیز در اعلامیه‌های صادره هنگام امضاء یا اعلامیه‌های پیوست سند تصویب کنوانسیون حقوق دریاها ظهور یافته است. از بررسی این قوانین چنین برمی‌آید که شمار اندکی از دولت‌ها حق عبور بی‌ضرر را صریحاً به رسمیت می‌شناسند. درحال که قانونگذاران ملی عموماً بدین موضوع نپرداخته‌اند، تاکنون بیش از ۴۰ دولت اعمال حق عبور بی‌ضرر را بنابر دلایل امنیتی، منوط به کسب اجازه قبلی یا اطلاع قبلی کرده‌اند.

کسب اجازه قبلی: حدود پانزده دولت مدعی هستند که عبور شناور جنگی از دریای سرزمینی منوط به کسب اجازه مقدماتی است. سابقه قانونگذاری عده‌ای از این دولت‌ها مانند بنگلادش، میانمار، پاکستان، سومالی، سریلانکا و گرانادا به دهه هفتاد میلادی باز می‌گردد؛ هرچند عموماً از آن زمان تاکنون اقدامی نکرده‌اند که دلالت بر اراده آنها در اعمال شرط مزبور کند. از میان دولت‌هایی که اخیراً قوانینی وضع کرده‌اند که به صراحت عبور را مشروط به اجازه قبلی کرده است، می‌توان چین، امارات عربی متحده و ایران را نام برد. شایان ذکر است بعضی دولت‌ها که در سال‌های اخیر قانون جدیدی در این خصوص وضع نکرده‌اند در

اعلامیه‌های پیوست به اسناد تصویب کنوانسیون حقوق دریاها به صراحت این شرط را بیان کرده‌اند؛ دولت‌های کیپ ورد، عمان و یمن از آن جمله‌اند.

اطلاع قبلی: بیش از بیست دولت عبور شناور جنگی از دریای سرزمینی را فقط به اطلاع قبلی مشروط کرده‌اند؛ از این جمع، دولتهای سوئد، فنلاند و دانمارک قابل ذکرند که این امر نشانگر علائق و درک مشترک آنها در دریای بالتیک است.

البته این سیاست خاص گروه معینی از دولت‌ها نیست، زیرا هم قدرت‌های متوسطی چون مصر و هند از آن پیروی می‌کنند و هم دولت‌های کوچک و ذره‌ای مانند گویان، جمهوری دومینیکن و سیشل. نیز از دولت‌هایی باید یاد کرد که هنوز قانونی در این باب تصویب نکرده‌اند، ولی حق قانونگذاری را برای آینده محفوظ دانسته‌اند تا در صورت اقتضاء خواستار اطلاع قبلی شناورهای جنگی برای عبور از دریای سرزمینی شوند؛ به عنوان مثال، وزارت دفاع لهستان مطابق قانون وظیفه دارد تا شروط عبور شناورهای جنگی بیگانه از دریای سرزمینی این دولت را تعیین کند همچنین دولت مالت در اعلامیه صادره هنگام تصویب کنوانسیون حقوق دریاها یادآور شده است که برخی دولت‌ها عبور این شناورها از دریای سرزمینی را منوط به اطلاع قبلی کرده‌اند و مالت هم حق قانونگذاری در این زمینه را برای خود محفوظ می‌دارد.

دولت کرواسی هم چندی پیش در اعلامیه جانشینی در کنوانسیون حقوق دریاها اعلام کرد: «در حقوق بین‌الملل عمومی قاعده‌ای وجود ندارد که دولت ساحلی را از وضع قانون مبتنی بر الزام شناورهای خارجی خواهان عبور بی‌ضرر به اطلاع از قصد خود برای عبور از آب‌های سرزمینی و محدود کردن تعداد شناورهای جنگی مجاز به عبور بی‌ضرر در یک زمان منع کند.»

بدون تردید آن دولت ساحلی که مقرراتی درباره عبور شناورهای جنگی بیگانه وضع می‌کند نگران حفظ امنیت‌اش است. دولتی که عبور این شناورها را مشروط به اجازه یا اطلاع قبلی می‌کند خطر آن را برای امنیت‌اش نیز می‌پذیرد و می‌خواهد با وضع این مقررات، قبل از آنکه آن شناور لطمه جدی به امنیت‌اش بزند از عبور آن جلوگیری کند؛ در ثانی از این طریق، دولت ساحلی می‌تواند از حضور شناورهای جنگی

در دریای سرزمینی خود مطلع شود و تحرکات آنها را بهتر زیر نظر بگیرد. این شیوه به طور کامل نگرانی- های آن دسته از دولت‌هایی را برطرف می‌کند که با داشتن سواحل طولانی وسایل لازم و کافی برای نظارت و مراقبت از مناطق دریایی تحت حاکمیت خود در اختیار ندارند.

بند دوم : پیشقدمی بعضی دولت‌ها برای تأمین آزادی دریانوردی

اقدامات متعدد عده‌ای از دولت‌ها، در سال‌های اخیر، برای آنکه منطقه وسیع‌تری از دریا را جزو آب- های داخلی کنند، عده‌ای دیگر را به واکنش واداشته است. از آن میان، «تلاش جهانی» ایالات متحده آمریکا برای دفاع از آزادی دریانوردی درخور توجهی خاص است. در واقع، مبارزه آمریکا چیزی جدا از اعتراض‌های موردی دیگر دولت‌ها است.

(۱) «تلاش جهانی» آمریکا در دفاع از آزادی دریانوردی

ایالات متحده آمریکا از سال ۱۹۷۹ (۱۳۵۸) تاکنون خود را متعهد به حفظ و رعایت آزادی دریانوردی در سراسر جهان کرده است. این سیاست، موسوم به «برنامه آزادی دریانوردی»، با اعلامیه ۱۰ مارس ۱۹۸۳ ریگان، رئیس‌جمهور وقت آمریکا، به شکلی سازمان یافته مطرح و دنبال شده است. در عمل، آمریکا مدعی اعمال نوعی «دفاع اجتماعی» (Action Popularise) به نفع جامعه بین‌المللی است. اعلامیه یاد شده پیش از هر چیز متضمن بیانی دیپلماتیک است که از آن طریق دولت آمریکا به شکلی دقیق هرگونه اقدامی یک‌جانبه که منجر به محدودیت آزادی دریانوردی شود مردود شمرده است. بر همین اساس آمریکا به دولت‌هایی که به زعم خودش قوانین افراطی تصویب کرده‌اند به دفعات اعتراض کرده است. دوایر مربوطه در وزارت خارجه آمریکا موارد مزبور را تا سال ۱۹۹۲ (۱۳۷۱) بدین شرح احصا کرده اند: تصمیمات یک‌جانبه برای خلیج‌های تاریخی، پانزده مورد؛ ترسیم خطوط مبدأ مستقیم، بیست و پنج مورد و وضع مقررات برای عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی، سی و هشت مورد.

یکی از آخرین اعتراض‌های آمریکا، اعتراض به قانون مناطق دریایی ایران است. در این اعتراضیه تصریح شده که اعتراض به ایران نه فقط منحصر به ایران، بلکه بخشی از تلاش جهانی آمریکا برای حفظ و حراست حقوق و آزادی‌های شناخته شده جهانی به نفع جامعه بین‌المللی است.»

همچنین بدین منظور آمریکا سلسله گفت‌وگوهای دوجانبه‌ای با سایر دولت‌ها و از جمله اتحاد جماهیر شوروی سابق ترتیب داد. مذاکرات آمریکا و شوروی در این خصوص منجر به صدور اعلامیه مشترکی در ۲۳ سپتامبر ۱۹۸۹ شد و بدین طریق طرفین نسبت به تفسیری یکسان از مواد کنوانسیون راجع به عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی هم داستان شدند.

وجه دوم برنامه آمریکا، تأکید و اعمال موثر حقوق و آزادی کشتیرانی و پرواز در مناطقی است که دولت‌ها مدعی حاکمیت بر آن هستند. از همین رو، نیروهای دریایی و هوایی ایالات متحده از سال ۱۹۷۹ تا به امروز سالانه بین ۳۰ تا ۴۰ عملیات نظامی در آب‌ها و فضای مناطق مورد ادعای حدود ۳۵ دولت انجام می‌دهند.

## ۲) اعتراض دیگر دولت‌ها به محدودیت آزادی دریانوردی

در حالی که دولت‌های عضو اتحادیه اروپا سیاست مشترکی در باب خطوط مبدأ و نحوه عبور از دریای سرزمینی ندارند، چندی است که اعتراضیه‌هایی بنام این اتحادیه صادر می‌شود. اعتراض انگلستان به کانادا به جهت ترسیم خطوط مستقیم پیرامون مجمع‌الجزایر قطبی، نمونه‌ای از این دست است. چندی پیش دولت آلمان هم به نوبه خود و به نام اتحادیه اروپا به دولت‌های ایران و تایلند اعتراض کرد. اعتراض اول، در تاریخ ۱۴ دسامبر ۱۹۹۴ (۲۳ آذر ۱۳۷۳)، به قانون مناطق دریایی ایران و به خصوص به موادی بود که ورود شناور جنگی به دریای سرزمینی را منوط به موافقت قبلی کرده است. اعتراض دوم، در ۲۳ دسامبر ۱۹۹۴ (۲ دی ۱۳۷۳)، به تایلند و از جهت تعدادی از خطوط مبدأ مستقیم بود که از نظر آلمان آنها بسیار بیش از حد معمول است. جالب است بدانیم فنلاند و سوئد، که بدین طریق درمقابل ایران موضعی مشترک با اتحادیه اروپا گرفته‌اند، در دریای سرزمینی خودشان چنین مقرراتی را برای شناورهای جنگی وضع کرده-

اند. همین انتقاد به دولت پرتغال هم وارد است، زیرا شیوه پرتغال در ترسیم خطوط مبدأ مستقیم شباهت بسیاری به روش ایران و تایلند دارد، همان روشی که پرتغال در رد آن با اتحادیه اروپا هم سخن شده است.

