



سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.

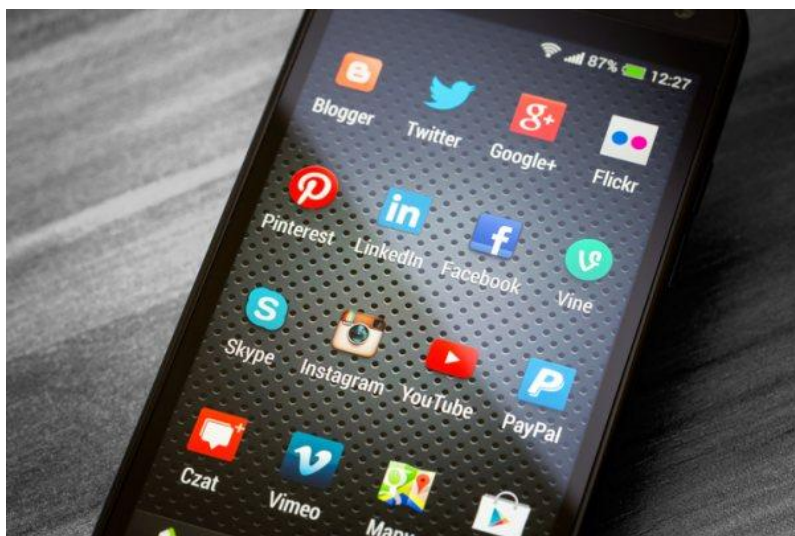




ماهنامه الکترونیکی مسیر

اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی

شماره ۳۴ - ۱۱ - چهارم - - داد ۱۳۹۰ ISSN 2423-348X



خبر تحلیلی: «ارتقای برنامه کاربردی مخصوص رانندگان کامیون توسط اتحادیه بنادر شمال غرب آمریکا»

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی



Follow us ما را دنبال کنید





مسیر، اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی

عنوان: ماهنامه الکترونیکی مسیر

صاحب امتیاز: مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

دبیر تحریریه: نازنین ساغری

هیات تحریریه

گروه خبری: محمدعلی حسن‌زاده، حمید حمیدی، سعید خرم، مانده واحدی و منصوره نعیمی

مترجم: نازنین ساغری

ویراستار: مانده واحدی

طراح: محمدحسین شوکت پور

تدوین و گردآوری: محمدعلی حسن‌زاده و نازنین ساغری

شاپا: ۳۴۸۸-۲۴۲۳

ISSN: 2423-348X

نشانی: تهران، میدان ونک، بزرگراه شهید حقانی، خیابان شهیدی، سازمان بنادر و دریانوردی

تلفن: ۸۴۹۳۲۱۲۷ (۰۲۱)

دورنگار: ۸۸۶۵۱۱۹۱ (۰۲۱)

پست الکترونیک: masir@pmo.ir

نارگاه: <http://research.pmo.ir/fa/publication/re/masir1>

مسیر در آپارات: <http://www.aparat.com/masir.pmo>

مسیر در SID: <http://fa.journals.sid.ir/JournalList.aspx?ID=7839>

مسیر در لینکداین: <https://ir.linkedin.com/in/masir-pmo-281452111>

دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسوولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می‌باشد.



اسناد و مدارک تاریخی بنادر و دریانوردی ایران

Historical Documents of Iranian Ports and Maritime



Source: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

نقشه خلیج فارس از یک نقشه نگار ناشناس فرانسوی سده هفدهم

مرجع: اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران، صفحه ۷۸۰

Persian Gulf Map by one unknown French Map Maker

Reference: Atlas of Ports and Maritime History of Iran, P.780



فهرست مطالب

- ۲..... «بخش خبری».....
- اخبار فناوری و نوآوری**
- ۲..... خبر تحلیلی: «ارتقای برنامه کاربردی مخصوص رانندگان کامیون توسط اتحادیه بنادر شمال غرب آمریکا».....
- ۴..... فراهم‌سازی مقدمات آزمایش‌های دریایی برای پروژه آکواریس ام.آر.ای.....
- ۵..... امکان انتقال محصولات آبی‌پروری به‌وسیله کانتینرهای ربات.....
- اخبار بانکرینگ**
- ۶..... تحویل Caribbean FLNG به اکسمار توسط شرکت وایسون.....
- ۷..... مسیرهای تجاری جدید عامل افزایش تقاضا برای شناورهای حامل ال.ان.جی.....
- ۹..... ورود اولین کشتی سوخت‌رسان شرکت شل به بندر روتردام.....
- اخبار اقتصادی**
- ۱۰..... ضرر و زیان ۱۰ میلیارد دلاری ناشی از ورشکستگی شرکت کشتیرانی هانجین.....
- اخبار بندری**
- ۱۱..... افزایش ۳/۳۹ درصدی حجم ترافیک در بنادر اسپانیا.....
- ۱۲..... رشد ۱۳ درصدی توان عملیاتی کانتینری ترمینال‌های کانتینری دریای سیاه.....
- اخبار حقوقی**
- ۱۳..... تاثیر منفی قوانین محتوای سولفور آیمو بر بازار تقاضای نفت کوره.....
- اخبار حوادث**
- ۱۴..... چهار کشته در حادثه انفجار در یارد کشتی‌سازی کره جنوبی.....
- اخبار زیست‌محیطی**
- ۱۵..... اجرای برنامه کاهش سرعت شناورها در ونکوور در حمایت از نهنگ‌های قاتل.....
- اخبار سرمایه‌گذاری**
- ۱۶..... افزایش ظرفیت در یکی از ترمینال‌های عربستان سعودی با سرمایه‌گذاری ۷۰ میلیون دلاری.....
- ۱۷..... ام.ام.سی خواهان خرید سهام در شرکت بنادر صباح.....
- اخبار کشتی‌سازی**
- ۱۸..... ساخت نسل آینده کشتی‌ها توسط اتحادیه اروپا.....
- ۱۹..... «بخش تحلیلی».....
- ۱۹..... تحلیل‌های منتخب درخصوص خبر: «تغییر نام بخشی از دریای چین جنوبی توسط اندونزی».....



«بخش خبری»

خبر تحلیلی: «ارتقای برنامه کاربردی مخصوص رانندگان کامیون توسط اتحادیه بنادر شمال غرب آمریکا»



رانندگان از این برنامه کاربردی برای تعیین بهترین زمان برای ورود به بندر و کاهش مدت زمان معطلی در ترافیک استفاده می‌نمایند که این امر به نوبه خود به کاهش میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای و صرفه‌جویی در میزان مصرف سوخت کمک می‌کند.

این برنامه به توزیع‌کنندگان و فرستندگان کالا کمک می‌کند تا برنامه زمان‌بندی خود را بهینه‌سازی نمایند و انتظارات مشتریان را برآورده سازند.

هنگامی که GPS^۳ تلفن همراه هوشمند رانندگان اطلاعات ترافیکی خیابان‌های منتهی به ترمینال را نشان می‌دهد، امکان کنترل تراکم و تخمین زمان انتظار فراهم می‌گردد.

این برنامه یکی از ابزارهای متعددی است که در برنامه مدیریت کامیون‌های NWSA جهت پشتیبانی از اهداف «استراتژی هوای پاک بنادر شمال غربی»^۴ و «برنامه کامیون پاک»^۵ استفاده می‌شود.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [پورت تکنولوژی](#)^۱، بنادر سیاتل و تاکوما طی شراکتی برنامه کاربردی تلفن همراه مخصوص رانندگان کامیون خود را در چهارمین ترمینال کانترینی دروازه‌ای بزرگ ایالات متحده آمریکا به‌روز رسانی نمودند.

در حال حاضر این برنامه از سنسورهای خارجی بیش‌تری برخوردار شده است و زمان انتظار رانندگان در ترمینال را بهتر پیش‌بینی می‌نماید.

هنگامی که اتحاد بنادر شمال غربی (NWSA)^۲ در اکتبر ۲۰۱۶ برنامه کاربردی DrayQ را راه‌اندازی نمود، رانندگان کامیون گله‌مند بودند که این برنامه در پیش‌بینی زمان انتظار به اندازه کافی دقیق نیست.

برنامه کاربردی DrayQTM اطلاعات زمان واقعی در خصوص زمان انتظار در داخل و اطراف ترمینال و اطلاعات حاصل از دوربین‌های کنترل ترافیک را در اختیار رانندگان کامیون قرار می‌دهد.

³ Global Positioning System

⁴ Northwest Ports Clean Air Strategy

⁵ Clean Truck Program

¹ Port Technology

² Northwest Seaport Alliance



پوشی: «نرم افزارها و اپلیکیشن‌های متعددی برای کاهش زمان حضور کشتی‌ها در بنادر تدوین و به مرحله بهره‌برداری رسیده‌اند. با این که صاحبان کالا نیز یکی از مهم‌ترین مشتریان بنادر هستند، به نظر می‌رسد حجم فعالیت‌های نرم‌افزاری که درخصوص کاهش زمان حضور کامیون‌ها در بنادر تهیه و به مرحله اجرا رسیده است قابل قیاس با نرم‌افزارهای بخش دریایی نیست. لطفا ضمن تحلیل چرایی این رویکرد، فهرستی از نرم‌افزارهای مورد استفاده برای بخش حمل و نقل زمینی (جاده‌ای و ریلی) را که در بنادر مختلف تهیه و استفاده می‌شود را نام ببرید.»

تقدیر شوید

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



خواهشمند است تا تاریخ ۱۳۹۶/۵/۲۵ دیدگاه‌های خود در مورد مساله فوق را حداقل در ۱۰۰۰ و حداکثر در ۱۵۰۰ کلمه و با ذکر منبع به آدرس پست الکترونیکی masir@pmo.ir ارسال نمایید. لازم به ذکر است مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی از انتشار تحلیل‌های ارائه شده که مشمول هر یک از موارد زیر باشند، معذور است:

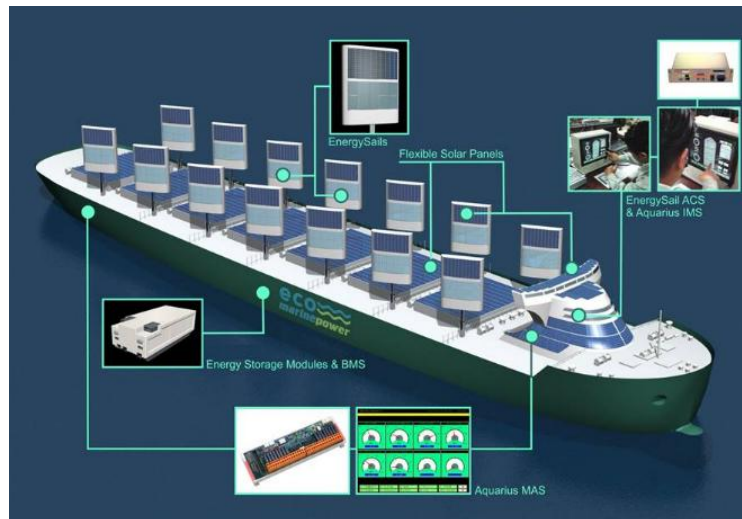
- عدم رعایت حقوق مالکیت مادی و معنوی (کپی‌برداری غیرمجاز، عدم ذکر منبع و غیره)
- عدم توجه به قواعد نگارشی و رسم‌الخط فارسی
- عدم ارتباط یا ارتباط بسیار ضعیف تحلیل ارائه شده با پرسش مطرح شده
- عدم رعایت چارچوب‌های تعیین شده (حداقل و حداکثر واژه‌ها، منبع نویسی و غیره)
- متن تحلیل‌ها در فرمت دو ستونه و بخش فارسی تحلیل‌ها با فونت B Mitra 12 Bold و بخش انگلیسی آن‌ها با فونت Times New Roman 11 Bold ارائه گردد.

