



دانشگاه آزاد اسلامی

واحد زنجان

دانشکده علوم انسانی و اجتماعی

پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A.)

رشته: روابط بین الملل

عنوان:

بررسی عدم تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ توسط ج.ا.ا.

استاد راهنما:

جناب آقای دکتر مهدی خوشخطی

دانشجو:

مصطفی محمدی الموتی

زمستان ۱۳۹۳

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱	چکیده:
۲	فصل اول کلیات پژوهش
۳	۱-۱ بیان مسئله
۶	۲-۱ سؤالات پژوهش
۶	۳-۱ فرضیه‌های پژوهش
۷	۴-۱ متغیرهای پژوهش
۷	۵-۱ پیشینه پژوهش
۱۵	۶-۱ اهداف پژوهش
۱۶	۷-۱ اهمیت موضوع پژوهش و انگیزه انتخاب آن
۱۷	۸-۱ روش پژوهش و گردآوری منابع
۱۷	۹-۱ تعریف مفاهیم
۲۶	۱۰-۱ پیامدهای اثبات پژوهش
۲۸	۱۱-۱ محدودیت‌ها و مشکلات پژوهش
۲۸	۱۲-۱ نقطه تمرکز پژوهش
۲۹	۱۳-۱ سازماندهی پژوهش
۳۰	فصل دوم: ایران و سازمان‌های بین‌المللی دریایی

- ۱-۲ اهمیت صنعت دریانوردی برای جمهوری اسلامی ایران و سطوح ارتباطی آن با آیمو ۳۱
- ۲-۲ موقعیت ممتاز ایران در صنعت دریانوردی ۳۱
- ۳-۲ سطوح لایه های ارتباطی میان جمهوری اسلامی ایران و آیمو ۳۶
- ۱-۳-۲ وزارت امور خارجه ۳۸
- ۲-۳-۲ وزارت راه و شهرسازی ۳۸
- ۳-۳-۲ سفارت جمهوری اسلامی ایران در انگلیس ۳۹
- ۴-۳-۲ سازمان بنادر و دریانوردی ۳۹
- ۵-۳-۲ نماینده ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی نزد آیمو ۴۱
- ۴-۲ سازمان هایی که در بخش دریایی و بندری جهان بازیگر اصلی ایمنی در بنادر و دریا هستند ۴۴
- ۱-۴-۲ سازمان های بین المللی ۴۵
- ۲-۴-۲ سازمان های وابسته به سازمان ملل متحد ۴۵
- ۳-۴-۲ سازمان بین المللی دریانوردی ۴۶
- ۴-۴-۲ سازمان جهانی هواشناسی ۴۷
- ۵-۴-۲ سازمان بین المللی ماهواره دریایی ۴۷
- ۶-۴-۲ سازمان بین المللی آب نگاری ۴۸
- ۷-۴-۲ سازمان بین المللی استانداردسازی ۴۸
- فصل سوم: تعهدات عرفی و حقوقی در دریانوردی ۵۰**
- ۱-۳ مقررات بین المللی در قوانین بندری و دریایی ایران ۵۱
- ۲-۳ سازمان بنادر و دریانوردی ۵۲

- ۳-۳ اهمیت حقوق دریایی در ایران ۵۲
- ۳-۴ مفهوم حقوق ممتاز دریایی ۵۳
- ۳-۵ تعریف اسناد حقوقی و تفاوت کنوانسیون به عنوان یک سند حقوقی با دیگر اسناد حقوقی بین المللی ۵۴
- ۳-۵-۱ عهدنامه ها (کنوانسیون) ۵۴
- ۳-۵-۲ الحاقیه ها (پروتکل ها) ۵۵
- ۳-۵-۳ اصلاحیه ها ۵۵
- ۳-۵-۴ توصیه ها، آیین نامه ها و راهنما ها ۵۶
- ۳-۵-۵ قطعنامه ها ۵۶
- ۳-۶ عهدنامه های سازمان بین المللی دریانوردی ۵۷
- ۳-۶-۱ تصویب عهدنامه ها ۵۸
- ۳-۶-۲ لازم الاجرا شدن ۵۹
- ۳-۶-۳ اصلاحیه ۶۰
- ۳-۶-۴ اجرا ۶۲
- ۳-۶-۵ پذیرش ضمنی ۶۳
- ۳-۷ کنوانسیون هایی که سازمان بنادر و دریانوردی به آن ها پیوسته و اقدامات اجرایی انجام گرفته ۶۴
- ۳-۷-۱ عهدنامه های مصوب ۶۴
- ۳-۷-۲ کنوانسیون بین المللی حفظ جان اشخاص در دریا ۶۸
- ۳-۷-۲-۱ مفاد عهدنامه ۷۲
- ۳-۷-۲-۲ تصویب و الحاق ۷۴