در این میان، ایتالیا هنگام تصویب و آلمان هنگام الحاق به کنوانسیون حقوق دریاها، البته تنها به نام خود، اعلامیه‌هایی صادر کرده‌اند و از آن طریق هر نوع مقررات ناظر بر مشروط کردن عبور بی‌ضرر بعضی از شناورها به اجازه یا اطلاع قبلی را مردود شمرده‌اند.

واضح است که در این بخش امکان طرح و بررسی کلیه اعتراض‌ها در این زمینه نیست، لذا، ذکر این نکته کافی است که معمولاً قدرت‌های دریایی چنین اعتراض‌هایی را طرح می‌کنند، قدرت‌هایی که بنابر منافع ملی خود نگران آزادی دریانوردی در سراسر جهان هستند و دیگر دولت‌ها لب به اعتراض نمی‌گشایند مگر آنکه به واسطه گسترش محدوده تحت صلاحیت همسایگان خود، حقوقشان بطور مستقیم در معرض تهدید باشد. ذکر دو نمونه از این قبیل اعتراض‌ها خالی از فایده نیست.

نمونه نخست، یادداشت مورخه ۱۵ بهمن ۱۳۶۱ (۴ فوریه ۱۹۸۳) جمهوری اسلامی ایران در پاسخ به یادداشت دولت عمان است که از آن طریق عمان گسترش حدود دریای سرزمینی خود را به اطلاع ایران رسانده بود. این گسترش در اثر ترسیم دوباره خطوط مبدأ مستقیم عمان در تنگه هرمز پدید آمده بود. دولت ایران در یادداشت خود تصریح کرد که این گسترش به هیچ وجه وضعیت حقوقی آب‌ها را از حیث عبور شناورها تغییر نمی‌دهد. نمونه دوم، اعلامیه ۲۲ نوامبر ۱۹۸۵ تایلند خطاب به ویتنام است. در این اعلامیه، موضع و حقوق خود را در قبال ترسیم خطوط مبدأ مستقیم ویتنام محفوظ خوانده است. با ترسیم این خطوط بخشی از آب‌های خلیج تایلند و خلیج تونکین در اختیار ویتنام قرار می‌گرفت.

### قسمت دوم: تفسیرهای دوگانه در مقام استدلال

در تفسیر کنوانسیون حقوق دریاها دلایل با تکیه بر دو مبنای اصلی اقامه می‌شوند: نخست ماهیت حقوقی مقررات کنوانسیون در این خصوص و دوم، نص و روح این مقررات.

بند یکم : ماهیت حقوقی مقررات کنوانسیون

بطور کلی بحث درباره ماهیت حقوقی مقررات کنوانسیون تنها به منظور ارائه تفسیری مضیق از قواعد عبور بی‌ضرر صورت می‌گیرد. دولت‌هایی که قائل به قید و شرط برای عبور شناور جنگی از دریای سرزمینی هستند با تکیه بر این تفسیر، معتقدند عبور بی‌ضرر این شناورها صرفاً ماهیتی قراردادی دارد؛ این همان نظری است که قدرت‌های دریایی با قاطعیت مردود می‌دانند.

(۱) قاعده عبور بی‌ضرر شناور جنگی از دریای سرزمینی مبنایی قراردادی دارد

در آخرین مرحله کار کنفرانس حقوق دریاها مسأله ماهیت حقوقی کنوانسیون با شدت وحدت تمام مطرح شد، مسأله‌ای که بنابر نظر رئیس کنفرانس یکی از مهمترین موضوعات مطرح در اعلامیه های اجلاس پایانی بود. به همین جهت، رئیس کنفرانس در بیانیه اختتامیه خود متذکر این نکته شد که کنوانسیون حقوق دریاها کنوانسیونی تدوینگر نیست.

به اعتقاد وی «استدلالی که کنوانسیون را، بجز فصل یازده، تدوینگر حقوق عرفی یا بیانگر رویه بین‌المللی جاری می‌داند از واقعیت به دور مانده، به لحاظ حقوقی قابل دفاع نیست.» در همان ایام، علمای حقوق نیز به این موضوع پرداخته بودند. جمعی از حقوقدانان، که سمت نمایندگی دولت‌هایشان را داشتند، سهم بسزایی در مذاکرات داشته، برای تبیین ماهیت حقوقی کنوانسیون و به خصوص مقررات عبور بی‌ضرر شناورهای جنگی از دریای سرزمینی تلاش زیادی کردند. البته نباید از یاد برد که چنین کاری چندان سهل و ساده نبود. از آن رو که کنفرانس شیوه «یکجا و درهم» (Package Deal) را برای تصویب کنوانسیون به کار گرفته بود و احراز اعتقادی جمعی و به تعبیری «الزام روانی» (Opinion Juris) در این خصوص به سادگی میسر نبود.

بنابر اعتقاد لشاریر، این شیوه رابطه‌ای تصنعی بین مسائلی برقرار می‌کرد که اساساً متفاوت از هم بودند. به همین دلیل وی معتقد است که نظر موافق یک هیأت نمایندگی با ماده ای از متن مورد مذاکره الزاماً به معنای بیان قاعده ای عرفی نیست.

بدین لحاظ، چنانچه نظام عبور از دریای سرزمینی به شکل پیش بینی شده درمتون مورد مذاکره بر مبنای تمایز بین انواع کشتی‌ها استوار نشده باشد، نمی‌توان آن را دلیلی بر ماهیت عرفی قاعده عبور بی‌ضرر شناورهای جنگی مقرر درکنوانسیون تلقی کرد. دیگر حقوقدانان، مانند آکسمن، ریفاگن، و پنتو نیز بطور مبسوط به این بحث پرداخته‌اند؛ به نظر آنان، قاعده عبور بی‌ضرر جزئی از روش بررسی یکجای کنوانسیون و ترجمان توافقی است که مبین توازن جدیدی بین منافع دولت‌های ساحلی و قدرت‌های دریایی است. علاوه براین، ماده ۲۱ کنوانسیون حقوق دریاها، تحت عنوان «قوانین و مقررات دولت ساحلی راجع به عبور بی‌ضرر»، بدون نظر مخالف به تصویب نرسید؛ زیرا ۲۷ دولت تا آخرین روزهای مذاکرات بر اضافه کردن کلمه «امنیت» در بند ح پاراگراف یک این ماده پای می‌فشردند. اگر ماده ۲۱ بدین صورت اصلاح می‌شد، به تقویت مبنای حقوقی قانونگذاری این دسته از دولتها درمورد مشروط کردن عبور شناورهای جنگی به اجازه یا اطلاع قبلی می‌انجامید؛ در نتیجه این اصلاح و با وضع مقرراتی از این قبیل، اسباب مشروعیت اقدام دولت ساحلی برای پیشگیری از نقض مقررات امنیتی فراهم می‌آمد. البته در نهایت دولت‌های خواهان اصلاح ماده ۲۱ بنابر درخواست رئیس کنفرانس از خواسته خود منصرف شدند، ولی رئیس کنفرانس در بیانیه ای که در ۲۶ آوریل ۱۹۸۲ به همین مناسبت منتشر کرد نظر دولت‌های مزبور را به روشنی بیان کرد که: «به رغم انصراف، آنها تأکید کرده‌اند که این تصمیم هیچ تأثیری بر حقوق دولتهای ساحلی در اتخاذ تدابیر مربوط به حفظ منافع امنیتی آنها ندارند.»

این موضوع، یعنی تصویب بدون مخالفت مواد کنوانسیون حقوق دریاها، معیاری است که دیوان بین‌المللی دادگستری اهمیت تعیین کننده‌ای برای آن قائل است. این اهمیت از آن‌رو است که در تشخیص



میزان ارتباط و التزام طرفین یک اختلاف به این مواد، به عنوان قواعدی از حقوق بین‌المللی، تأثیری قاطع دارد.

## ۲) قاعده عبور بی‌ضرر شناور جنگی از دریای سرزمینی مبنای عرفی دارد

در اعلامیه‌های جوامع آمریکا، ایتالیا، فرانسه و جمهوری فدرال آلمان تأکید شده که کنوانسیون حقوق دریاها بدون هیچ ابهامی موید و مبین قاعده‌ای عرفی است که براساس آن همه شناورها، شامل شناورهای جنگی، حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی را دارند. از دیدگاه این دولت‌ها، هیچ یک از مواد مربوطه در کنوانسیون که قواعد حقوق بین‌الملل موضوعه را تدوین کرده است نباید به گونه‌ای تعبیر شود که به دولت ساحلی امکان دهد عبور بی‌ضرر بعضی از شناورها را به اجازه یا اطلاع قبلی مشروط کند. این دولت‌ها با همین استدلال هر نوع مقرراتی که عبور را منوط به اجازه یا اطلاع کند یکسره مردود می‌دانند. البته در اوضاع کنونی، که جمع‌کثیری از دولت‌ها عبور بعضی از شناورها را همچنان مقید به شرایطی می‌کنند و حقوق بین‌الملل در این خصوص در مرحله توسعه است، اظهار نظر قطعی درباره ماهیت حقوقی مقررات عبور بی‌ضرر در کنوانسیون ۱۹۸۲، کاری سخت و مخاطره‌آمیز است. با این حال، همداستان با تروس، حقوقدانان ایتالیایی، می‌توان گفت: «کنوانسیون به شکلی غالب گرایش به شمول قاعده عرفی عبور بی‌ضرر به شناورهای جنگی را تقویت کرده است.»

در اینباره می‌توان به عملکرد بعضی از دولت‌ها، مانند برزیل، اشاره کرد که طی کنفرانس حقوق دریاها خواهان اعمال محدودیت بر عبور شناورهای جنگی بودند، ولی پس از آن در قوانین داخلی خود این موضوع را به سکوت برگزار کردند. در عین حال عده دیگری از همین دولت‌ها اصولاً قانونی در این خصوص وضع نکرده‌اند. بدین لحاظ، هنگامی که به قوانین مصوب دهه هفتاد و مواضع دولت‌ها در زمان برگزاری کنفرانس به عنوان دلایل اثبات رویه موجود استناد می‌شود، باید دقت و احتیاط بیشتری به کار برد.