بدیهی است که کلیه مسوولیت معنوی تحلیل‌های ارائه شده برعهده تحلیل‌گر است و این مرکز هیچ‌گونه مسوولیتی در این رابطه برعهده ندارد.

در ضمن، از علاقه‌مندان به اشتراک در ماهنامه الکترونیکی دعوت می‌گردد نسبت به تکمیل **فرم ثبت نام** و ارسال آن به پست الکترونیکی masir@pmo.ir اقدام نمایند.



فراهم‌سازی مقدمات آزمایش‌های دریایی برای پروژه آکواریس ام.آر.ای



بلگرانو، نورد گمینیای و بالک شیلی^۶) را در بر می‌گیرد. در این مطالعه، بر حسب مسیرهایی که کشتی‌ها در آن‌ها فعالیت دارند، نیروی پیشرانی که یک سیستم «انرژی سیل» می‌تواند برای هر کشتی تولید کند برآورد خواهد شد. علاوه بر این، میزان کلی انرژی خورشیدی قابل نصب در هر کشتی تعیین خواهد شد.

پس از پایان مطالعه امکان‌سنجی، یک کشتی برای ورود به مرحله آزمایشات دریایی انتخاب خواهد شد. در طول این مرحله، یک پیکربندی آزمایشی که شامل همه اجزا و مولفه‌های سیستم «آکواریس ام.آر.ای» خواهد بود بر روی کشتی نصب خواهد شد و در یک بازه زمانی ۱۲ تا ۱۸ ماهه مورد ارزیابی قرار خواهد گرفت.

راه‌اندازی اولین سیستم بادبان سخت و انرژی خورشیدی جهان در سال ۲۰۱۸ آغاز خواهد شد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [ورلد مریٹایم نیوز](#)^۱، شرکت ژاپنی اکو مارین پاور (ای.ام.پی)^۲ خود را برای انجام آزمایش‌های دریایی فناوری جدید «انرژی تجدیدپذیر دریایی آکواریس (ام.آر.ای)»^۳ آماده نموده است. در این آزمایش‌ها، چندین کشتی فله‌بر بزرگ مشارکت خواهند داشت.

کار آماده‌سازی با همکاری شرکای استراتژیک و شرکت صاحب کشتیرانی ژاپنی Hisafuku Kisen K.K. انجام می‌شود و به نصب و راه‌اندازی اولین سیستم یکپارچه بادبان سخت و انرژی خورشیدی^۴ برای کشتی‌هایی که از فناوری‌های ثابت شده EMP (همچون انرژی سیل^۵) استفاده می‌کنند، منجر خواهد شد.

در حال حاضر یک مطالعه امکان‌سنجی در دست اجرا است که چندین کشتی فله‌بر بزرگ (از جمله

¹ World Maritime News

² Eco Marine Power

³ Aquarius Marine Renewable Energy (MRE)

⁴ integrated rigid sail and solar power system

⁵ EnergySail

⁶ Belgrano, Nord Gemini and Bulk Chile



امکان انتقال محصولات آبی پروری به وسیله کانتینرهای ربات



این کانتینرهای خودران یا از شناورهای ویژه فرآوری محصول غذایی خارج می‌شوند یا موقعیت خود را برای سوار شدن به کشتی کانتینربر موردنظر متناسب می‌سازند یا به‌طور مستقیم به سوی یک بندر حرکت می‌کنند. به این ترتیب، حمل و نقل دریایی بسیار موثرتر و کارآمدتر انجام می‌شود.

در این طرح به زیرساخت‌های ساحلی خاص نیازی نیست. این طرح مقیاس‌پذیر است و بدون هرگونه سرمایه‌گذاری زیرساختی خاص می‌توان از این طرح برای مناطق مختلف استفاده نمود. بنابراین، این طرح برای مناطق دارای زیرساخت‌های کم توسعه یافته بسیار مناسب است.

در صورت حمایت و پشتیبانی کافی و مناسب، این طرح را می‌توان تا سال ۲۰۳۰ اجرا نمود.

در اوایل سال جاری دولت نروژ «استراتژی اقیانوسی نروژی»^۲ را با هدف اشتغال‌زایی و رشد پایدار در حوزه اقتصاد آبی (به‌خصوص بخش آبی پروری) راه‌اندازی نمود.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [مریتایم اگزکیوتیو](#)^۱، گروهی از دانشجویان فارغ‌التحصیل نروژی «کانتینرهای ربات» هوشمندی را طراحی نمودند که به سیستم‌های سرمایه‌گذاری مجهز هستند و می‌توانند بدون تعامل انسانی میان بنادر تردد نمایند.

صنایع غذایی دریایی باید با تقاضای روزافزون مصرف‌کنندگان برای تولید پایدار غذاهای دریایی همگام باشد. در همین راستا، این طرح جدید که SEATrue نام دارد، راه‌کاری جدید در اختیار زنجیره تامین محصولات غذایی دریایی قرار می‌دهد.

در این طرح، یک نرم‌افزار ویژه مشتری که «TraceEat» نام دارد، اطلاعات مربوط به اولویت‌های مشتریان را به پلت‌فرم دیجیتال اختصاصی DNV GL ارسال می‌کند. این پلت‌فرم که Veracity نام دارد، بهترین و کارآمدترین روش استفاده از منابع را تعیین می‌کند و کانتینرها را بر آن اساس هدایت می‌نماید. سپس غذاهای دریایی در کانتینرهای هوشمند خودگردان که از تکنیک‌های خنک‌سازی پیشرفته برای افزایش دوام و طول عمر محصول استفاده می‌کنند، حمل می‌شوند.

² Norwegian Ocean Strategy

¹ Maritime Executive



تحويل Caribbean FLNG به اکسمار توسط شرکت وایسون



(چین) انجام شد. بنا بر ادعای این شرکت، این اولین بار است که ال.ان.جی بر روی یک تاسیسات شناور تولید می‌شود. به علاوه، این اولین مرتبه است که یک واحد شناور مایع سازی گاز قبل از این که به فروش برسد، آزمایش گاز و آزمایش عملکرد بر روی آن انجام شده است. ظرفیت مایع سازی این تاسیسات ۵۰۰۰۰۰ تن در سال است.

در اوایل امسال اکسمار اعلام نمود که قصد دارد برای این FLNG که دارای ظرفیت انبارشی معادل ۱۶۱۰۰ متر مکعب است، نیرو استخدام نماید.

لازم به ذکر است که در ابتدا قرار بود که Caribbean LNG در سال ۲۰۱۵ برای اهداف اکتشافی و تولیدی در اقیانوس آرام به مشتری تحويل داده شود، اما در ماه مارس سال گذشته این توافق منتهی شد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [ال.ان.جی ورلد نیوز](#)^۱، شرکت خدمات ساحلی و دریایی وایسون^۲ اولین تاسیسات شناور بارژی مایع سازی و ذخیره سازی گاز طبیعی مایع را به اکسمار^۳ تحويل داد. این تاسیسات Caribbean FLNG نام دارد.

وایسون در بیانیه‌ای اعلام نمود که قبل از تحويل این تاسیسات، قراردادهای تامین بودجه پروژه که توسط بانک چین و بانک دویچه ارایه شده و توسط شرکت بیمه اعتبار صادرات چین حمایت گردیدند، به‌طور رسمی به امضا رسیدند.

شرکت وایسون این پروژه را تحت یک قرارداد مهندسی، تدارکات، ساخت، نصب و راه‌اندازی با اکسمار انجام داد.

در ماه سپتامبر سال گذشته، آزمایش عملکرد FLNG با موفقیت در یارد وایسون در نانتونگ^۴

^۱LNG World News

^۲ Wison Offshore & Marine

^۳ Exmar

^۴ Nantong



مسیرهای تجاری جدید عامل افزایش تقاضا برای شناورهای حامل ال.ان.جی

خود را در بازه زمانی ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۱ راه‌اندازی خواهند نمود.

در طول دوره پیش‌بینی شده، بخش عمده ال.ان.جی که موجب افزایش عرضه خواهد شد از پروژه‌های مگا همچون Chevron's Wheatstone در استرالیا و پروژه‌های آمریکای شمالی همچون Cheniere's و Next Decade's Rio Grande و Corpus Christi تامین می‌گردد. این در حالی است که افزایش در تقاضا از پروژه‌های کوچک و متوسط در نقاط مختلف جهان ناشی خواهد شد.

«در نتیجه، کشتی‌های حامل ال.ان.جی ناچار خواهند بود مسیرهایی طولانی‌تری را در مابین کشورهای عرضه‌کننده و مصرف‌کننده طی نمایند (برای مثال از ایالات متحده به آسیا/اروپا یا از آفریقای شرقی به آسیا) و این می‌تواند موجب افزایش تقاضا برای کشتی‌های حامل ال.ان.جی گردد».

این وضعیت برای بازار ناآرام اخیر یک فرصت مناسب خواهد بود، چرا که پیش‌بینی می‌شود در بازه زمانی ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۱ بیش از ۲۱۹ کشتی حامل ال.ان.جی جدید وارد ناوگان جهانی خواهد شد که از این تعداد در حدود ۱۷ فروند کشتی در سال ۲۰۱۷ سفارش داده شده است. تعداد مذکور شامل ۹۲ فروند کشتی نیز می‌باشد که هنوز در مرحله انجام سفارش هستند. بیش از ۸۰ درصد کشتی‌های حامل ال.ان.جی سفارش داده شده در سال‌های اخیر در زمره کشتی‌های بزرگ معمولی با ظرفیت حمل ال.ان.جی ۱۵۰۰۰۰ تا ۱۷۹۹۹۹ مترمکعب هستند.

علی‌رغم این که پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که عرضه مازاد بر نیاز فزاینده از مدت زمان پیش‌بینی شده ادامه خواهد یافت، ولی سیاست‌های مربوط به استفاده از گاز در آسیا و همچنین توسعه مسیرهای تجاری جدید برای حمل ال.ان.جی موجب افزایش تقاضا برای کشتی‌های جدید ویژه حمل ال.ان.جی خواهد شد.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری **ورلد مری تایم نیوز**^۱، رشد ناوگان حمل گاز طبیعی مایع (ال.ان.جی) در دهه گذشته مترادف با رشد جهانی ظرفیت واردات و صادرات ال.ان.جی بوده است. با این حال، در سال‌های اخیر، افزایش محموله‌هاب ال.ان.جی باعث عرضه مازاد بر نیاز و کاهش قابل توجه قیمت ال.ان.جی شده است.