به هر ترتیب، با لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون حقوق دریاها و با توجه به اینکه کنوانسیون به تصویب دسته‌ای از دولت‌ها که قوانینی محدود کننده برای عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی وضع کرده‌اند

نیز رسیده است، به نظر می‌آید که زمان چنین بحث‌هایی سپری شده است و جز در مواردی اندک فایده‌ای دربر نخواهد داشت. لذا، دولت‌ها باید راه حل‌های دیگری بجویند که از آن میان، توجهی خاص به نص و روح کنوانسیون به منظور استوار کردن قوانین خود بر مبنایی محکم ضروری می‌نماید.

#### بند دوم : نص و روح کنوانسیون حقوق دریاها

در کنوانسیون حقوق دریاها، ماده ۷ به مسأله ترسیم خطوط مبدأ و مواد ۱۹، ۲۱ و ۲۵ به عبور بی‌ضرر اختصاص یافته است. استناد واستنتاج از نص و روح این مواد از آن‌رو ناگزیر است که همه عبارات آن به شکلی روشن و صریح نگاشته نشده‌اند و بدین سبب راه تفسیرهایی متضاد از این مواد گشوده است.

#### ۱) ابهام کنوانسیون از حیث ترسیم خطوط مبدأ مستقیم

ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲، که با اندک تغییری همان ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت است، نه تنها شرایط کاربرد خطوط مبدأ بلکه شرایط ترسیم آن را هم تعیین کرده است. شرایط مزبور ناظر به طبیعت و خصوصیات جغرافیایی ساحل است و بر همین اساس، بندهای ۱ و ۲ ماده ۷، سه موقعیت متفاوت را در نظر گرفته است: زمانی که «سواحل بسیار دندانه‌دار و بریده است» یا «زنجیره‌ای از جزایر در امتداد ساحل و در نزدیکی آن قرار دارد» و مواردی «که بخاطر وجود دلتا یا شرایط طبیعی دیگر، ساحل بسیار بی‌ثبات است». در موارد اول و دوم، موقعیت‌های جغرافیایی یاد شده به شکلی کلی و بدون صراحت کافی بیان شده‌اند. لذا، برای پرهیز از تفسیری از آن و افراط در بکارگیری خطوط مستقیم، بندهای ۳ و ۴ همین ماده سه شرط را مقرر کرده است: «خطوط مبدأ مستقیم نباید بطور فاحش از مسیر طبیعی ساحل دور باشند»؛ «مناطق بین خطوط باید به اندازه کافی نزدیک قلمروی زمینی باشد» و دست آخر اینکه این خطوط نباید «از برآمدگی‌های جزری ترسیم شود، مگر اینکه چراغ‌های دریایی یا تأسیسات مشابهی که بطور دائم از آب بیرون هستند در آن‌ها ساخته شده باشند» یا آنکه کشیدن خطوط مستقیم از آنها مورد شناسایی بین‌المللی قرار گرفته باشد. اگر اسباب تحقق شرط سوم به سادگی قابل

بررسی و احراز باشد، دو شرط نخست، که مبهم بوده و دست دولت‌های ساحلی را در ارزیابی آن بازگذارده‌اند ، این چنین نخواهند بود.

مشکل بخصوص زمانی بروز می کند که امتداد کلی خطوط مبدأ مورد اعتراض باشد و ادعا شود که به طرز محسوسی از امتداد ساحل به دور افتاده است. دیوان بین‌المللی دادگستری در رأی سال ۱۹۵۱ در قضیه شیلان، بین انگلستان و نروژ، یادآور شده بود که این شرط «فاقد هر نوع دقت و صراحت ریاضی است.» چندی پس از آن، کمیته کارشناسی مسائل دریای سرزمینی نیز به همین نتیجه رسید. کمیته مزبور، در آوریل ۱۹۵۳، به منظور کمک به کمیسیون حقوق بین‌الملل در امر تدوین حقوق دریاها تشکیل شده بود. این کمیته در گزارش خود بر این نکته تأکید کرد که «در بسیاری از موارد می توان امتدادی کلی از ساحل به دست داد و ارزیابی این امتداد به عوامل مختلف و به خصوص به مقیاس نقشه‌های مورد استفاده و احتساب طور سواحل بستگی دارد.»

به منظور حل مشکل و دستیابی به معیاری دقیق و عینی، کمیته کارشناسی پیشنهاد کرد که یک حداکثر برای طول قسمت‌های خطوط مستقیم تعیین شود. کمیسیون حقوق بین‌الملل این راه حل را پذیرفت ، ولی در کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو نسبت به اندازه دقیق آن توافقی حاصل نشد، این اندازه می‌بایست متناسب با موقعیت‌های گوناگون جغرافیایی در سراسر جهان و پاسخگوی همه ادعاها می بود. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیز از میان خطوط مستقیم تنها حداکثر طول خطوط مبدأ مجمع‌الجزایری را تعیین کرده و به دیگر موارد نپرداخته است.

هم اکنون، با گذشت سالها، این نقص همچنان باقی است. اگر کنوانسیون حداکثر طول خطوط مبدأ را تعیین کرده بود، مرجع استناد دولت‌هایی می‌شد که به ترسیم بعضی از این خطوط معترضند و از آن گذشته به اختلاف آرا نیز پایان می‌داد. این نقیصه در حالی است که کنوانسیون ملاک‌های قطعی دیگری هم به دست نداده است. اعتراضات آمریکا و اتحادیه اروپا به قانون مناطق دریایی ایران هم از این نقص نشأت می‌گیرد. در هردو مورد به طول «بیش از حد» قسمتهایی از خطوط مبدأ ایران اعتراض شده است . به اعتقاد

دولت آمریکا «حداکثر طول هر قسمت از خطوط مبدأ مستقیم نباید از ۲۴ مایل بیشتر باشد»؛ حال آنکه این ادعا هیچ مبنایی در حقوق بین‌الملل موضوعه ندارد و طبعاً نقطه پایانی هم بر این بحث وجدل نخواهد بود. اگر ۲۴ مایلی که دولت آمریکا به آن اشاره کرده، همان فاصله‌ای است که کنوانسیون برای نقاط ورودی طبیعی یک خلیج تعیین کرده تا بتوان با اتصال آن دو یا کشیدن خط مستقیم، خلیج را جزو آبهای داخلی کرد، باید گفت که نمی‌توان آن را به عنوان طول متوسط به دیگر خطوط مبدأ موجود تسری داد. در واقع با ملاحظه تعداد افزاینده دولت‌های ساحلی که خطوط مبدأ مستقیم را به کار گرفته‌اند، به دشواری می‌توان رویه دولت‌ها را نادیده گرفت؛ موضوعی که عموماً از آن غفلت شده است.

تا پیش از برگزاری کنفرانس سوم حقوق دریاها، ۲۴ دولت ادعاهای خود را در این زمینه مطرح کرده بودند. در آن زمان، حداکثر طول خطوط مستقیم این دولت‌ها بطور متوسط ۶۱ مایل بود. مطالعات اخیر در این خصوص متأسفانه از این بابت ناقص است و طول متوسط این خطوط را به دست نمی‌دهد. دستیابی به این طول متوسط نشانه و مبنای محکمی برای اثبات مشروعیت و درستی همان ادعاهایی خواهد بود که بعضی آن را بیش از حد و اندازه خوانده‌اند.

## ۲) مفهوم عبور بی‌ضرر در کنوانسیون حقوق دریاها

براساس بند ۲ ماده کنوانسیون، تحت عنوان «مفهوم عبور بی‌ضرر»، اگر شناوری به یکی از اقدامات مندرج در این بند مبادرت ورزد، عبور آن از دریای سرزمینی بی‌ضرر تلقی نمی‌شود. آخرین مورد از این فهرست در بردارنده «هر نوع فعالیتی است که لازمه عبور شناور نباشد.» این عبارت تا حدودی از جنبه حصری فهرست ماده ۱۹ کاسته و با دادن حالت تمثیلی به آن، راه را برای تفسیر مضیق‌تر از عبور بی‌ضرر هموار می‌کند.

این ابهام چنان بود که حتی پیش از خاتمه کار کنفرانس چند هیأت نمایندگی نتایج آن را متذکر شدند. به همین جهت بود که برزیل اعلام کرد: «حقوق بین‌الملل پیش از این، حق وضع مقررات برای عبور

شناورهای جنگی از دریای سرزمینی را به دولت‌ها داده بود و کنوانسیون نیز آنها را از اعمال این حق منع نکرده است.»

پس از آن هم چندین دولت در اعلامیه‌های پیوست به امضا یا تصویب کنوانسیون با استناد صریح به کنوانسیون، عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی خود را به اطلاع یا اجازه مقدماتی مشروط کردند. دولت‌های دیگری هم که چنین اعلامیه‌هایی صادر کرده‌اند به بیانیه ۲۸ آوریل ۱۹۸۲ رئیس کنفرانس استناد جسته‌اند؛ از نظر این دسته از دولت‌ها، انصراف از اصلاح ماده ۲۱ کنوانسیون، همانگونه که در اعلامیه رئیس تصریح شده، «تأثیری بر حق دولتهای ساحلی در اقدام برای حفظ امنیت خود و بر اساس مواد ۱۹ و ۲۵ طرح کنوانسیون ندارد.» وضع مقررات برای عبور شناور جنگی از دریای سرزمینی نیز به دلایل امنیتی صورت می‌پذیرد و در مقابل اعتراض آمریکا، ایران به همین ترتیب استدلال می‌کند.

البته بدیهی است که جناح مخالف، بیانیه رئیس کنفرانس را به شکل دیگری تعبیر کند. از دیدگاه آمریکا، این بیانیه «به روشنی نشان می‌دهد که منافع دولتهای ساحلی در مواد ۱۹ و ۲۵ بیان شده» و «هیچ یک از این دو ماده امکان مشروط کردن اعمال حق عبور بی‌ضرر شناورها به اطلاع یا اجازه را نمی‌دهد.» دولت آلمان هم برداشت مشابهی از بیانیه یاد شده دارد. بدین ترتیب، می‌توان گفت که بیانیه رئیس کنفرانس نه تنها آتش بحث عبور شناور جنگی از دریای سرزمینی را فرو نشانده، بلکه کاری جز افروختن آن نکرده است.

دبیر کل سازمان ملل در گزارش مربوط به سال ۱۹۹۴ به مجمع عمومی چنین اظهار داشته است که «در سال گذشته دولت‌ها تمایل کمتری به اصلاح و تکمیل قوانین خود برای انطباق آن با کنوانسیون حقوق دریاها نشان داده‌اند.» از نظر وی «لازم الاجرا شدن کنوانسیون تا به حال دولتهای عضو را وادار نکرده است تا نسبت به اصلاح قوانینی که با کنوانسیون مطابقت ندارند اقدام کنند.»

باید گفت که کاملاً برعکس، روندی مخالف آنچه که دبیرکل مطلوب می‌پندارد جریان یافته است. در سالهای اخیر یکی از حقوقدانان با اظهار شگفتی از تعداد ادعاها این پرسش را مطرح کرد که در مقابل «این وضع نامطلوب یعنی دوتفسیر از متنی کاملاً نو» چه باید کرد

این وضع از آن رو موجب مزید نگرانی است که به شکاف و خرابی در بنایی منجر می‌شود که با مذاکرات طولانی و طاقت فرسای سومین کنفرانس حقوق دریاها بنا نهاده شده است

حتی پیش از لازم الاجرا شدن کنوانسیون، دولت‌های اوکراین، چکسلواکی، بیلوروسی و فدراسیون روسیه پیشنهاد کرده بودند که دبیر کل سازمان ملل به عنوان امین کنوانسیون و مطابق اختیارات مندرج در بند ۲ ماده ۳۱۹ کنوانسیون، «گزارشی از مسائل و مشکلات مربوط به کنوانسیون را به کلیه دولت‌های عضو، مقام بین‌المللی اعماق و سازمان‌های بین‌المللی ذیصلاح ارایه کند»، گزارشی که موضوع اصلی آن مسائل ناشی از اعلامیه‌ها و قوانین داخلی دولت‌های عضو، که جهان شمولی و اجرای یکنواخت کنوانسیون را به مخاطره افکنده است، باشد. امروزه این پیشنهاد بیش از چند سال پیش ارزش بررسی و اقدام دارد.

## نتایج تحقیق

ایرانیان از نخستین ملت‌هایی بودند که سبب هم‌جواری با دریا، به سوی آن جذب شدند و برای عبور از روی آب‌ها به ساختن انواع شناور پرداختند و در قرن‌های بعدی، کشتی‌های بزرگتری ساختند و دل به دریا زدند و به سرزمین‌های دور و نزدیک سفر کردند و سرانجام با افزودن به سرزمین‌های تحت سلطه و نفوذ خویش و لزوم افزایش نیروهای دریایی و کاروان‌های تجاری اقدام به تهیه ناوگان‌های جنگی و بازرگانی کردند و سواحل و بنادر و آب‌های دریاها را از رود نیل تا سواحل چین تحت نظارت خود درآوردند و خیلی زود، از راه دریاها، سرزمین‌های جدیدی را کشف کردند و برای استفاده کامل در پهنه آب‌ها و دریاها، دست به ابداعات و اختراعات دریایی بسیاری زدند و ابداعات خود را به ملت‌های دیگر هدیه کردند.

کشف مهد گلی شهر چغامیش بیانگر این مطلب است که ایران دارای قدیمی‌ترین سند دریانوردی جهان است و این مهد گل که ریشه فرهنگی آن به شش هزار سال قبل از میلاد می‌رسد، به وضوح نشان می‌دهد که ایرانیان قبل از اختراع به دریانوردی و سیر در دریا پرداخته‌اند و در این زمینه کشوری پیشرو بوده‌اند. مهمتر از همه این که ایرانیان قرن‌ها قبل از اینکه جهانیان به فکر ایجاد روزی به نام روز دریانورد می‌باشند روز دهم مرداد، مصادف به روز اول ماه اوت میلادی را روز دریانوردی خود قرار داده بودند و در این روز جشن می‌گرفتند و سفرهای دریای خود را آغاز می‌کردند. در اینجا جا دارد با توجه به اسناد و مدارک موجود، پیشنهادی را به سازمان بین‌المللی دریانوردی ارائه دهیم که روز دهم مرداد هر سال را که مصادف با آغاز طبیعی آرامش و سکون دریا برای امر دریانوردی و شروع تقدیم دریایی و نوروزی و روز دریانوردی ایرانیان است به جای روز هفتم مهر (۲۹ سپتامبر) که فاقد توجیه تاریخی و مبنای علمی و سابقه است به نام روز جهان دریانوردی به دنیا اعلام دارند تا هم حیثیت و اعتبار دریانوردی ایرانیان تجدید شود و هم حقی که از ایرانیان در این زمینه ساقط شده است ادا گردد.

بی‌شک در میان دوره‌های تاریخی، عهد هخامنشی از درخشان‌ترین دوره‌های دریانوردی ایرانیان به شمار می‌آید. در دوره هخامنشی پیشرفت و ترقی ایرانیان به جای رسید که دریانوردان ایران تابع آبراه‌ها،

کانال‌ها و حوزه‌ها و دریاها نبودند و هر چه لازم بود برای عبور ناوگان دریایی، کانال آب‌راه و راه «کشتی‌رو» می‌ساختند به همین مناسبت در این دوره ایرانی‌ها همواره ملت برتر و عنصر بهتر محسوب می‌شدند و تنها قدرت حاکم بر دریاها و سواحل و بندرهای دنیا بودند و هیچ نیروی دریایی یارای برابری با آنها را در دریاها نداشت.

تحقیقات نشان می‌دهد که در جریان تصرف مصر، ایرانی‌ها راه آب کانال داریوش را حفر و بنا کردند و در جنگ‌های معروف صاحب ناوگان نیرومندی شدند که همه کشتی‌های آن را خود ایرانی‌ها هدایت می‌کردند. با حفر کانال داریوش، کشتی‌های پارسی به جای آن که قاره آفریقا را دور بزنند و به مدیترانه بروند، مستقیم از خلیج فارس به دریای سرخ و از آنجا از راه ترعه سوئز به رود نیل و مدیترانه می‌رفتند.

همان‌طوری که گفتیم اولین پیدایش نیروی دریای ایران به زمان هخامنشیان باز می‌گردد در آن زمان بعثت گسترش امپراطوری پارس و جنگ با دشمنان دیرین یعنی یونانیان که در آن سوی دریای سیاه سکونت داشتند باعث ایجاد نیروی دریایی منظم شد. در دوره ساسانیان به فرمان انوشیروان، بحریه‌ی نیرومندی از خلیج فارس گذشت و سرتاسر کرانه‌ی عربستان و دریای سرخ را پیمود و آن سرزمین‌ها و دریاها را به اطاعت خود درآورد. کشتی‌هایی که در خلیج فارس آمد و شد می‌کردند تا جزیره‌ی سیلان و جزایر هند شرقی و حتی سواحل چین پیش می‌رفتند. و ناخدایان و ملاحان ایران مهارت و قدرتی یافته بودند که هیچکس را یارای رقابت با آنان نبود حتی به پیشینیان خود یعنی یونانی‌ها، فینیقی‌ها و مصری نیز برتری یافته بودند. نیروی دریای ایران در زمان ساسانیان در خلیج فارس بسیار توانا بود. همان‌طوری که اشاره شد ما در زمینه‌ی دریانوردی، گذشته افتخارآمیزی داشته‌ایم و خوشبختانه اکنون نیز دارای نیروی دریای و ناوگان بازرگانی غرور آفرینی هستیم.

ایران تا سال ۵۷ و تقریباً هم اکنون بزرگترین یگان هوانا جهان را در اختیار داشت و با ۲۵۰۰۰ پرسنل بزرگترین نیروی دریای منطقه بود و قادر بود یک گردان نظامی کامل را ظرف ۲۵ دقیقه در جنوب خلیج فارس مستقر کند. کمتر از یکسال پس از وقوع انقلاب اسلامی جنگ آغاز شد در روزهای اولیه جنگ



عراقی‌ها با پشتیبانی توپخانه و ناوچه‌های موشک‌انداز روسی پایگاه دریای خرمشهر را غیرفعال کردند. در ماه‌های اول جنگ بدلیل ضعف فرماندهی نیروی دریایی، عراق با ناوچه‌های سریع خود اقدام به حمله به نفت‌کش‌ها و سکوهاى نفتی ما نمودند. و این به ناامنی منطقه انجامید و نفتکش‌ها دیگر رقبتي به حمل نفت ایران به بازارهای بین‌المللی نداشتند با کم شدن درآمد ایران و با این دلایل نیروی دریایی نقش خود را بازیافت. و در عملیاتی معروف به مروارید تکاوران نیروی دریایی شیرازه‌ی نیروی دریایی عراق را به کلی از هم پاشیدند جنگ با عراق در اینجا برای نیروی دریایی تمام شد. درگیری‌های زیادی بین نیروی دریایی ما که در آمادگی نبودند با نیروی دریایی آمریکا رخ داد از جمله حمله به ناوچه جوشن و غرق کردن آن البته به دنبال آن در سال ۱۹۸۸ در کل عملیات اسکورت نفت‌کش‌های کوئین توسط آمریکا یکی از نفت‌کش‌ها به یک مین ایرانی برخورد کرد و به سختی آسیب دید. ۴ روز بعد نیروی دریایی آمریکا به ناوگان دریایی ما حمله کرد و در این جنگ ناوچه جوشن و سه‌ند نابود شدند؛ البته این بار نیروهای دریایی آمریکا بی‌نصیب نماندند و ناو آمریکا عملاً بی استفاده شدند و بیش از ۸۰ درصد آسیب دیدند و یک هلیکوپتر آمریکایی هم مورد هدف قرار گرفت و نابود شد. و این از مجموعه فشارها برای پذیرش قطعنامه بود. پس از جنگ ایران اقدام به خرید چند فروند زیردریایی، ناوچه و ... نمود. نیروی دریای در طی سال‌ها تحریم بیشترین صدمه خود را برای کاهش وابستگی و نوسازی را بکار برد؛ در حال حاضر این نیرو قدرتمندترین نیروی دریایی در خلیج فارس است.