مشکل عرضه مازاد بر نیاز به شدت بر بازار ال.ان.جی تاثیر گذاشته و موجب کاهش اشتیاق برای ساخت کشتی‌های جدید شده است. در سال ۲۰۱۶، تعداد سفارشات برای ساخت کشتی‌های حامل ال.ان.جی تنها به ۶ مورد محدود بود (به غیر از ۲ سفارش اختیاری) که این امر نمایانگر ۹۲ درصد کاهش نسبت به تعداد سفارش‌های ثبت شده در سال ۲۰۱۴ است.

در هر حال، تمرکز بر عرضه مازاد بر نیاز در بازار ال.ان.جی و رشد مستمر ظرفیت صادرات ال.ان.جی بر افزایش مداوم تقاضا برای ال.ان.جی سرپوش گذاشته است. در کنار مراکز قدیمی تقاضاکننده ال.ان.جی (همچون چین و هند) که موجب تحریک و افزایش نرخ تقاضا می‌شوند، در دو سال اخیر چندین واردکننده جدید ال.ان.جی (همچون لهستان، اردن، مالت و پاکستان) نیز پا به عرصه حضور گذاشته‌اند.

پیش‌بینی می‌شود این روند ادامه یابد، زیرا شانزده کشور دیگر (از جمله بنگلادش، هند، روسیه و سریلانکا) اولین واحدهای واردات شناور (FSRU)^۲

¹ World Maritime News

² floating import units (FSRUs)



ورود اولین کشتی سوخت‌رسان شرکت شل به بندر روتردام



ظرفیت حمل ال.ان.جی این شناور ۶۵۰۰ متر مکعب است و دارای یک سیستم انتقال نوآورانه است که می‌توان از آن در ترمینال‌های ال.ان.جی کوچک و بزرگ استفاده نمود.

افزایش مقبولیت سوخت ال.ان.جی در صنعت کشتیرانی و قوانین سخت‌گیرانه زیست‌محیطی از دلایل اصلی ساخت این شناور جدید است.

علاوه بر این، شرکت شل با Victrol NV و CFT یک قرارداد اجاره کشتی جهت یک کشتی سوخت‌رسان با ظرفیت ۳۰۰۰ مترمکعب منعقد نموده است. این شناور نیز در روتردام مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت و امکان ارائه خدمات سوخت‌رسانی به انواع مشتریان (از جمله شناورهای فعال در آبراه‌های داخلی اروپا) را فراهم می‌سازد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری **ورلد مری‌تایم نیوز**^۱، اولین شناور بانک‌رینگ ال.ان.جی شرکت رویال داچ شل^۲ که «کاردیسا»^۳ نام دارد جهت تامین سوخت پاک‌تر برای کشتی‌ها به بندر روتردام وارد شد.

این شناور دریایما در یارد کشتی‌سازی شرکت خدمات ساحلی و کشتی‌سازی اس.تی.اکس^۴ در کره جنوبی به سفارش شرکت شل^۵ ساخته شده است و به موتورهای دوگانه‌سوز وارنسیلا دی.اف.^۶ مجهز می‌باشد.

این شناور برای تامین سوخت شناورهای ال.ان.جی سوز در شمال غرب اروپا استفاده خواهد شد.

این شناور سوخت‌رسان از ترمینال و کوتاه اسکله گیتس ال.ان.جی^۷ در بندر روتردام استفاده خواهد نمود.

¹ World Maritime News

² Royal Dutch Shell

³ Cardissa

⁴ STX Offshore & Shipbuilding Company

⁵ Shell

⁶ Wärtsilä DF

⁷ Gate's LNG



ضرر و زیان ۱۰ میلیارد دلاری ناشی از ورشکستگی شرکت کشتیرانی هانجین



فروش کشتی‌ها و سایر دارایی‌های خود جهت بازپرداخت بدهی‌ها و دیونش است.

یک قاضی آمریکایی در ماه مارس ۲۰۱۷ به شرکت ماهر ترمینالز^۲ اجازه داد که در ازای بدهی‌های هانجین، کانتینرهای این شرکت در ترمینال نیویورک-نیوجرسی را به فروش برساند.

در اوایل امسال، شرکت هانجین پاسیفیک (HPC)^۳ به منظور همکاری با شرکت هیوندایی مرچنت مارین کل سهام خود در توکیو (ژاپن)، کائوسیونگ (تایوان) و ترمینال‌های آلگرسیراس (اسپانیا) را به قیمت ۱۳/۱۵ میلیون دلار فروخت.

شرکت کشتیرانی هانجین در تاریخ ۱۷ فوریه ۲۰۱۷ در یک دادگاه کره‌ای اعلام ورشکستگی کرد. از هم پاشیدن هانجین بزرگ‌ترین ضربه برای بخش کشتیرانی بود و کل این صنعت را دچار شوک نمود.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری **پورت تکنولوژی**^۱، شرکت کشتیرانی هانجین در کره جنوبی از ۱۰/۵ میلیارد دلار بدهی خود، تنها ۲۲۰ میلیون دلار (در حدود ۲٪ از کل دیون) را تهیه نموده است.

وکیل پرونده ورشکستگی شرکت کشتیرانی هانجین در سؤال گفت که این شرکت از زمان درخواست حمایت از ورشکستگی در سال گذشته در حدود ۲۲۰ میلیون دلار از دیون خود را جبران کرده است.

دست کم ۱۸۰ بستانکار در دادگاه رسیدگی به پرونده شرکت هانجین که در تاریخ ۱ ژوئن ۲۰۱۷ برگزار شد، شرکت داشتند.

در این دادگاه شرکت هانجین نتوانست زمان دقیق توزیع اموال را تعیین نماید.

هانجین که در گذشته در میان ۱۰ شرکت کشتیرانی برتر جهان قرار داشت، هم‌اکنون در حال

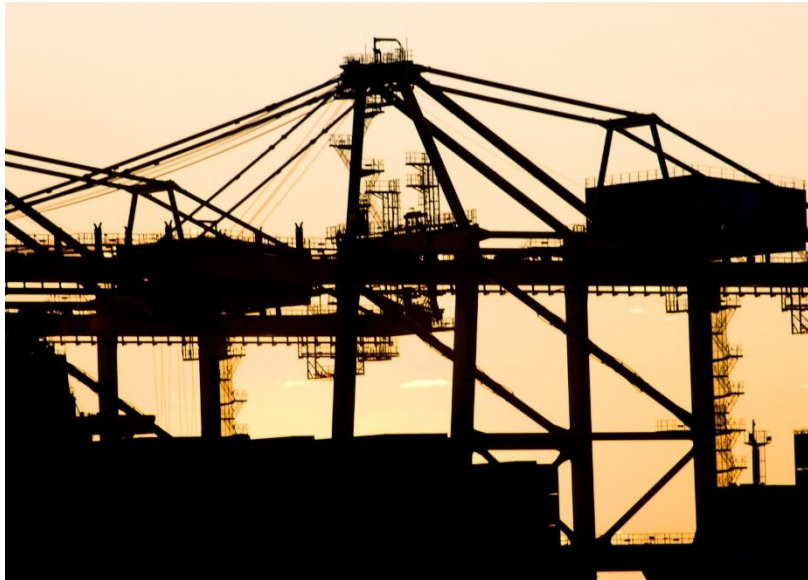
^۲ Maher Terminals

^۳ Hanjin Pacific Corporation (HPC)

^۱ Port Technology



افزایش ۳/۳۹ درصدی حجم ترافیک در بنادر اسپانیا



هرچند که حجم ترافیک در این بندر نیز ۹٪ کاهش داشت. رتبه سومین بندر پرتورد با یک اختلاف سنگین به بندر بارسلونا با توان عملیاتی ۱,۳۸۱,۰۲۹ TEU اختصاص یافت. این در حالی است که بندر لاس پالماس توان عملیاتی خود را ۵۱۸,۰۴۹ TEU گزارش نمود. میزان رشد ترافیک در بنادر بارسلونا و لاس پالماس به ترتیب برابر با ۲۸/۶٪ و ۱۷/۲۳٪ بود.

میزان کانتینرهای ترانسشیپی با رشد کلی ۲/۴٪ به ۳/۹۷ میلیون رسید و بندر آگسیراس با توان عملیاتی ترانسشیپی ۱/۹۶ میلیون TEU، علی‌رغم از دست دادن ۹/۸۷٪ از ترافیک خود در مقایسه با سال گذشته، بهترین جایگاه را از آن خود نمود.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری **پورت استراتژی**^۱، علی‌رغم اعتصابات که در سال جاری در حوزه حمل و نقل اسپانیا رخ داد، سازمان ملی بنادر اسپانیا^۲ اعلام نمود که در طول دو فصل نخست امسال میزان ترافیک ترکیبی در ۲۸ بندر این کشور با ۳/۳۹٪ افزایش به ۲۶۰/۹ میلیون تن رسیده است.

حجم کالاهای عمومی با ۳/۴٪ افزایش به ۱۲۲/۶ میلیون تن رسید. بار فله مایه ۴٪ و بار فله خشک ۲/۷٪ رشد داشت. میزان ترافیک رو-رو نیز با ۳/۷٪ افزایش به ۲۸/۹ میلیون تن رسید. ترافیک کانتینری نیز با ۲/۲۱٪ رشد نسبت به سال ۲۰۱۶ به ۷/۵ میلیون TEU رسید.

والنسیا با توان عملیاتی ۲,۳۳۵,۲۲۳ TEU (رشد ۱/۶۲٪) پرتردترین بندر از لحاظ حمل و نقل کانتینری بود. بندر آگسیراس با توان عملیاتی ۲,۱۳۳,۲۷۳ TEU رتبه بعدی را از آن خود نمود،

¹ Port Strategy

² Puertos del Estado



رشد ۱۳ درصدی توان عملیاتی کانتینری ترمینال‌های دریای سیاه

در مقایسه با شش ماهه نخست سال ۲۰۱۶، حجم صادرات از این کشورها ۶٪ افزایش یافته است. کشور گرجستان با ۲۵٪ افزایش در حجم صادرات، بیشترین نرخ رشد در صادرات را به خود اختصاص داده است.

در کل، همه کشورهای این منطقه شاهد رشد حجم صادرات کانتینرهای پر بوده‌اند. در روسیه و رومانی این رشد به ترتیب برابر با ۱۴٪ و ۱۰٪ بود.

حجم واردات در این منطقه نیز ۱۹٪ درصد افزایش یافته است و بیشترین رشد را مریون رشد ۲۸ درصدی حجم واردات روسیه است. اوکراین، گرجستان و بلغارستان نیز به ترتیب شاهد ۲۴٪، ۱۶٪ و ۱۳٪ رشد در حجم واردات کانتینرهای پر بودند.