اینها تاریخچه‌ی از دریانوردی و نیروی دریایی بود اما امروزه با مدرن نمودن کشتی‌ها و پیشرفت تکنولوژی در دریا و اختراعات عدیدی که در امر دریانوردی برای استفاده بهتر از منابع دریا بوجود آمده است. همه این پیشرفت‌ها و تحقیقات علمی انسان‌ها برای استفاده از دریا و اقیانوس‌ها باید به همراه استقرار یک نظام حقوقی باشد که بتواند از یک طرف استفاده‌ی منصفانه از منابع دریا را برای کشورهای مختلف امکان‌پذیر سازد و از طرف دیگر اعمال حاکمیت دولت‌ها را در قسمت‌های مختلفی از دریاها و اقیانوس‌ها تنظیم و تعیین نماید. از اولین روزی که بشر موفق به ساختن کشتی شد و آنرا برای حمل و نقل دریای بکار برد در حقیقت نوعی حقوق دریایی که حاکم بر روابط افراد بود به وجود آمد اما نه به صورت پیشرفته

امروزی، امروزه کنوانسیون‌های مختلفی راجع به حقوق دریاها به وجود آمده است از مهمترین این کنوانسیون‌ها کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاها بود همان‌طوری که در توضیحات قبلی متذکر شدیم، کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو با شرکت بیش از ۸۰ کشور در ژنو برگزار شد. عهدنامه‌ی چهارگانه‌ی ژنو به رغم اینکه با استقبال عام کشورهای جهان رو به رو نشد؛ اما اولین گام اساسی در جهت تدوین حقوق دریاها بود. یکی از مواردی که کنوانسیون ۱۹۵۸ نتوانست حل کند تعیین عرض دریای سرزمین بود، به هر حال این کنوانسیون به تدریج جای خود را به کنوانسیون ۱۹۸۲ داد در واقع سومین کنفرانس حقوق دریاها بنا به درخواست کشورهای در حال توسعه که اکثر آنها در تدوین عهدنامه‌های ۱۹۵۸ ژنو شرکت نداشتند و نیز براساس قطعنامه‌ی مجمع عمومی سازمان ملل متحد، مورخ ۱۹۷۰ در سال ۱۹۷۳ تشکیل گردید. کنفرانس مذکور جمعاً یازده اجلاس داشت که اولین آنها از ۳ تا ۱۵ دسامبر ۱۹۷۳ در شهر نیویورک و آخرین آنها از ۸ مارس تا ۳۰ آوریل ۱۹۸۲ در همان شهر برگزار شد. در آخرین روز اجلاس کنفرانس با تدوین و تصویب یک عهدنامه‌ی جدید در زمینه حقوق دریاها به کار خود پایان داد و از دهم دسامبر ۱۹۸۲ آن را برای امضای کشورها و برخی از سازمان‌های بین‌المللی در شهر مونته‌گوبی جامائیکا مفتوح گذاشت اما لازم‌الاجرا شدن آن منوط به تصویب یا الحاق ۶۰ کشور و سپری شدن دوازده ماه از زمان تودیع شصتمین سند تصویب یا الحاق بود که این شرایط در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴ تحقق پذیرفت. عهدنامه‌ی حقوق دریاها مشتمل بر ۴۳۸ ماده و ۹ الحاقیه و چندین قطعنامه‌ی ضمیمه است. اما کشورهای عضو در صدور اعلامیه‌ی تفسیری مختارند، دولت ایران به هنگام امضای عهدنامه از این حق استفاده نمود.

همان‌طوری که در تحقیق نیازمند ذکر شدیم ایران از زمره امضا کنندگان عهدنامه‌ی ۱۹۸۲ است اما تاکنون بدان ملحق نشده است. ضمناً اختلافات میان کشورها که مربوط به تغییر یا اجرای عهدنامه باشد باید با توسل به یکی از آن روش‌ها فیصله یابد. تبادل نظر، سازش، دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، دیوان بین‌المللی دادگستری و یا یک دادگاه داوری عام یا خاص همان‌طوری که گفتم یکی از دلایلی است که تاکنون کنوانسیون ۱۹۸۲ در مجلس جمهوری اسلامی ایران تصویب نشده است علت آن، دریای

سرزمین و مسأله‌ی عبور کشتی‌های جنگی از تنگه‌ها و درخواست کسب اجازه از کشتی‌های جنگی و ... به دریای سرزمین ایران است.

همان طوری که در این تحقیق متذکر شدیم با توجه به اینکه جمهوری اسلامی ایران دارای مرز آبی گسترده‌ای است در نتیجه هر قراردادی که باعث شود مرزهای آبی جمهوری اسلامی ایران در خطر بیفتد ایران خود را مقید به آن قرار داد نمی‌داند می‌توان گفت که ایران زمانی کنوانسیون ۱۹۸۲ را خواهد پذیرفت و آن را تصویب خواهد کرد که تمام چهارچوب این قرارداد بررسی و نتواند باعث ایجاد مشکل با توجه به موقعیت حساس و استراتژیک ایران در منطقه خلیج فارس شود.

قوانین مصوب در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ همواره دارای تاثیراتی بر مناطق دریایی ایران شده‌اند چرا که بیشتر این قوانین خواهان آزادی هرچه بیشتر دریاها هستند که این نیز خواسته کشورهای ابر قدرت در نیروی دریایی بوده است. به همین دلیل ایران کنوانسیون ۱۹۸۲ را امضاء کرده است ولی آنرا تصویب نکرده است و همواره بر قوانین مطرح شده در این کنوانسیون‌ها اعتراضاتی را وارد کرده است که تمامی اعتراض‌های وارده از جانب ایران و یا سایر کشورهایی که در این کنوانسیون عضو هستند همواره باعث تغییر و اصلاحاتی در این کنوانسیون بخصوص کنوانسیون ۱۹۸۲ شده است که جست و گریخته اشاراتی در خصوص قوانین مصوب در گذشته و قوانین در حال حاضر که تصویب شده یا در حال انتظار برای تصویب است، مطرح شده است. اما همچنان کشورهای ابر قدرت همواره در قبال این تغییرات مخالفت‌هایی می‌کنند، چرا که در صورت تصویب شدن این مقررات محدودیت کمتری در آب‌ها و کنترل بیشتری در مناطق دریایی کشورهای دیگر دارند که این با توجه به قدرت نیروی دریایی ایران مطلوب نیست.

## ضمائم

### کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو دریای ساحلی و منطقه نظارت

ماده ۵ (عبور بی ضرر): عبور شناورهای خارجی به استثناء موارد مندرج در ماده (۹) ، از دریای سرزمینی ایران مادامی که مخل نظم، آرامش و امنیت کشور نباشد تابع اصل عبور بی ضرر است. عبور به جز در موارد اضطراری باید با سرعت متعارف و پیوسته انجام گیرد.

ماده ۶ (شرایط عبور بی ضرر): عبور شناورهای خارجی در صورت مبادرت به هریک از اقدامات زیر بی ضرر تلقی شده و برحسب مشمول مقررات جزایی و مدنی خواهد بود.

أ) هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال جمهوری اسلامی ایران یا اقدام به هر نحو دیگری که ناقض اصول حقوق بین الملل باشد.

ب) اقدام به تمرین یا مانور با هر نوع سلاح.

ج) جمع آوری هرگونه اطلاعاتی که به زیان امنیت ملی، امور دفاعی یا منافع اقتصادی کشور باشد.

د) هرگونه تبلیغاتی که منظور از آن لطمه زدن به امنیت ملی، امور دفاعی و یا منافع اقتصادی کشور باشد.

ه) پرواز و فرود و انتقال هرنوع هواپیما و هلیکوپتر و ادوات نظامی و نیرو و واحدهای شناور دیگر و ساحل.

و) نقل و انتقال افراد، بارگیری یا تخلیه هر نوع کالا و پول برخلاف قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران.

ز) ایجاد هرگونه آلودگی محیط زیست دریایی برخلاف مقررات جمهوری اسلامی ایران.

ح) هرگونه فعالیت صیادی و بهره‌برداری از منابع دریایی.

ط) انجام هر نوع پژوهش علمی.

ی) ایجاد اختلال در سیستم‌های ارتباطی یا سایر تاسیسات کشور.

ماده ۷ (مقررات تکمیلی): به منظور مصالح کشور و حسن اجرای عبور بی‌ضرر، دولت جمهوری اسلامی ایران بر حسب مورد مقررات ضروری دیگر را وضع خواهد کرد.

ماده ۸ (تعلیق عبور بی‌ضرر): به منظور دفاع از امنیت و بنا به مصالح عالیه کشور دولت جمهوری اسلامی ایران می‌تواند عبور و توقیف کلیه شناورهای خارجی را در قسمت‌هایی از دریای سرزمینی به حالت تعلیق درآورد.

ماده ۹ (مستثنیات عبور بی‌ضرر): عبور شناورهای جنگی، زیردریایی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای و هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریایی‌های حامل مواد اتمی یا خطرناک و زیان آور برای حفظ محیط زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی از دریای سرزمینی منوط به موافقت قبلی مقامات صالحه جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. زیردریایی‌ها باید در سطح آب و با پرچم افراشته عبور نمایند.

ماده ۱۰ (صلاحیت کیفری): تعقیب، رسیدگی و مجازات جرائم ارتكابی در کشتی‌های در حال عبور از دریای سرزمینی در موارد زیر صلاحیت مراجع قضایی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

أ) چنانچه اثرات و عواقب جرم متوجه جمهوری اسلامی ایران گردد.

ب) چنانچه جرم ارتكابی مخل صلح و نظم و آرامش داخلی و یا نظم عمومی دریای سرزمینی باشد.

ج) چنانچه فرمانده کشتی یا نماینده دیپلماتیک یا کنسولی دولت صاحب پرچم کشتی تقاضای کمک و رسیدگی نماید.

د) چنانچه رسیدگی و تعقیب برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و روان گردان ضروری باشد.

ماده ۱۱ (صلاحیت مدنی): مقامات ذی صلاح دولت جمهوری اسلامی ایران می تواند در موارد زیر، به منظور اجرای قرار تامین و یا احکام محکومیت، نسبت به متوقف کردن، تغییر مسیر و یا توقیف کشتی و بازداشت سرنشینان آن اقدام نمایند.

أ) کشتی از آب های داخلی ایران خارج و در دریای سرزمینی در حرکت باشد.

ب) کشتی در دریای سرزمینی ایران متوقف باشد.

ج) کشتی در حال عبور از دریای سرزمینی باشد مشروط بر اینکه منشاء قرار تامین و یا حکم محکومیت، تعهدات و یا الزامات ناشی از مسئولیت مدنی همان کشتی باشد.

ماده ۱۹:

۱) کشور ساحلی نباید صلاحیت جزایی خود را نسبت به جرائم ارتكابی در کشتی هایی که از دریای ساحلی عبور می کنند اعمال کند و کسی را توقیف یا به علت جرمی که در کشتی در حین عبور مرتکب شده است بازجویی نماید مگر فقط در موارد زیر:

أ) چنانچه اثرات و عواقب جرم متوجه کشور ساحلی شود.

ب) چنانچه جرم از نوعی باشد که آرامش کشور یا نظم دریای ساحلی را مختل سازد.

ت) چنانچه ناخدای کشتی یا کنسول کشوری که کشتی حامل پرچم آن است از مقامات محلی درخواست کمک کرده باشد.

ث) چنانچه این امر برای جلوگیری از داد و ستد غیر مجاز مواد مخدر باشد.

۲) کشور ساحلی حق دارد برای توقیف یا بازجویی اشخاص در کشتی خارجی که پس از ترک نمودن آبهای داخلی از دریای ساحلی عبور می کند هرگونه اقدامی طبق قوانین خود به عمل آورد در این صورت مقررات فوق الذکر تاثیری در حق مذکور نخواهد داشت.

۳) در موارد مشروح در بند ۱ و ۲ این ماده کشور ساحلی، چنانچه ناخدا تقاضا کند قبل از اینکه اقدامی به عمل آورد مراتب را به اطلاع مقام کنسولی کشور صاحب پرچم کشتی خواهد رساند و تماس بین مقام مزبور و کارکنان کشتی را تسهیل خواهد کرد. در موارد اضطراری ممکن است مراتب در حین اقداماتی که بعمل می آید به مقام کنسولی اطلاع داده شود.

۴) مقامات محلی در موقع اتخاذ نظر درباره توقیف یا نحوه اجرای آن باید به مصالح دریانوردی توجه کامل مبذول دارند.

۵) در صورتی که کشتی خارجی از یک بندر خارجی رهسپار دریای ساحلی کشوری شود و بدون ورود به آبهای داخلی از دریای ساحلی آن کشور فقط عبور کند کشور ساحلی نمی تواند در کشتی مزبور نسبت به توقیف یا بازجویی هیچ کس در مورد جرمی که در کشتی قبل از ورود به دریای ساحلی وقوع یافته اقدامی به عمل آورد.

ماده ۲۱: مقررات مندرج در جز الف و ب شامل کشتی های دولتی که برای مقاصد بازرگانی مورد استفاده قرار می گیرند نیز خواهد بود.

ماده ۲۲:

۱) مقررات مندرج در جز الف و در ماده ۱۸ شامل کشتی های دولتی که برای مقاصد غیر بازرگانی مورد استفاده قرار می گیرند نیز خواهد بود.

۲) با رعایت استثنائات مندرج در مقرراتی که در بند فوق به آنها اشاره شده است هیچ یک از مقررات این قرارداد در مصونیت‌هایی که کشتی‌های مزبور به موجب این قرارداد یا سایر مقررات حقوق بین‌الملل از آن برخوردار می‌شوند تاثیری نخواهد داشت.

ماده ۲۳: چنانچه کشتی جنگی مقررات کشور ساحلی را درباره عبور و مرور از دریای ساحلی رعایت نکند و به هرگونه تقاضای دایر بر رعایت مقررات مزبور ترتیب اثر ندهد، کشور ساحلی می‌تواند از کشتی جنگی مزبور بخواهد که دریای ساحلی آن کشور را ترک نماید.

ماده ۲۵ : مقررات این قرارداد عمومی یا سایر موافقت‌نامه‌های بین‌المللی که هم‌اکنون بین کشورهای عاقد آن اجرا می‌شود تاثیری نخواهد داشت.

### کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به فلات قاره

ماده ۳: دولت ساحلی می‌تواند با رعایت اصل عدم تبعیض بین کشتی‌های خارجی، عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی را به طور موقت در مناطق به خصوص از دریای سرزمینی خود تعلیق کند به شرطی که چنین تعلیقی جهت حفاظت از امنیت آن دولت ضروری باشد.

ماده ۸:

۱) کشتی‌های جنگی در دریای آزاد از مصونیت کامل حقوقی در قبال سایر دول سوای دولت صاحب پرچم برخوردارند.

۲) از لحاظ این کنوانسیون اصطلاح «کشتی جنگی» به آن کشتی اطلاق می‌شود که متعلق به نیروی دریایی یک دولت بوده و دارای علائم خارجی که نمودار کشتی‌های جنگی دارای ملیت آن دولت است و زیر نظر فرماندهی افسری که در خدمت دولت و نام وی در فهرست اسامی افسران نیروی دریایی ثبت شده می‌باشد و کارکنان این کشتی نیز تابع نظامات نیروهای مسلح خواهد بود.



ماده ۹: کشتی‌هایی که متعلق به یک دولت است و یا دولت از آنها بهره‌برداری می‌نماید و تنها در سرویس دولتی غیر تجارتي مورد استفاده قرار می‌گیرد، در دریای آزاد، در قبال صلاحیت هر دولت متعاهدی غیر از دولت صاحب پرچم مصونیت کامل خواهد داشت.

### کنوانسیون ۱۹۸۲

ماده ۲۳: حق عبور بی‌ضرر چنین کشتی‌هایی در ماده ۲۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ به شرطی پذیرفته شده است که کشتی‌هایی مزبور و کشتی‌هایی حامل مواد هسته‌ای یا خطرناک یا سمی دارای مدارک خاصی باشند و اقدامات احتیاطی مورد توافق بین‌المللی (مثل مقررات کنوانسیون ۱۹۷۴ ایمنی در دریا) را به هنگام استفاده از حق عبور بی‌ضرر به عمل آورند. دول ساحلی نیز محق‌اند که از این گونه کشتی‌ها بخواهند از مسیرهای دریایی مشخصی که در دریای سرزمینی آنها تعیین شده است، عبور کنند.

### قوانین ایران و قراردادهای تحدید حدود فلات قاره با دول همجوار

تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاها (مصوب ۲۴ تیر ۱۳۱۳) (ژوئیه

((۱۹۳۴

### فصل دوم - شرایط دخول و توقیف کشتی‌های جنگی خارجی در آب‌های ایران و ترتیبی

که برای آنها مقرر است

ماده ۴) کشتی‌های جنگی خارجی و تحت بحری‌ها به شرط آنکه در سطح دریا سیر کنند حق عبور بی‌ضرر از آبهای ساحلی ایران را دارند، مگر اینکه کشتی‌های مزبور متعلق به دول محارب باشد.

در این صورت مقررات مملکتی و بین‌المللی که برای ایام جنگ و احترام بی طرفی منظور است به موقع اجرا گذاشته می‌شود.

شرایط عبور کشتی‌های جنگی که منظور قسمت اول این ماده است مخصوصاً از لحاظ تعیین عده آنها به وسیله نظامنامه مخصوص معین خواهد شد.

ماده ۵) شرایط توقف کشتی‌های جنگی خارجی در آب‌های ساحلی ایران نیز به وسیله نظامنامه مخصوصی معین خواهد شد. کشتی‌های مزبور باید در آب‌هایی که منظور این قانون است قوانین و نظامات ایران را رعایت نمایند.

ماده ۶) دولت می‌تواند عبور و یا توقف کشتی‌های جنگی خارجی را بنا به مصالح دفاع مملکت و یا علل مهمه دیگر در بعضی از بنادر و یا قسمت‌هایی از آب‌های ساحلی ممنوع بدارد. بنادر و قسمت‌های مزبور به اسم مناطق ممنوعه نامیده می‌شود.

ماده ۷) کشتی‌های جنگی خارجی به شرط معامله متقابل از معاینه گمرکی معاف بوده و فقط برای مال‌التجاره‌هایی که از کشتی مزبور برای مصرف به ساحل وارد می‌شود، حقوق گمرکی دریافت خواهد شد. کشتی‌های مزبور به شرط معامله متقابل از عوارض بندری و عوارض ظرفیت و عوارض نظیر آن معافیت دارند.

ماده ۸) رسیدگی و تعقیب جنحه و جنایاتی که در کشتی‌های خارجی واقع می‌شود؛ از صلاحیت مقامات ایرانی خارج است، حکم اعدام اشخاصی که به وسیله مقامات خارجی صادر شده باشد نمی‌تواند در آب‌های ساحلی و منطقه نظارت بحری ایران به موقع اجرا گذاشته شود.

**قانون راجع به اکتشاف و بهره‌برداری از منابع طبیعی فلات قاره ایران (مصوب ۲۸ خرداد**

**۱۳۳۴ (ژوئن ۱۹۵۵))**

ماده ۱) کلمه فلات قاره مستعمل در این قانون همان معنی را دارا است که از کلمات مصطلح Continental Shelf (به زبان انگلیسی) یا Continental Plateau (به زبان فرانسه) مستفاد می‌گردد.

ماده ۲) منطقه کف دریا و زیرکف دریا مجاور سواحل ایران و سواحل جزایران در فلات قاره تحت حاکمیت دولت ایران بوده و می باشد.