درصد کانتینرهای پر جابه‌جا شده توسط هر کشور عبارت است از: روسیه (دریای سیاه) ۲۹٪، اوکراین ۲۸٪، رومانی ۲۴٪، گرجستان ۱۱٪ و بلغارستان ۹٪.

از لحاظ توان عملیاتی کلی جابه‌جایی کانتینر، سه ترمینال کانتینری برتر منطقه در نیمه اول سال ۲۰۱۷ عبارتند از: DPW (کانستانتا، رومانی)^۲، NUTEP (نووروسیوسک، روسیه)^۳ و CTO (اودسا، اوکراین)^۴.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبری و به نقل از پایگاه خبری پورت [هلنیک شیپینگ نیوز](#)^۱، ترمینال‌های کانتینری دریای سیاه در کشورهای اوکراین، رومانی، روسیه و بلغارستان در نیمه اول سال ۲۰۱۷ در حدود ۱۳٪ رشد داشته‌اند.

در شش ماهه نخست سال ۲۰۱۷ این ترمینال‌ها ۹۹۲،۴۰۹ TEU جابه‌جا نمودند.

رشد توان عملیاتی این کانتینرها در مقایسه با مدت زمان مشابه در سال گذشته برابر با ۱۲/۹۴٪ بود.

میزان جابه‌جایی کانتینرهای پر همه کشورهای واقع در منطقه دریای سیاه در این مدت افزایش یافته است. در شش ماهه نخست سال ۲۰۱۷، کشورهای روسیه، گرجستان و اوکراین به ترتیب با ۲۳٪، ۱۸٪ و ۹٪ بیشترین رشد توان عملیاتی را داشته‌اند.

در این بازه زمانی، ۵۴٪ از کانتینرهای جابه‌جا شده وارداتی و ۴۶٪ آن‌ها صادراتی بودند. سهم کانتینرهای پر در حدود ۷۵٪ و سهم کانتینرهای خالی ۲۵٪ بود.

^۲ Constanta, Romania

^۳ Novorossiysk, Russia

^۴ Odessa, Ukraine

^۱ Hellenic Shipping News



تأثیر منفی قوانین محتوای سولفور آیمو بر بازار تقاضای نفت کوره



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [هلنیک شیبینگ نیوز](#)^۱، شرکت ESAI Energy در چشم‌انداز پنج ساله خود در خصوص فرآورده‌های نفتی به بررسی اجرای قانون «محتوای سولفور ۰/۵٪» سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیمو)^۲ در سوخت‌های دریایی پرداخته است که قرار است در سال ۲۰۲۰ در سراسر جهان لازم‌الاجرا شود.

این مقررات موجب نابودی تقاضا برای ۱/۲ میلیون بشکه نفت کوره و ایجاد تقاضا برای همین مقدار گازوئیل دریایی خواهد شد. با این وجود، علی‌رغم کاهش شدید در نرخ تقاضای نفت کوره، افراد و گروه‌هایی که از قوانین پیروی نمی‌کنند یا از قانون مستثنی هستند یا به جای استفاده از سوخت جایگزین به اسکراب‌های آگزوز روی می‌آورند، در سال‌های بعد از ۲۰۲۰ نیز همچنان موجب بالا بودن میزان مصرف سوخت سولفور بالا خواهند بود.

در عین حال، قوانین سوختی آیمو باعث افزایش چشمگیر قیمت در بازارهای سوخت دیزل (به‌خصوص آسیا و اروپا) خواهد شد، چرا که رشد تقاضا در بازارهای داخلی سوخت دیزل در پنج سال آینده روند کندی خواهد داشت. کریس کبوت^۳ - تحلیلگر ESAI Energy - اظهار داشت که مقررات آیمو موجب می‌شوند که بازار نفت کوره تا سال ۲۰۲۰ کاملاً دچار تحول شود.

¹ Hellenic shipping

² International Maritime Organization (IMO)

³ Chris Cote



چهار کشته در حادثه انفجار در یارد کشتی‌سازی کره جنوبی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [مریتایم اگزکیوتیو](#)^۱، در انفجاری که روز یکشنبه مورخ ۲۰ آگوست ۲۰۱۷ مطابق با ۲۹ مرداد ۱۳۹۶ در یارد ساحلی و کشتی‌سازی اس.تی.اکس^۲ در جینهی^۳ (کره جنوبی) رخ داد، چهار کارگر کشته شدند.

این انفجار در مخزن یک نفتکش در حال ساخت رخ داد. در هنگام وقوع انفجار، چهار مرد ۳۰ تا ۵۰ ساله در حال رنگ‌آمیزی داخل این مخزن نفت بودند. این کشتی ۷۴۰۰۰ تنی^۴ قرار بود در ماه اکتبر به یونان تحویل داده شود.

لازم به یادآوری است که در ماه مه امسال نیز حادثه سقوط یک جرثقیل در یارد کشتی‌سازی صنایع سنگین سامسونگ در کره جنوبی به کشته شدن ۶ نفر و زخمی شدن بیش از ۲۰ تن منجر گردید.

^۱ Maritime Executive

^۲ STX Offshore & Shipbuilding Shipyard

^۳ Jinhae

^۴ وزن مرده کشتی ۷۴۰۰۰ تن است



اجرای برنامه کاهش سرعت شناورها در ونکوور در حمایت از نهنگ‌های قاتل



آن دسته از صاحبان کشتی که در این برنامه مشارکت نکردند، دلیل خود را محدودیت‌های مربوط به برنامه زمان‌بندی عنوان نمودند.

این آمار اولیه بر اساس گزارش‌های ارسالی از کشتی‌ها منتشر شده است و در آینده با استفاده از سیستم شناسایی خودکار^۳ به تایید خواهد رسید.

محققان دریایی از موسسه Oceans Initiative و Orcasound نیز به منظور تکمیل و تایید این اقدام بندر ونکوور، مطالعات لازم را بر روی نهنگ‌های قاتل انجام خواهند داد.

از سال ۲۰۰۵، به موجب قانون گونه‌های در معرض خطر، جمعیت نهنگ‌های قاتل در دریای سالیس^۴ کانادا در فهرست گونه‌های در معرض خطر گنجانده شد.

به نظر می‌رسد که کاهش جمعیت نهنگ‌های قاتل به علت کم بودن تعداد ماهی‌های سالمون، افزایش آلودگی و سر و صدای زیر آب است که از عوامل مضر و تهدیدکننده برای این جانوران تلقی می‌شوند.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری **پورت تکنولوژی**^۱، از بیش‌تر شناورهایی که در بندر ونکوور تردد دارند درخواست شد که به منظور محافظت از نهنگ‌های قاتل در تنگه هارو^۲ از سرعت خود بکاهند.

بندر ونکوور از نمایندگان کشتی‌های تفریحی و تجاری درخواست نمود که تا ۶ اکتبر ۲۰۱۷ در تنگه هارو در بین جزایر دیسکاور و هنری، سرعت خود را از ۱۸ به ۱۱ گره دریایی کاهش دهند.

آمار و ارقام نشان می‌دهد که در هفته اول اجرای این برنامه (۷-۱۳ آگوست ۲۰۱۷) در حدود ۶۰ درصد شناورهای اقیانوس پیما به صورت داوطلبانه به این درخواست پاسخ مثبت دادند.

بندر ونکوور اعلام نمود که ۵۵ کشتی از ۹۴ کشتی (یا در حدود ۵۸/۵٪) سرعت خود را کاهش دادند که از این تعداد ۲۱ فروند کشتی کانتینربر و ۲۱ فروند کشتی فله‌بر بوده‌اند.

در کل، نمایندگان ۵۹ کشتی برای مشارکت در این برنامه ابراز تمایل نموده‌اند و ۹۹٪ آن‌ها از این برنامه پیروی نمودند.

³ Automated Identification System

⁴ Salish Sea

¹ Port Technology

² Haro Strait



افزایش ظرفیت در یکی از ترمینال‌های عربستان سعودی با سرمایه‌گذاری ۷۰ میلیون دلاری



جانس فلو^۵ - مدیرعامل RSGT - گفت: «این پروژه توسعه‌ای به ما اجازه خواهد داد که فرصت‌های بیش‌تری را برای خطوط کشتیرانی مهیا نماییم و این شرکت‌ها بتوانند در این بازار واردات مهم از شناورهای بزرگ‌تری استفاده کنند. در عین حال، این پروژه به RSGT کمک می‌کند تا در حوزه فعالیت‌های تجاری فعلی و آتی به سهم بیش‌تری دست یابد».

وی افزود: «RSGT در موقعیت ایده‌آلی واقع شده است که نه تنها برای سرویس‌دهی به بازار محلی مناسب است، بلکه بهترین مکان برای بهینه‌سازی شبکه جهت فعالیت‌های ترانسشیپ است».

به‌روزرسانی زیرساخت‌ها و تجهیزات در RSGT توسط گروه خدمات صنعتی صنایع عربستان (سیسکو)^۶ و اولین پروژه توسعه‌ای BOT (ساخت، بهره‌برداری و انتقال) با سرمایه ۷۰۰ میلیون دلار رهبری می‌شود. از دیگر سهامداران این پروژه می‌توان به صنایع Xenel و گروه ام.ام.سی اشاره نمود.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری **پورت استراتژی**^۱، بزرگ‌ترین ترمینال واردات عربستان سعودی با یک سرمایه‌گذاری ۷۰ میلیون دلاری قادر خواهد بود که به سه شناور ۱۴۰۰۰ TEU به‌طور همزمان سرویس‌دهی نماید.

طی دو ماه گذشته، ترمینال رد سی گیت‌وی (RSTG)^۲ موفق شد که دو بخش از یک پروژه توسعه‌ای را به پایان برساند و به این ترتیب طول کلی پهلوگاه^۳ خود را با ۲۵٪ افزایش از ۱۰۷۰ به ۱۳۵۰ متر برساند.

عملیات لایروبی حوضچه چرخش^۴ نیز به پایان رسید و قطر آن به ۷۵۰ متر افزایش یافت و هم‌اکنون شناورهایی با آب‌خور ۱۶/۵ متر می‌توانند به این حوضچه وارد شوند.

¹ Port strategy

² RED Sea Gateway Terminal: این ترمینال در بندر اسلامی

جده واقع شده است

³ Berth

⁴ Turning Basin

⁵ Jens Floe

⁶ Saudi Industrial Services group SISCO



ام.ام.سی خواهان خرید سهام در شرکت بنادر صباح



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [هلنیک شپینگ نیوز](#)^۱، ام.ام.سی تایید نمود که مذاکرات با شرکت سرمایه‌گذاری سوری کپیتال هولدینگز^۲ را جهت خرید سهام در شرکت بنادر صباح^۳ آغاز نموده است.

این شرکت در بیانیه‌ای خاطر نشان ساخت: «ما تأیید می‌نماییم که روند مذاکرات میان ام.ام.سی و شرکت سوری کپیتال هولدینگز در رابطه با خرید سهام در شرکت صباح پورت توسط شرکت ام.ام.سی پورت هولدینگز^۴ که زیرمجموعه ام.ام.سی می‌باشد، آغاز شده است».