ماده ۳) در صورتی که فلات قاره مندرج در ماده قبل تا سواحل کشور دیگری بسط داشته یا با کشور همجوار دیگری مشترک باشد در صورت بروز اختلاف نسبت به حدود فلات قاره ایران اختلاف مزبور بر اساس انصاف حل خواهد شد و دولت برای حل این قبیل اختلافات احتمالی از طریق سیاسی اقدامات لازمه را خواهد نمود.

ماده ۴) این قانون در مقررات مندرج در قانون ۲۴ تیر ماه ۱۳۱۳ مربوط به تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاها تغییری نداده و قانون مزبور به قوت خود باقی است.

ماده ۵) این قانون در وضع آبهای روی فلات قاره از لحاظ حق کشتیرانی آزاد و کابل زیردریا تغییری نخواهد داشت و دولت می تواند موسسات لازم را به منظور اکتشاف و بهره برداری از منابع طبیعی روی فلات قاره ایجاد نموده و هرگونه اقدامی را که برای تأمین امنیت موسسات مزبور لازم باشد به عمل آورد.

### قانون اصلاح

« قانون تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت مصوب تیر ماه ۱۳۱۳ »

مصوب ۲۲ فروردین ۱۳۳۸ ( آوریل ۱۹۵۹ )

ماده ۱) حق حاکمیت ایران در خارج قلمرو خشکی ایران و آبهای داخلی شامل منطقه ای از دریاها متصل به سواحل ایران که دریای ساحلی نامیده می شود، می باشد.

ماده ۲) حق حاکمیت مزبور شامل فضای هوایی فوق دریای ساحلی و کف و زیرکف دریای ساحلی نیز می باشد.

ماده ۳) عرض دریای ساحلی ایران از خط مبدا آب های مزبور ۱۲ (دوازده) مایل دریایی است و خط مبدا را دولت با رعایت قواعد مسلم حقوق بین الملل عمومی تعیین خواهد کرد.

تبصره : مایل دریایی مساوی با ۱۸۵۲ متر است.

ماده ۴) در مواردی که سواحل ایران مجاور یا مقابل سواحل کشور دیگری باشد اگر به ترتیب دیگری بین طرفین توافق نشده باشد حد فاصل بین آب های ساحلی ایران و آن کشور خط منصفی است که کلیه نقاط آن از نزدیکترین نقاط خطوط مبدا طرفین به یک فاصله باشد.

ماده ۵) هر جزیره متعلقه به ایران اعم از اینکه داخل دریای ساحلی ایران یا خارج از آن باشد دارای دریای ساحلی مخصوص به خود طبق این قانون می باشد. جزایری که به فاصله کمتر از ۱۲ مایل دریایی از هم واقعند مجموعاً در حکم جزیره واحدی بوده و حد دریای ساحلی آن از جزایری محسوب می گردد که نسبت به مرکز مجمع الجزایر از همه دورترند.

ماده ۶) آب های واقع بین سواحل کشور و خط مبدا و همچنین آب های واقع بین جزایر متعلق به ایران که فاصله آنها از یکدیگر از ۱۲ مایل دریایی تجاوز نکند آب های داخلی کشور محسوب می گردد.

ماده ۷) حق صید و سایر حقوقی که ایران در ماورای دریای ساحلی خود دارد، به اعتبار خود باقی است.

ماده ۸) موادی از قانون مصوب ۲۴ تیرماه ۱۳۱۳ و سایر قوانین که با این قانون مغایرت دارد در قسمتی که مغایر است ملغی الاثر می باشد.

## قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان

### فصل اول - دریای سرزمینی

#### ماده (۱) حاکمیت

جمهوری اسلامی ایران خارج از قلمرو خشکی و آبهای داخلی و جزایر خود در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان بر منطقه‌ای از آبهای متصل به خط مبدا، که دریای سرزمینی نامیده می‌شود نیز حاکمیت دارد.

این حاکمیت همچنین شامل فضای فوقانی، بستر و زیر بستر دریای سرزمینی می‌باشد.

#### ماده (۲) حد خارجی

عرض دریای سرزمینی از خط مبدا ۱۲ (دوازده) مایل دریایی می‌باشد. مایل دریایی برابر ۱۸۵۲ متر است.

جزایر متعلق به ایران اعم از اینکه داخل و یا خارج دریای سرزمینی باشند، طبق این قانون دارای دریای سرزمینی مخصوص به خود هستند.

#### ماده (۳) خط مبدا

محاسبه خط مبدا دریای سرزمینی در خلیج فارس و دریای عمان همان است که در تصویبنامه هیات وزیران به شماره ۶۷-۲/۲۵۰ مورخ ۱۳۵۲/۴/۳۱ تعیین گردیده است. (مصوبه مذکور ضمیمه این قانون می‌باشد) در سایر مناطق و جزایر ملاک حد پست ترین جزر آب در امتداد ساحل خواهد بود.

آب‌های واقع بین خط مبدا دریای سرزمینی و قلمرو خشکی و همچنین آب‌های واقع بین جزایر متعلقه به ایران که فاصله آنها از یکدیگر از دو برابر عرض دریای سرزمینی تجاوز نکند، جز آب‌های داخلی محسوب و تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

#### ماده (۴) تحدید حدود

درموردی که دریای سرزمینی ایران با دریای سرزمینی دول مجاور یا مقابل تداخل پیدا کند مادامی که ترتیب دیگری بین طرفین توافق نشده باشد، حدفاصل بین دریای سرزمینی ایران و آن کشور خط منصفی است که کلیه نقاط آن از نزدیکترین نقاط خطوط مبدا طرفین به یک فاصله باشد.

#### ماده (۵) عبور بی‌ضرر

عبور شناورهای خارجی به استثناء موارد مندرج در ماده (۹)، از دریای سرزمینی ایران مادامی که مخل نظم، آرامش و امنیت کشور نباشد تابع اصل عبور بی‌ضرر است.

عبور به جز در موارد اضطراری باید با سرعت متعارف و پیوسته انجام گیرد.

#### ماده (۶) شرایط عبور بی‌ضرر

عبور شناورهای خارجی در صورت مبادرت به هریک از اقدامات زیر بی‌ضرر تلقی نشده و برحسب مورد مشمول مقررات جزایی و مدنی خواهد بود.

أ) هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال جمهوری اسلامی ایران یا اقدام به هر نحو دیگری که ناقض اصول حقوق بین‌الملل باشد.

ب) اقدام به تمرین یا مانور با هر نوع سلاح.

ج) جمع‌آوری هرگونه اطلاعاتی که به زبان امنیت ملی، امور دفاعی یا منافع اقتصادی کشور باشد.

د) هرگونه تبلیغاتی که منظور از آن لطمه زدن به امنیت ملی، امور دفاعی و با منافع اقتصادی کشور باشد.

ه) پرواز و فرود و انتقال هر نوع هواپیما و هلیکوپتر و ادوات نظامی و نیرو به واحدهای شناور دیگر و ساحل.

و) نقل و انتقال افراد، بارگیری یا تخلیه هرنوع کالا و پول برخلاف قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران.

ز) ایجاد هرگونه آلودگی محیط زیست دریایی برخلاف مقررات جمهوری اسلامی ایران.

ح) هرگونه فعالیت صیادی و بهره‌برداری از منابع دریایی.

ط) انجام هر نوع پژوهش علمی، نقشه برداری، لرزه نگاری و نمونه برداری.

ی) ایجاد اختلال در سیستم‌های ارتباطی یا سایر تاسیسات کشور.

ک) انجام هرنوع فعالیت دیگری که لازمه عبور کشتی نباشد.

ماده ۷) مقررات تکمیلی

به منظور حفظ مصالح کشور و حسن اجرای عبور بی‌ضرر، دولت جمهوری اسلامی ایران بر حسب مورد مقررات ضروری دیگری را وضع خواهد کرد.

ماده ۸) تعلیق عبور بی‌ضرر

به منظور دفاع از امنیت و بنا به مصالح عالیه کشور دولت جمهوری اسلامی ایران می‌تواند عبور و توقف کلیه شناورهای خارجی را در قسمت‌هایی از دریای سرزمینی به حالت تعلیق درآورد.

ماده ۹) مستثنیات عبور بی ضرر

عبور شناورهای جنگی، زیردریایی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای و هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریایی‌ها حامل مواد اتمی یا خطرناک و یا زیان‌آور برای حفظ محیط زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی از دریای سرزمینی منوط به موافقت قبلی مقامات صالحه جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. زیر دریایی‌ها باید در سطح آب و با پرچم برافراشته عبور نمایند.

ماده ۱۰) صلاحیت کیفری

تعقیب، رسیدگی و مجازات جرائم ارتكابی در کشتی‌های در حال عبور از دریای سرزمینی در موارد زیر صلاحیت مراجع قضایی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

أ) چنانچه اثرات و عواقب جرم متوجه جمهوری اسلامی ایران گردد.

ب) چنانچه جرم ارتكابی مخل صلح و نظم و آرامش داخلی و یا نظم عمومی دریای سرزمینی باشد.

ج) چنانچه فرمانده کشتی یا نماینده دیپلماتیک یا کنسولی دولت صاحب پرچم کشتی تقاضای کمک و رسیدگی نماید.

د) چنانچه رسیدگی و تعقیب برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و روان گردان ضروری باشد.

ماده ۱۱) صلاحیت مدنی

مقامات ذی‌صلاح دولت جمهوری اسلامی ایران می‌توانند در موارد زیر، به منظور اجرای قرار تأمین و یا احکام محکومیت، نسبت به متوقف کردن، تغییر مسیر و یا توقیف کشتی و بازداشت سرنشینان آن اقدام نمایند.

أ) کشتی از آب‌های داخلی ایران خارج و در دریای سرزمینی در حرکت باشد.

ب) کشتی در دریای سرزمینی ایران متوقف باشد.