وی افزود: «البته تا این لحظه هیئت مدیره ام.ام.سی هنوز در رابطه با این موضوع هیچ‌گونه تصمیم قطعی اتخاذ نکرده است».

شرکت صباح پورتز از تاریخ ۱ سپتامبر ۲۰۰۴ به‌طور رسمی مدیریت همه عملیات‌های بندری سازمان مدیریت بندر صباح^۵ را برعهده گرفت.

این شرکت مدیریت هشت بندر واقع در سواحل شرقی و غربی صباح را برعهده دارد و به ارائه خدماتی همچون پهلوهدی، جابه‌جایی کالا و تامین تسهیلات حمل بار به مشتریان بندری خود می‌پردازد.

¹ Hellenic Shipping News

² Suri Capital Holdings

³ Sabah Ports (SPSB): شرکت بنادر صباح زیرمجموعه شرکت سوری کپیتال هولدینگز است و در ایالت صباح در کشور مالزی واقع شده است

⁴ MMC Port Holdings

⁵ Sabah Port Authority



ساخت نسل آینده کشتی‌ها توسط اتحادیه اروپا



قبرس، دانمارک، فنلاند، فرانسه، بریتانیا، یونان، مجارستان، ایرلند، ایتالیا، رومانی و اسپانیا می‌باشند.

در حال حاضر بیش تر قایق‌های تفریحی و قایق‌های دریایی، فری‌ها، قایق‌های گشت‌زنی و قایق‌های نجاتی که طول آن‌ها کم‌تر از ۵۰ متر است، به جای فولاد از مواد FRP ساخته می‌شوند. اما تاکنون از این مواد برای ساخت شناورهای با طول بیش از ۵۰ متر استفاده نشده است و استفاده از مواد FRP در این نوع شناورها به ساخت اجزا و سازه‌های ثانویه محدود می‌باشد.

از مزایای استفاده از مواد کامپوزیتی می‌توان به کاهش ۳۰ درصدی وزن شناور، کاهش ۱۰ تا ۱۵ درصدی در میزان مصرف سوخت، افزایش میزان باز یافت سازه‌های فولادی از ۳۴ درصد به ۷۵ درصد، کاهش قابل توجه در میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای، آلودگی صوتی کم‌تر و افزایش ۱۲ درصدی ظرفیت حمل بار اشاره نمود.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [مارین لینک](#)^۱، یک پروژه تحقیقاتی اروپایی قصد دارد با جایگزین نمودن مواد کامپوزیتی به جای فولاد جهت ساخت کشتی‌های دارای طول زیاد، در بخش کشتی‌سازی تحول ایجاد نماید.

کشتی فیبری^۲ یک پروژه بلندپروازانه است که امکان ساخت شناورهای تجاری، مسافربری، تفریحی و اقیانوس‌پیمای سبک با طول بیش از ۵۰ متر را با استفاده از مواد کامپوزیتی فیبر پلیمری تقویت شده (FRP)^۳ فراهم می‌سازد. این یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های نوآورانه است که بودجه آن توسط اتحادیه اروپا تامین شده است. بودجه مورد نیاز این پروژه ۱۱ میلیون یورو است که ۹ میلیون یورو از آن محل برنامه «افق ۲۰۲۰ اتحادیه اروپا» تامین شده است.

هجده نهاد بین‌المللی از ۱۱ کشور مختلف به نمایندگی از صنعت کشتیرانی و کشتی‌سازی اروپا در این پروژه مشارکت دارند. این کشورها شامل

¹ Marine Link

² FIBRESHIP

³ fibre reinforced polymer (FRP)



«بخش تحلیلی»

لازم به ذکر است که دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسوولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می‌باشد.

تحلیل‌های منتخب در خصوص خبر: «تغییر نام بخشی از دریای چین جنوبی توسط اندونزی»

پرسش: «به نظر شما، تبعات حقوقی تغییر نام یا نام‌گذاری بخش‌هایی از دریاهای مشترک بین کشورهای مختلف چیست و اصولاً چه مزایای اقتصادی، راهبردی و ... باعث می‌شود تا دولت‌ها دست به این اقدام بزنند. لطفاً تحلیل خود را مستند به کدها و کنوانسیون‌های حقوقی، دریایی و بین‌المللی ارائه فرمائید».

تحلیل منتخب ۱:

نگارنده: محمد شاکری^۱

این آبها بین چند کشور مشترک هستند، موضوع تغییر نام این مناطق را مطرح می‌کنند. این استدلال چندان صحیح به نظر نمی‌رسد، چون در این صورت نام بسیاری از آبهای دیگر هم که بین چند کشور قرار دارند، مانند «خلیج مکزیک»، «اقیانوس هند»، «خلیج عمان»، و یا «دریای عرب» باید اصلاح شوند.

درخواست درج دو نام در اسناد بین‌المللی برای «دریای ژاپن» از طرف کره جنوبی، تغییر نام بخشی از «دریای چین جنوبی» توسط اندونزی و تغییر نام «خلیج فارس» توسط کشورهای عرب حاشیه خلیج فارس نمونه‌ای از این موارد است.

سازمان‌های بین‌المللی مرجع:

به طور کلی دو سازمان بین‌المللی نقش اساسی و تعیین‌کننده در تغییر، تعیین و اصلاح نام مناطق آبی در اسناد و نقشه‌های بین‌المللی را دارند:

- سازمان ملل متحد؛
- سازمان بین‌المللی هیدروگرافی.

مقدمه:

بسیاری از دولت‌ها با ارایه تفسیری موسع 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 روبه‌رو شود که نگران حفظ منافع خود و تأمین آزادی کشتیرانی هستند.

نامگذاری مناطق آبی بین‌المللی از دیرباز مورد توجه بسیاری از قدرت‌های بزرگ منطقه‌ای و جهانی قرار داشته است به طوری‌که امروزه نام بسیاری از دریاها و آبهای جهان برگرفته از عناوین و اسامی کشورهای است که دارای قدمت و تاریخ کهن بوده و در گذشته نقشی اساسی در سطح بین‌الملل ایفا کرده‌اند.

کشورهایی که از این قافله عقب افتاده‌اند اکنون با انکار واقعیت‌های تاریخی و با استناد به اینکه امروزه

^۱ کارشناس نظام پیشنهادات در گروه تحول اداری سازمان بنادر و دریانوردی

۲۲ کیلومتر از ساحل)، منطقه مجاور دریای سرزمینی (۱۲ مایل دریایی یا ۲۲ کیلومتر بعد از آب‌های سرزمینی)، منطقه انحصاری اقتصادی (۲۰۰ مایل دریایی یا ۳۶۰ کیلومتر از ساحل) و فلات قاره در آن تعریف شده و مقررات حاکم بر آن از جمله حقوق و تکالیف دولت‌ها در آن‌ها را بیان می‌کند. به رسمیت شناختن اصل آزادی دریاها از دیگر مقررات این کنوانسیون است.

۲- سازمان بین‌المللی هیدروگرافی: (International Hydrographic Organization)

سازمان بین‌المللی هیدروگرافی (IHO) یک سازمان مشورتی و فنی بین دولتها می‌باشد که در سال ۱۹۲۱ تاسیس گردید و مقر آن در موناکو می‌باشد. در حال حاضر ۸۶ کشور عضو این سازمان هستند. سازمان بین‌المللی هیدروگرافی، سازمان بین‌المللی حاکم برای نامگذاری آبهای سطحی در سراسر جهان است و تمام مناقشات و اختلافات بین اعضا برای تغییر نام مناطق آبی جهان در نقشه‌های بین‌المللی در این سازمان مورد بررسی قرار گرفته و در مورد آن‌ها تصمیم‌گیری می‌شود. مطابق بند "ب" ماده ۲ کنوانسیون مربوط به سازمان بین‌المللی هیدروگرافی که در تاریخ ۱۳۴۷/۴/۱۹ نیز در مجلس سنای ایران به تصویب رسید، "یکسان نمودن هر چه بیشتر نقشه‌ها و مدارک دریایی" یکی از موضوعات مورد توافق کشورهاست. یعنی تهیه نقشه‌های کاغذی، الکترونیکی و نام‌گذاری محدوده‌های جغرافیایی مناطق مختلف آبی در دنیا بعهده این سازمان است. همچنین نشریه ای با عنوان S-23 توسط این سازمان تهیه و منتشر می‌شود که در آن نام‌های صحیح و مناطق و محدوده‌های جغرافیایی به تفکیک آورده می‌شود. سند S-23 سازمان بین‌المللی هیدروگرافی سندی فنی برای تعیین حدود اقیانوسها و دریاها و نام‌گذاری آنهاست. ویرایش سوم این سند در سال ۱۹۵۳ تهیه شده است.

۱- سازمان ملل متحد:

الف: کارگروه سازمان ملل در خصوص اسامی جغرافیایی: گروه متخصصین سازمان ملل برای اسامی جغرافیایی به دنبال قطعنامه‌ای از شورای اقتصادی اجتماعی، از سوی دبیرکل سازمان ملل ایجاد شد. طبق قطعنامه، این نهاد به مسائل ذیل می‌پردازد:

الف) بررسی مسائل فنی استانداردسازی داخلی اسامی جغرافیایی که شامل ارزیابی مشکلات منطقه‌ای و عمومی و تهیه پیش‌نویس توصیه‌هایی برای رفع آن می‌شود مانند توصیه‌های زبانی در تلفظ صحیح نام جغرافیایی از سوی خود کشورها در خصوص مناطق همان کشور.

ب) ارائه گزارش به شورا تا در شرایط مناسب کنفرانسی را در خصوص موضوع تشکیل دهند و حمایت از کارگروه زبانی.

ج) بنا به درخواست دبیرکل، دعوت از کشورهای ذی‌نفع و علاقه‌مند در موضوع برای ارائه مشورت به کارگروه قبلی.

این کارگروه هر پنج سال سه اجلاس خواهد داشت. تصمیمات این نهاد باید به کنفرانس ملل متحد در خصوص استانداردسازی اسامی جغرافیایی ارائه شده و در صورت تصویب کنفرانس، برای تأیید نهایی به شورای اقتصادی اجتماعی ملل متحد ارسال می‌شود.

ب: کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها: (United Nations Convention on the Law of the Sea)

یک معاهده بین‌المللی است که در سال ۱۹۸۲ در سومین کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها در جامائیکا به امضا رسید. این قرارداد بین‌المللی منبع اصلی حقوق دریاها است و به «قانون اساسی دریاها» معروف است و قواعد آن به طور گسترده‌ای حقوق بین‌الملل عرفی در مورد حقوق دریاها را بیان می‌کنند. اگرچه در این کنوانسیون در مورد تغییر نام دریاها مطلبی درج نشده است ولی مناطقی همچون دریای سرزمینی (۱۲ مایل دریایی یا

۳- ادعای مالکیت:

موضوع عناوین جغرافیایی، زمانی مورد مناقشه قرار گرفت که کشوری برای اولین بار منطقه ای بلاصاحب را تصرف کرده و نامی برای آن انتخاب می کرد و پس از مدتی با حضور نیروی کشوری دیگر در آن منطقه نام دیگری اعلام می شد. در این زمان بود که موضوع عناوین جغرافیایی با موضوع حاکمیت پیوند خورد. مناقشه در اسامی جغرافیایی بیشتر در آبهای آزاد یعنی در جایی که دور از حاکمیت دولتها است مطرح بوده است.

بسیاری از جزایر مشترک در آب های بین المللی محل مناقشه بین کشورهاست به طوریکه دو یا چند کشور ادعای مالکیت بر آن مناطق را دارند و هر کدام نام مورد نظر خود را بر روی آن مناطق می گذارند. البته پیروز این میدان کشوری است که بتواند در اسناد و نقشه های بین المللی نام مورد نظر خود را درج کند.

تاثیر این موضوع (نام مناطق آبی) در بلند مدت نمود بیشتری دارد، به طوریکه یک کشور بدون جنگ و خونریزی به اهداف مورد نظر خود رسیده و ادعای مالکیت بر مناطق و جزایر مشترک در منطقه آبی تغییر نام یافته می کند و البته در صورت پیروزی در این مناقشه، با گسترش دریای سرزمینی خود صرفه اقتصادی و دسترسی به منابع سطح و بستر دریا را فراهم می کنند.

۴- تاریخ سازی:

کشورهایی که دچار بحران هویت و فرهنگ بوده و یا فاقد قدمت و تاریخ مدون هستند، با تغییر نام دریاها قصد تاریخ سازی دارند. با انجام این عمل اسناد و نقشه های بین المللی توسط سازمانهای بین المللی معتبر مورد بازنگری قرار گرفته و از زمان درج نام جدید در آن ها، تاریخ سازی شروع می شود.

تبعات حقوقی تغییر نام یا نام گذاری بخش هایی از

دریاهای مشترک بین کشورهای مختلف چیست؟

۱- شکایت به مراجع بین المللی:

بر اساس قوانین بین المللی کشورها حق شکایت از دولت هایی که اقدام به تغییر نام مناطق بین المللی می کنند را دارند.

آزادی اطلاعات در حقوق بین الملل شامل آزادی ارسال و آزادی دریافت اطلاعات می شود. آزادی ارسال اطلاعات به طور منطقی مشروط به صحیح بودن اطلاعات است.

کنوانسیون حقوق تصحیح (convention on international right to

correction) مورخ ۱۹۶۲ نیز بر ارسال اطلاعات صحیح از طریق وسایل ارتباط جمعی تاکید کرده است. می توان استدلال نمود که کشورهایی که بدون در نظر گرفتن جوانب حقوقی اقدام به استفاده از اسامی مورد نظر خود در رسانه های ملی و بین المللی می کنند، تعهدات خود مبنی بر ارسال اطلاعات صحیح را نقض کرده اند. این کنوانسیون کشوری که اطلاعات کذبی را علیه کشوری دیگر منتشر کند موظف به تصحیح آن از طریق همان کنوانسیون می کند. این موضوع به شرطی است که طرفین عضو این کنوانسیون باشند.

۲- تضعیف یا تقویت حاکمیت:

تا وقتی که نام یک منطقه بین المللی تداعی کننده نام یک کشور باشد، باور بین المللی بر اینست که منطقه مذکور تحت حاکمیت آن کشور قرار دارد. دولت ها به منظور قدرت نمایی در مناطق مشترک بین المللی از نام مناطق به نفع خود بهره برداری خواهند کرد. با پذیرش تغییر نام مناطق آبی، کشورها حاکمیت خود در آن مناطق تضعیف نموده و فضا را برای تقویت حاکمیت کشور دیگر فراهم می کنند.



چه مزایای اقتصادی، راهبردی و ... باعث می شود تا دولت ها دست به این اقدام بزنند؟

۱- بهره برداری سیاسی:

برخی کشورها با اعلام درخواست تغییر نام منطقه مورد نظر، کشور دیگر را تحت فشار قرار می دهند تا به سایر خواسته هایشان برسند. به عبارت دیگر این موضوع اهرم فشاری روی کشور دیگر است تا از این طریق قدرت چانه زنی در برابر آن کشور را افزایش دهد.

همچنین با توجه به اینکه تغییر نام مناطق بین المللی نیاز به همراهی سایر قدرتها و کشورها دارد، لذا در صورت موفقیت در تغییر نام، کشورها قدرت سیاسی و لابی گری خود در بعد بین الملل را به دیگران نشان می دهند.

۲- بهره برداری اقتصادی:

مناطق آبی همواره استفاده های گوناگونی برای مردم و دولت ها داشته است. تسهیل تجارت و کشتیرانی، استفاده از منابع سطح و بستر دریا، بهره برداری های سیاسی و نظامی، دولت ها را به اعمال حاکمیت در دریا های مشترک ترغیب میکند. همانطور که گفته شد در صورت اعمال تغییر نام و تقویت حاکمیت، در بلند مدت دولتها ادعا و اقدام به تصرف جزایر مورد مناقشه می کنند که این عمل دریای سرزمینی آنها را گسترش داده و بهره برداری از منابع دریا را در سطح بیشتری برای آنها فراهم می کند.

۳- تغییر اعتماد مردم به دولت ها:

نارضایتی عمومی مردم از ضعف دولت در برابر تغییر نام و سرخوردگی بین المللی باعث عدم اعتماد مردم به روسای دولتها خواهد شد و چه بسا باعث بهره برداری مخالفان دولت و ایجاد اغتشاش شود.

در طرف مقابل مردم کشور پیروز ضمن افزایش عزت نفس در سطح بین الملل، به حاکمان خود اعتماد و افتخار خواهند کرد، که این خود باعث قوام دولت خواهد شد.

سیاست جمهوری اسلامی ایران در خصوص تغییر نام آبهای بین المللی:

با توجه به مسائل به وجود آمده در خصوص تغییر نام خلیج فارس و به دلیل اینکه نام خلیج فارس در نقشه ها و اسناد بین المللی قدیمی درج شده است، سیاست جمهوری اسلامی ایران همواره مبتنی بر حمایت از نامهای تاریخی، با استناد به قدیمی بودن اسناد و نقشه های تاریخی می باشد.

همچنین این موضع ایران به منظور جلوگیری از عمل متقابل کشورهای متضرر و حمایت آنها از تغییر نام خلیج فارس نیز است.

منابع:

- ۱- سایت مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی (rc.majlis.irwww.)
- ۲- سازمان بنادر و دریانوردی (www.pmo.ir)
- ۳- وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران
- 4- www.donya-e-hoghough.com
- 5- www.iho.int
- 6- www.un.org
- 7- www.isna.ir
- 8- www.intlawinf.blogspot.com



تحلیل منتخب ۲:

نگارنده: حمید علاءالدینی^۱

سایه خویش درآورده است. هر کشوری که به آبهای آزاد دسترسی دارد، به ناچار دارای مرز دریایی است. از نظر حقوقی، قوانین حاکم بر آبهای ساحلی با قوانین حاکم بر خاک یک کشور متفاوت است. در بخشی از آبهای ساحلی که به آبهای سرزمینی معروفند و در داخل مرز دریایی هر کشور جای می‌گیرند، کلیه حقوق آبها و عمق دریاها متعلق به کشور مربوطه بوده ولی حق عبور بی ضرر کشتیهای سایر کشورها به رسمیت شناخته می‌شود. همچنین در بعضی مناطق دریایی مثل منطقه انحصاری - اقتصادی یا فلات قاره، کشور ساحلی تنها از بخشی از حقوق برخوردار است مانند استفاده از منابع زیر بستر دریا یا اکتشاف و استخراج نفت یا ماهیگیری در این مناطق کشتیرانی سایر کشورها آزاد است. بر اساس مقررات حقوق بین‌الملل از جمله کنوانسیون سازمان ملل درباره حقوق دریا و کنوانسیون ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت، مرز دریای سرزمینی، معمولاً به خط فرضی ای گفته می‌شود که فاصله‌ای برابر با حداکثر دوازده مایل دریایی (۱۸۵۲ متر) از خط مبدأ ساحل هر کشور دارد. این مرز برای منطقه نظارات ۲۴ مایل و برای مناطق فلات قاره و انحصاری اقتصادی ۲۰۰ مایل است.



لازم بذکر است، تبعات حقوقی تغییر نام یا نامگذاری دریاهای مشترک براحتی صورت نمی‌گیرد از آنجایی که نامهای جغرافیایی نقش اصلی را در هویت بخشیدن به مکانها ایفا می‌نمایند، همواره مورد توجه سیاستمداران، پژوهشگران و سایر اقشار مردم میباشند. یکسان سازی این نامها و جلوگیری

موارد بروز اختلاف در مسائل مربوط به حقوق دریاها بسیار زیاد است. دول مجاور و مقابل در دریاها امکان دارد در مورد مرزهای دریایی خود توافق نداشته باشند. ممکن است دولتی مدعی حق انجام مانور نیروی دریایی اش در منطقه انحصاری اقتصادی دولت دیگری شود که کشور مقابل منکر وجود چنین حقی باشد. اکنون و با وجود قوانین متعدد حقوق بین‌الملل در ترسیم چگونگی حقوق دریایی اختلافهای در نقاطی که فاصله زیادی با سرزمین‌های یک کشور دارند، امری غیر طبیعی به نظر می‌آید، امری که آنها به دوران استعمار قدیم نسبت می‌دهند. علاقه مندی حاکمان و دولتها برای گسترش حیطه حاکم بودن خویش بر دریاهای سابقه ای بسیار طولانی دارد، قدرتهای دریایی یکی پس از دیگری، حاکم بودن بر آبهای جهان را در اختیار گرفتند و در جهت افزایش این قدرت کمترین حقوق را برای دولتهای ساحلی قایل شدند. در مقابل، دولتهای ساحلی برای تأمین امنیت خویش، بهره برداری از منابع دریایی و بعدها منابع زیر بستر بر میزان بیشتری از آبهای ساحلی کوشش کرده اند.