ج) کشتی در حال عبور از دریای سرزمینی باشد مشروط بر اینکه منشاء قرار تأمین و یا حکم محکومیت، تعهدات و یا الزامات ناشی از مسئولیت مدنی همان کشتی باشد.

## قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳

### فصل اول - تابعیت و ثبت کشتی

#### قسمت اول - تابعیت

ماده ۱ - شرایط تابعیت کشتی.

۱) هر کشتی دریاییما (اعم از این که ساختمان آن پایان یافته و یا در دست ساختمان باشد) که ظرفیت غیر خالص ثبت شده آن حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط ذیل باشد می تواند بر طبق مقررات این قانون به ثبت رسیده و تابعیت ایرانی و حق بر افراشتن پرچم ملی ایران را داشته باشد.

أ) کشتی به اشخاص تابع ایران (اعم از طبیعی و حقوقی) تعلق داشته باشد و در صورتی که کشتی متعلق به شرکت ایرانی باشد باید سهام آن بانام بوده و حداقل ۵۱ درصد سرمایه واقعی آن متعلق به اتباع ایرانی باشد.

ب) کشتی باید بر طبق مقررات این فصل به ثبت برسد.

۲) کشتی های نفتکش متعلق به اشخاص (اعم از طبیعی یا حقوقی) که به امر تولید و یا تصفیه و یا حمل و نقل نفت خام و یا گاز و یا محصولات نفتی اشتغال دارند می توانند بدون رعایت حد نصاب مقرر در این ماده بنا به درخواست ذی نفع و موافقت سازمان بنادر و کشتیرانی به ثبت رسیده و تابعیت ایران را تحصیل کنند.

## منابع و مأخذ

### منابع فارسی

- (۱) اسلام و حقوق بین الملل عمومی، پژوهشکده حوزه و دانشگاه، تهران، جلد اول، چاپ چهارم، ۱۳۸۱
- (۲) امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد اول، تهران، انتشارات نشریه شماره ۳ مدرسه عالی بیمه تهران، ۱۳۸۵
- (۳) بیگ زاده، ابراهیم، حقوق بین الملل دریاها (جزوه درسی)، تهران، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شهید بهشتی، سال تحصیلی ۸۶-۸۷
- (۴) پورنوری، منصور، حقوق بین الملل دریاها، جلد اول، تهران، انتشارات مهد حقوق، ۱۳۸۲
- (۵) پیچکی، حسام، بازداشت ملوانان انگلیسی از منظر حقوق بین الملل، مجله علوم سیاسی، تهران، ۱۳۸۶
- (۶) ثریائی آذر، حسین، حقوق بین الملل عمومی، نشر قومس، ۱۳۸۲
- (۷) جهان نما، ابراهیم، فلات قاره در حقوق بین الملل، انتشارات شرکت ملی نفت ایران، تهران، ۱۳۴۵
- (۸) چرچیل، رابین و آلن لو، حقوق بین الملل دریاها، ترجمه بهمن آقایی، تهران، انتشارات گنج دانش، چاپ اول، ۱۳۷۷
- (۹) حافظ نیا، محمدرضا، خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز، سمت، تهران، ۱۳۸۴
- (۱۰) حبیب نوری، علی عبدالله، بررسی رژیم حقوق تنگه هرمز براساس کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق دریاها، نشر میزان، تهران، ۱۳۸۶

- ۱۱) دولتیاری، مصطفی، رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی، با تأکید بر مسائل حقوقی تنگه هرمز، وزارت امور خارجه، تهران، ۱۳۷۲
- ۱۲) رائین، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان، جلد اول، تهران، انتشارات چاپخانه سکه، ۱۳۵۰
- ۱۳) ساعد، نادر، حقوق بین‌الملل معاصر، تهران، انتشارات خرسندی، چاپ اول، ۱۳۸۷
- ۱۴) ضیایی بیگدلی، محمدرضا، حقوق بین‌الملل عمومی، تهران، انتشارات گنج دانش، چاپ دوم، ۱۳۸۲
- ۱۵) کاظمی، سید علی اصغر، مساله شمول مفاد کنوانسیون جدید حقوق دریاها به کشورهای ثالث غیر عضو، انتشارات مهد حقوق، تهران، ۱۳۸۶
- ۱۶) کک دین، نگوین و دییه، پاتریک وپله، حقوق بین‌الملل عمومی، ترجمه حسن حبیبی، تهران، نشر اطلاعات، چاپ دوم، جلد دوم، ۱۳۸۲
- ۱۷) متین دفتری، احمد، سیر تحول حقوق بین‌الملل دریایی ازگروسیوس تا کنفرانس ژنو، تهران، انتشارات کتابخانه گنج دانش، چاپ اول، ۱۳۸۷
- ۱۸) محمودی، هانیه، شرکت نفت قلات قاره ایران و فعالیت آن در زمینه استخراج نفت دریایی از نقطه نظر حقوق بین‌الملل دریاها، پایان نامه، ۱۳۸۸
- ۱۹) ممتاز، جمشید، ایران و حقوق بین‌الملل، تهران، نشر دادگستر، ۱۳۷۶
- ۲۰) موسی زاده، رضا، بایسته‌های حقوق بین‌الملل عمومی، تهران، نشر میزان، چاپ دوم، ۱۳۸۲
- ۲۱) مهدوی، فرزاد، سازمان کنفرانس اسلامی، انتشارات وزارت امور خارجه، تهران، ۱۳۷۵
- ۲۲) نجفی اسفاد، مرتضی، تنگه هرمز از دیدگاه حقوق بین‌الملل دریاها، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، تهران، ۱۳۶۹

۲۳) نوربخش، حسین و ودادی، حمید، تاریخ دریانوردی ایرانیان، تهران، انتشارات روابط عمومی و بین-

الملل سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۸۶

۲۴) نوربخش، حسین، ایرانیان دریانورد پیشگام و نوآور در دریاها، تهران، انتشارات روابط عمومی و

ارشاد اسلامی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۷۶

۲۵) نوربخش، حسین، دریانوردی در ایران، تهران، انتشارات دفتر پژوهش‌های فرهنگی، ۱۳۸۲

۲۶) والاس، ربه کا، حقوق بین‌الملل، ترجمه محمد شریف، تهران، نشر نی، چاپ اول، ۱۳۷۸

منابع انگلیسی

- 1) British shipping law 2, Maharay Nagendra singh ,Stevens and sons 1983  
Part 4
- 2) Browulie, IAN
- 3) Burke , the public order of the oceans" new Haver. university press
- 4) D.J. Harris
- 5) Frank Thomas M, And Others, Op
- 6) Giampiero Francalanic, Daniela Romano, ATLAS Of STRAIGHT BASELINES,  
MILANO , A , Do a, Cultre 1986
- 7) Govindraj V.C. "Geographically Disadvantage States And The Law Of  
The Sea" In Anand, R.P. "Law Of The Sea : Caracas And Beyond" Nijhoff,  
London, 1980
- 8) Greek soiling ships, Vasilis panagioto polous, Melissa publishing house,  
1987
- 9) Grenhard, Hoffman, "enclave", in brenhardt(ed.), encyclopedia of public  
international law. [instalment 10 (1981)] p 143
- 10) Grotius, H "Mareliberum" in Ibid
- 11) Michael Akehurst
- 12) Ron H. Nordquist , Martinus Nijhoff Publisher 2 1085
- 13) Ulpa Marquod Nat ura omnibus patet, lip. 13. Pr. 4 in Colmbos

- 14) United Nations Convention on the Law of the Sea, Commentary, Volume 1  
Watts, "Law of Nations", Vol 1 BODK1, sec 281 in Sinyella op cit

## مقالات

(۱) بندر و دریا، دی ماه ۱۳۸۹

(۲) پیام دریا، شماره‌های ۱۵۹ - ۱۷۷ - ۱۷۸ - ۱۷۵ - ۲۰۰ (اسفند) - ۲۰۲ - ۲۰۳ (تیر)، انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی، سال‌های ۱۳۸۸، ۱۳۸۹، ۱۳۹۰

(۳) روزنامه کیهان

(۴) سایت حقوقی ویکی‌پدیا دانشنامه آزاد

(۵) وبسایت رسمی ارتش جمهوری اسلامی ایران [www.aja.ir](http://www.aja.ir)

(بیانات رئیس ستاد کل نیروهای مسلح سرلشگر بسیجی فیروزآبادی، فرمانده کل ارتش جمهوری اسلامی ایران سرلشگر صالحی، فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران دریادار سیاری، وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح سردار وحیدی)

(۶) ستوده، محمد، سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران و ساختار نظام بین‌الملل، مجله علوم سیاسی، شماره ۱۶

(۷) مهندسی دریا، شماره ۵۷ اردیبهشت ۱۳۸۵

(۸) هاکی، مایکل، آمریکا و میراث سید قطب، ترجمه امیرحسین تیموری، شهروند امروز، شماره ۳۱، ۹ دی ۸۶

9) G.A.Res 1028, UN Doc, A3572(1957)

10) G.A.Res 1105, UN Doc, A3572(1957)

11) Journal of the UN law of the sea conventions (22 march 2011)



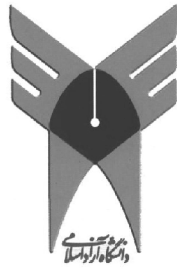
## Abstract

The rules of the international law of the sea have been evolved during the history in harmony with the development of maritime industry in the world.

The development of the shipping industry is not a new subject; the customary shipping law were in use before seventeenth century. Also the issue of states sovereignty over the seas and oceans were the subject of discussion by well-known scholars such as Grotius and Selden.

During the years thirties, fifties and eighties different conferences were held under the auspices of league of nations and UN, of which the first and the second conventions on the law of the sea were their fruitful results.

The implication of these laws and rules with the navies' activities and the Iranian navy's activities are discussed in this dissertation.



Islamic Azad University of Maragheh

M.A Thesis

On

International Law

Subject:

Iran's Navy International Law of the Sea

Supervisor:

Dr.Hossein Sorayaii Azar

Advisor:

Dr.Saleh Rezaei

By:

Yavar Pashazade

Summer 1390