بحثها و کشمکش‌های فراوانی تا قرن حاضر بین دولتها در این زمینه وجود داشته که گاهی اوقات به درگیریهایی نیز منجر شده است. تا اینکه در نهایت کنوانسیون ۱۹۸۲ سند جامع واحدی در مورد حقوق دریاها گردید. درج عرض ۱۲ مایل دریایی برای پهنای دریای سرزمینی در این کنوانسیون، منجر به گسترش دامنه حمایت از این محدوده شد، این کنوانسیون را میتوان "قانون اساسی دریا" نامید و همانند یک چتر تمام امور و مسایل دریایی را به زیر

^۱ کارشناس مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی



حوزه‌های نفتی و گازی در ترسیم مرزهای دریایی تاثیر گذار است. این مسئله هم می‌تواند به تحدید حدود مرزهای دریایی کمک کند و هم می‌تواند در اجرای آنها مشکل ایجاد کند. بهره‌برداری از این میدانها می‌تواند انگیزه لازم را در کشورهای منطقه برای تحدید حدود مرزهای دریایی فراهم کند. وجود حوزه‌های نفتی و گازی مشترک در مرزهای دریایی انگیزه‌های لازم را در تمام این کشورها برای ترسیم مرزهای دریایی و بهره‌برداری از میدانهای مشترک را فراهم کرده است. با این حال به نظر می‌رسد اهمیت تعیین مرزهای دریایی، بیشتر برای بهره‌برداری از میدانهای مشترک نفت و گاز است. زیرا در بستر، حوزه‌های نفتی و گازی بسیاری هستند که تنها برخی از آنها کشف و مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند. بعضی از مزایای اقتصادی و راهبردی که باعث می‌شود تا دولت‌ها دست به این اقدام بزنند، عبارتند از:

- منابع انرژی و بهره‌برداری از میادین نفت و گاز
- این اقدام یک گام بزرگ برای رسیدن به حاکمیت در منطقه دریایی است و ضمن اینکه پیغامی دیپلماتیک نیز محسوب می‌شود
- ایجاد فعالیتهای تجاری و اقتصادی در منطقه دریایی
- در صورت مناقشه در درجه نخست باعث افزایش چشمگیر هزینه‌های حمل و نقل خواهد شد
- بعنوان حق حاکمیت کشور میباشد
- اهمیت ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک
- ایفا نقش دریایی در اقتصاد و تجارت بین‌الملل

از پراکندگی در زمینه استفاده از این نامها در رسانه‌ها، اسناد و مدارک و نقشه‌ها می‌تواند در بسیاری از موارد از بروز تنشهای سیاسی بکاهد. یکی از نهادهایی که همواره به نامهای جغرافیایی و استاندارد کردن آنها توجه خاصی داشته است شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل می‌باشد. این شورا با ایجاد گروه کارشناسان یکسان سازی نام‌های جغرافیایی از سال ۱۹۶۷ گامی عملی در جهت پیشبرد فعالیت کشورها در خصوص یکسان سازی نامهای جغرافیایی برداشته است. ساختاری موسوم به «گروه متخصصان نام‌های جغرافیایی ملل متحد»

(UNCSGN) UN Conferences on the Standardization of Geographical Names

از طرف دیگر پس از موافقت کنفرانس یکسان سازی نامهای جغرافیایی (UNCSGN) با تغییر نام منطقه دریایی، سازمان هیدروگرافی (آبنگاری) بمنظور دستیابی به آبراه‌ها و مسیرهای دریانوردی ایمن و حفظ محیط زیست دریایی و هیدروگرافی منطقه و در نهایت نقشه‌های دریایی منطبق با استانداردهای IHO تهیه و در اختیار دریانوردان قرار می‌دهد.

از طرف دیگر، مباحث ژئوپلیتیک ارتباط میان عوامل جغرافیایی و سیاست دولتها را مطالعه می‌کند. زیرا دولتها با توجه به اوضاع جغرافیایی کشور خود سیاستگذاری می‌کنند. از طرفی ژئوپلیتیک علاوه بر بررسی رابطه بین عوامل جغرافیایی و سیاست یک کشور، به تفسیر وقایع نیز می‌پردازد و آینده را پیش‌بینی و خط مشی سیاسی کشور را تعیین می‌کند. بر این اساس کشورها نسبت به مناطق انحصاری - اقتصادی یا فلات قاره و جزایر خود حساسیت دارند و سیاست آنها در راستای تسلط و کنترل این مناطق دریایی و یا جزایر است. وجود



- جلو گیری از افزایش قدرت همسایه
- از دیگر مزایای افزایش مناطق عرض دریای سرزمینی، حمل و نقل بار و مسافر، سوخت رسانی، احداث، اداره یا اجاره و استیجاره تاسیسات بندری، سازه‌های دریای و تاسیسات مربوط به ساخت و تعمیر انواع کشتیها، شناورها و ...
- حل و فصل مسالمت آمیز اختلافات در نظام حقوقی دریاها.
- گروه نام‌های جغرافیایی در سازمان ملل متحد.
- مناقشه در دریای چین جنوبی.
- فهرست کشورها و مناطق بر پایه پهناوری
- طرح دولت ژاپن برای تثبیت حاکمیت خود بر جزایر مورد اختلاف با چین.
- دستیابی به توافق بر سر دریای چین جنوبی.

- UNGEGN – IHO – UNHQ Conventions
- China's nine line dash
- South-China-Sea-hydrographic-boundaries
- Territorial dispute – China
- Exclusive Widodo's peace formula for South China Sea
- South China Sea Indonesia renames part of maritime economic zone in defiance of Beijing
- China\UNEGEN United Nations Group of Experts on Geographical Names
- Indonesia renames part of maritime economic zone in defiance of Beijing
- China\Yellow Sea
- Manual for the national standardization of geographical names
- Geographical names and cultural heritages
- The Natuna Island
- Geographical Names in a Changing World
- island naming (some 17,000) in Indonesia
- integrating geographical names in both mapping and statistical use
- Technical reference manual for the standardization of geographical names

منابع:

- آشنایی با گروه کارشناسان یکسان سازی نامهای جغرافیایی UNGEGN اجلاس نایروبی
- بهره برداری از میادین مشترک نفت و گاز و تحدید حدود دریایی
- کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا.
- حقوق دریاها و مرز بندی.
- آشنایی با کار گروه یکسان سازی نامهای جغرافیایی اجلاس نایروبی
- بهره برداری از میادین مشترک نفت و گاز و تحدید حدود دریایی.
- اندونزی نام بخشی از دریای جنوبی را تغییر داد.
- تحدید حدود دریایی.
- تحلیل ژئوپلیتیکی تعیین حدود مرزهای کشورها.
- دادگاه بین‌المللی در مناقشه دریای چین جنوبی به ضرر پکن رأی داد.
- حقوق کشورها بر دریا.
- اختلاف کشورها در تحدید حدود عرض دریای سرزمینی.
- اهمیت دریای چین جنوبی برای ازدهای زرد و همسایگان.



مصادافی از تغییر نام بخش‌های مشترک دریاها و تبعات حقوقی آن

نگارنده: مریم رسولی^۱

دوره امپراتوری ((هان)) در این دریا تردد داشته و ماهیگیری می کردند. چین مدعی تمام ۳,۵ میلیون کیلومتر مربع پهنه آبی دریای جنوبی چین و جزایر موجود در آن است؛ ادعایی که نه تنها به اختلاف نظر میان این کشور و همسایه هایش منجر شده بلکه به اصلی ترین عامل اختلاف و تنش با رقیب اقتصادی اش یعنی آمریکا هم تبدیل شده است.

ویتنام، فیلیپین، برونئی و مالزی از جمله کشورهای منطقه جنوب شرق آسیا هستند که با چین بر سر مالکیت بخش هایی از دریای جنوبی چین مناقشه دارند.

کشور اندونزی به منظور حفظ حاکمیت خود در منطقه دریای جنوبی چین، نام دریای چین را به دریای ناتونا، در منطقه ۲۰۰ مایلی (۳۷۰ کیلومتری) از جزایر ناتونا تغییر داده است. این تغییر نام باعث تقویت حاکمیت این کشور بر منطقه دریای جنوبی چین خواهد شد. در این مناطق، درگیری بین کشتی های دولتی و ماهیگیران غیر قانونی دیده می شود.

مجمع الجزایر ناتونا شامل ۲۷۲ جزیره در دریای جنوبی چین در سواحل شمال غربی برونئی و بین شبه جزیره مالزی و برونئی است. ناتونا دارای ذخایر بزرگ گاز طبیعی است که به کشورهای همسایه از جمله سنگاپور صادر می شود. این جزایر در حال حاضر به عنوان یک پایگاه دریایی مورد بهره برداری قرار می گیرد.

کشور اندونزی، نقشه رسمی و جدیدی از این منطقه رونمایی کرده است که قسمت شمالی منطقه ویژه اقتصادی محل فعالیت های نفتی و گازی است. با توجه به اینکه اندونزی اصرار دارد که یک کشور غیر مدعی در چالش های مربوط به دریای



نیمی از خطوط کشتیرانی جهان از این منطقه عبور می کنند. به عبارت دیگر نیمی از کالاهای مبادله شده در جهان از دریای جنوبی چین عبور می کند. یک سوم از نفت خاورمیانه از راه این دریا به کشورهای حوزه پاسفیک ارسال می شود. در حال حاضر اکتشافات در دریای جنوبی چین آغاز نگردیده است، اما این منطقه از نظر منابع نفت و گاز، منطقه ای بسیار غنی به شمار می رود.

به عبارت دیگر، نیمی از مبادلات تجاری دنیا از این مسیر انجام می شود. این حجم سالانه برابر با رقمی حدود ۵ تریلیون دلار است، یک سوم نفت خاورمیانه نیز از این منطقه به کشورهای حوزه پاسفیک ارسال می شود. همچنین کشور چین در برخی از جزایر اقدام به ساخت باند فرود و همچنین استقرار موشک های زمین به دریا و زمین به هوا کرده؛ موضوعی که بارها باعث درگیری لفظی میان آمریکا و چین شده است. دولت چین ادعاهای خود را بر اساس سابقه تاریخی ماهیگیری چینی ها در پهنه آبی واقع در جنوب مرزهایش مطرح می کند، به گفته کشور چین، مردم این کشور از ۲ هزار سال پیش در

^۱ کارشناس مقابله با آلودگی دریا - اداره کل حفاظت و ایمنی دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی

نیست، برای برنده نهایی وجاهت اخلاقی و سیاسی به دنبال خواهد داشت.

در این میان، دولت پکن که پیشتر عدم تابعیت خود را از حکم لاهه اعلام و از زبان رسانه های چینی میزان تحریک آمیز بودن آن را مبنای رفتار آتی خود در منطقه مورد مناقشه معرفی کرده بود، بلافاصله پس از رای نهایی دادگاه چهار دلیل اصلی را در توضیح چرایی مخالفت خود ارائه داد:

*مطابق با پاراگراف اول از اصل ۲۹۸ کنوانسیون حقوق دریاها، در مناقشات دریای چین جنوبی، حق حاکمیت دولت پکن مورد سوال است و دیوان بین المللی دادگستری در این چارچوب از صلاحیت قضاوت برخوردار نیست.

*رای لاهه بستر ساز افزایش درگیری ها و حتی تقابل بین طرفین دخیل در مناقشه خواهد شد.

*تنش های دریای چین جنوبی ثمره سیاست چرخش آمریکا به سوی آسیا- پاسیفیک است و از این چشم انداز رای لاهه می تواند راهگشای سوء استفاده از روند داوری باشد.

*رای لاهه انگیزه کشورهای حوزه آبی دریای چین جنوبی را برای حل مناقشه از راه مذاکره و مشاوره تضعیف می کند.

کشور فیلیپین که اختلاف بر سر جزایر دریای جنوبی چین را به لاهه و دیوان دائمی بین المللی کشاند، بر خلاف دیگر همسایه هایش از مدت ها پیش اعلام کرده بود قصد ندارد این اختلاف دیرینه را در سطح جنگ لفظی و تنش با همسایه قدرتمند شمالی اش یعنی چین ادامه بدهد و ترجیح می دهد به رای مرجع بین المللی متوسل شود. دادگاه یادشده ادعاهای چین در مورد مرز آبی در دریای چین جنوبی را پیش از پایان روند مرزبندی این منطقه رد کرد. هر ۵ قاضی بر این امر اجماع داشتند که پکن حق

جنوبی چین است، اما در خصوص حق صید شیلات در اطراف جزایر ناتونا با چین درگیرهایی داشته و ضمن دستگیری برخی صیادان چینی، حضور نظامی خود را نیز در این منطقه تقویت کرده است.

در این میان، اندونزی تنها کشوری نیست که بخشی از دریای جنوب چین را تغییر نام داده است در سال ۲۰۱۱ میلادی کشور فیلیپین، این آبها را دریای فیلیپین غربی نامگذاری کرد.

در ماه ژوئیه سال ۲۰۱۶ میلادی، دیوان دائمی بین المللی رای خود را در اختلاف میان چین و فیلیپین بر سر جزایر دریای جنوبی چین صادر و اعلام کرد که پکن ((هیچ گونه حقی نسبت به جزایر موجود در این منطقه ندارد))؛ رای که می تواند به چندین قرن کشمکش میان کشورهای این منطقه ابعاد جدیدی بدهد به باور همه، آنچه که در وهله نخست انتظار می رفت نه حکم به عدم مالکیت پکن بر دریای چین جنوبی که به رسمیت شناختن حق فیلیپین به بهره برداری از منابع طبیعی در ۲۰۰ مایلی ساحل خود بود - امری که طبیعا شامل ارائه راهکارهایی برای حل مسالمت آمیز مناقشه به شرط سنگین کردن کفه ترازوی عدالت به سمت دولت مانیل می شد. با این حال، بندهایی از حکم ۵۰۱ صفحه ای لاهه به صراحت آنچه را که به قول وزارت امور خارجه چین با تاریخ ۲۰۰۰ ساله مردم این کشور در منطقه مورد مناقشه عجین است، به چالش می کشد. به ویژه پاراگراف ۲۷۰-جایی که قضاوت به استثنای آب های سرزمینی، رای به عدم وجود شواهد کافی برای اثبات نقش تاریخی پکن در تنظیم و کنترل شیلات در گستره ای به وسعت ۳,۵ میلیون کیلومتر مربع از محیط آبی موسوم به دریای چین جنوبی می دهند. حکم دادگاه لاهه که به دنبال شکایت یک جانبه فیلیپین به این مرجع قضایی و تحریم یک جانبه چین برای حضور در جلسات دادخواهی صادر شد، اگرچه از منظر حقوقی لازم الاجرا

می‌توانند حداکثر ۲۰۰ مایل دریایی برابر با ۳۷۰ کیلومتر از خط مبدأ ساحل (پائین‌ترین حد جزر) را منطقه انحصاری اقتصادی خود اعلام کنند. استتار در زمانی است که فاصله دو کشور کمتر از ۴۰۰ مایل دریایی باشد. (مانند خلیج فارس و بیشتر نقاط اروپا) در این هنگام توافق در مورد مرز با کشورهای همسایه است که معمولاً با ترسیم خطی صورت می‌گیرد که از تمام نقاط ساحل هر دو طرف فاصله برابر داشته باشد. دولت ساحلی در این منطقه از حقوق حاکمیتی به منظور اکتشاف و بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع طبیعی بستر، زیربستر و آب‌های دریا برخوردار است. این منابع اعم از جانداران و منابع بی‌جان است. دولت ساحلی همچنین می‌تواند صلاحیت خود را برای احداث جزایر مصنوعی، پژوهش‌های علمی و دریایی و حمایت و حفظ محیط زیست دریایی اعمال کند. کشورهای چین و فیلیپین، کنوانسیون حقوق دریاها را امضا کرده اند و رای دیوان بین‌المللی که بر اساس این کنوانسیون صادر شده برای آنها لازم الاجرا است اما این رای ضمانت اجرایی ندارد. ضمانت اجرایی این رای را شاید آمریکایی‌ها بخواهند تامین کنند، موضوعی که باعث افزایش نگرانی‌ها به خاطر احتمال بروز درگیری نظامی در این منطقه شده است. آمریکا پیش از اعلام رای دادگاه، یک ناو هواپیمابر به منطقه اعزام کرد. آمریکا مدعی است در سایه ساخت و سازهای چین در جزایر مورد درگیری، نگران امنیت خطوط کشتیرانی است. ادعای چین برای بیش از ۸۰ درصد از دریای چین جنوبی است که رای صادر شده توسط دادگاه بین‌المللی تصریح کرد که پکن هیچ‌گونه حقوقی برای منابع موجود در آب ندارد. مهم‌ترین ملاحظات کشور اندونزی در خصوص تغییر نام دریای جنوبی چین، حفاظت از حاکمیت و تمامیت ارضی کشورش و همچنین جلوگیری از افزایش صیدهای غیر مجاز

نداشته تا زمان مرزبندی کامل به تصرف در این منطقه و ساخت جزایر مصنوعی که برخی آن را موجب تخریب صخره‌های مرجانی دانسته‌اند، بپردازد. فیلیپین همچنین در مورد منطقه انحصاری اقتصادی در آب‌های خود به لاهه شکایت کرده بود. قضات با وجود همپوشانی مرزهای دریایی دو کشور مدعی شده‌اند دولت چین نباید از کشف منابع نفتی توسط مانیل و ماهیگیری شهروندان فیلیپینی در منطقه انحصاری اقتصادی این کشور که طبق کنوانسیون حقوق دریاها تا ۲۰۰ مایل از ساحل هر کشور را شامل می‌شود، ممانعت می‌کند، اگر چه اقدام مانیل به این امر پیش از توافق دولت‌ها بر مرز دریایی قابل تأمل است. ماهیگیری یکی از مهم‌ترین راه‌های درآمدی فیلیپینی‌هاست؛ اختلاف بر سر جزایر دریای جنوبی چین زندگی مردم این کشور و دیگر کشورهای منطقه را مختل کرده است. ۱۲ درصد از کل ماهیگیری جهان در این منطقه انجام می‌شود. کشور چین بلافاصله پس از اعلام رای دادگاه، با انتشار بیانیه‌ای اعلام کرد که ((این رای را نمی‌پذیرد)). در این بیانیه که توسط خبرگزاری رسمی شینهوا منتشر شده، چینی‌ها گفته‌اند که داوری دیوان دائمی بین‌المللی در مورد جزایر مورد مناقشه را به رسمیت نمی‌شناسند. وزارت خارجه چین نیز اعلام کرد رای دادگاه در رد ادعای این کشور باطل است و به هیچ وجه الزام‌آور نیست. پیش از اعلام این رای، وزیر دفاع چین هم گفته بود: مهم نیست چه حکمی صادر شود؛ نیروهای مسلح چین با قاطعیت حاکمیت ملی خود را حفظ و با هر نوع تهدیدی مقابله خواهند کرد. براساس کنوانسیون حقوق دریاها، منطقه انحصاری اقتصادی بخشی از دریا در آن سوی آب‌های سرزمینی و منطقه مجاور آن است که حداکثر تا دویست مایل دریایی از ساحل ادامه پیدا می‌کند و دولت ساحلی از برخی حقوق حاکمیتی در آن برخوردار است. بطور کلی دولت‌ها



با این اوصاف، دورنمای حقیقی حل و فصل مناقشات دریای چین جنوبی در حد فاصل این دو واقعیت تلخ نمایش داده می شود.

منابع:

- جهان آسیا اقیانوسیه - رای دیوان لاهه علیه چین - روزنامه همشهری - ۲۲ تیر ۹۵
- خبرگزاری ایرنا - اندونزی نام بخشی از دریای چین را تغییر داد - تیر ۹۶
- سایت تحلیلی خبری عصر ایران - اندونزی: تغییر نام بخشی از دریای چین جنوبی برای اعلام حاکمیت
- حکم «لاسه»؛ تغییر دینامیک آسیا - یاسیفیک به نفع جنگ روانی علیه چین - پنجشنبه ۲۴ تیر ۱۳۹۵ - خبرگزاری مهر
 - <http://www.abc.net.au/news/2017-07-15/south-china-sea-territory-renamed-by-indonesia/8711346>
 - <https://www.change.org/p/change-the-name-south-china-sea-to-southeast-asia-sea>
 - <http://www.thairesidents.com/world/beijing-criticizes-indonesia-renaming-part-south-china-sea>
 - <http://www.todayonline.com/world/indonesia-considers-renaming-south-china-sea-natuna-sea>
 - http://hosted.ap.org/dynamic/stories/S/SOUTH_CHINA_SEA_RULING?SITE=APSECTION=HOME&TEMPLATE=DEFAULT&CTIME=2016-07-12-06-24-07

درآبهای اطراف جزایر ناتونا و پاسخ به احساسات ناسیونالیستی عمیق در جامعه اندونزی است. در حال حاضر شناورهای ماهیگیری غیر قانونی توسط کشور اندونزی توقیف می شوند و همچنین بازداشتگاهی با میزان ظرفیت ۳۰۰ تا ۵۰۰ نفر برای بازداشت ماهیگیرانی که به شکل غیر قانونی وارد این منطقه شده اند تدارک دیده شده است. از سوی دیگر، علاوه بر فیلیپین، کشورهای بروئی، مالزی، تایوان و ویتنام نیز با ادعاهای چین مخالفند، چرا که منطقه مورد ادعای چین بخش هایی از آبهای آنها را هم در برمی گیرد. رای دیوان لاهه اگر چه ضمانت اجرایی ندارد، اما می تواند در عرصه سیاسی و اعتبار بین المللی چینی ها را در موضع ضعف قرار دهد. واکنشنگتن اعلام کرده که واکنش چین به رای دیوان، می تواند تعیین کننده اقدام بعدی از سوی آمریکا، ویتنام و دیگر کشورهای منطقه باشد. کشور چین، همچنین از حمایت روسها برخوردار است. بر این اساس، اگر پکن به دنبال تقویت نیروی نظامی خود در دریای جنوبی چین باشد، باید انتظار داشت که سایر کشورها نیز بر آمادگی نظامی خود بیفزایند و این احتمال می رود که آمریکا در نهایت به دنبال تشکیل یک ائتلاف بین المللی در مقابل چین با هدف حفاظت از امنیت کشتیرانی در این منطقه باشد. با در نظر گرفتن عواقب و راهکارهای احتمالی که حکم دیوان بین المللی دادگستری پیش روی پکن و دیگر دولت های درگیر در مناقشات دریای چین جنوبی می گذارد، دو واقعیت قابل بررسی است:

- عدم پذیرش کامل رای لاهه به راحتی پتانسیل منطقه برای افزایش درگیری های فیزیکی و اعمال فشارهای دیپلماتیک را افزایش می دهد.
- تبعیت کامل از رای لاهه برای پکن غیرممکن است.



Masir

Vol 4, No 31(2017)

ISSN 2423-348X



**The Official E-Magazine of Port & Maritime Organization of
Iran**