- ۳-۷-۳ کشتی هایی که مشمول قوانین SOLAS نمی باشند ۷۴
- ۳-۷-۴ کنوانسیون بین المللی نجات دریایی (۱۹۸۹) ۷۶
- ۳-۷-۵ کنوانسیون بین المللی تجسس و نجات دریایی (۱۹۷۹) ۷۸
- ۳-۷-۶ کنوانسیون مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا (۱۹۷۲) ۸۰
- ۳-۷-۷ کنوانسیون بین المللی خط شاهین بارگیری (۱۹۶۶) ۸۴
- ۳-۷-۸ پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین المللی خط شاهین بارگیری ۸۸
- ۳-۷-۹ کنوانسیون بین المللی اندازه گیری ظرفیت کشتی ها (۱۹۶۹) ۸۹
- ۳-۷-۱۰ کنوانسیون تسهیل تردد بین المللی دریایی (۱۹۶۵) ۹۱
- ۳-۷-۱۱ کنوانسیون بین المللی کانتینرهای ایمن (۱۹۷۲) ۹۳
- ۳-۷-۱۲ کنوانسیون سازمان بین المللی ماهواره دریایی (۱۹۷۶) ۹۵
- ۳-۷-۱۳ کنوانسیون بین المللی مداخله در دریاهای آزاد پیامد سوانح ناشی از آلودگی نفتی (۱۹۶۹) ۹۶
- ۳-۷-۱۴ پروتکل مربوط به مداخله در دریای آزاد در صورت بروز آلودگی ناشی از موادی غیر از نفت (۱۹۷۳) ۹۸
- ۳-۷-۱۵ کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد (۱۹۷۲) ۱۰۰
- ۳-۷-۱۶ پروتکل (۱۹۹۲) کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (۱۹۶۹) ۱۰۱
- ۳-۷-۱۷ کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (۱۹۶۹) ۱۰۲
- ۳-۷-۱۸ پروتکل (۱۹۹۲) جهت اصلاح کنوانسیون بین المللی تأسیس یک صندوق بین المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۰۳

۱۹-۷-۳	کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی توسط کشتی ها (۱۹۷۳) و اصلاحات الحاقیه (۱۹۷۸)	۱۰۵
۲۰-۷-۳	کنوانسیون بین المللی آمادگی، واکنش و همکاری در موارد آلودگی نفتی (۱۹۹۰)	۱۰۸
۲۱-۷-۳	پروتکل آمادگی، واکنش و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی (۲۰۰۰)	۱۱۱
۲۲-۷-۳	کنوانسیون درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی (۲۰۰۱)	۱۱۳
۲۳-۷-۳	کنوانسیون مقابله با اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۹۸)	۱۱۴
۲۴-۷-۳	پروتکل کنوانسیون SUA در خصوص مقابله با اعمال غیر قانونی علیه ایمنی سکوهاى ثابت واقع در فلات قاره (۱۹۹۸)	۱۱۷
۲۵-۷-۳	کنوانسیون بین المللی کنترل سامانه های مضر ضد خزه در کشتی ها (۲۰۰۱)	۱۱۸
۲۶-۷-۳	کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی ها (۲۰۰۴)	۱۱۹
۲۷-۷-۳	کنوانسیون نایروبی در انتقال لاشه کشتی ها (۲۰۰۷)	۱۲۲
۱۲۴	فصل چهارم: ایران و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها	
۱۲۵	۱-۴ مواضع ایران در اجلاس حقوق دریاها	
۱۲۷	۲-۴ دلایل عدم تصویب کنوانسیون توسط ایران	
۱۲۸	۱-۲-۴ ارجاع به روش های اجباری حقوقی حل و فصل اختلافات در کنوانسیون؛ اختلاف تاریخی با امارات متحده عربی	
۱۳۱	۲-۲-۴ حق عبور بی ضرر کشتی های نظامی در دریایی سرزمینی؛ رویارویی با ایالات متحده آمریکا	
۱۳۴	۳-۲-۴ حق عبور ترانزیتی از تنگه ها	
۱۳۸	۴-۲-۴ ترسیم خطوط مبدأ و تحدید حدود مناطق دریایی	

۴-۲-۵ شمور کنوانسیون بر دولتهای غیر عضو ۱۴۰

جمع بندی ۱۴۲

نتیجه گیری ۱۵۰

منابع و مأخذ ۱۵۴

پیوست ها و ضمایم ۱۶۲

چکیده انگلیسی ۱۷۱

Archive of SID



سازمان بنادر و دریانوردی



اجرای این پایان نامه مورد حمایت مالی سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته است و سازمان 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، نیت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارائه این اثر در سایت SID می‌نماید.

چکیده:

نقش صنعت حمل و نقل دریایی در تبادلات تجاری بین‌المللی و پیشرفت سریع و روند رو به رشد این صنعت به جایگاهی رسیده است که توسعه حمل و نقل به‌عنوان اصلی‌ترین سیستم توسعه همه‌جانبه در کشورها شناخته شده، و در حال حاضر بیش از ۹۰٪ جابجایی کالا از طریق دریاها و راه‌های آبی صورت می‌گیرد. در کشور پرتوان جمهوری اسلامی ایران، علیرغم الحاق به تعداد قابل توجهی از کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط، هنوز موانعی بر تأیید کلی این کنوانسیون وجود دارد. در واقع دولت ایران، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را امضا نموده است، اما طی چند 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 پژوهش تلاش می‌شود با تمرکز بر نقش محوری این کنوانسیون به‌عنوان مرجع اصلی قوانین و الزامات در حوزه دریانوردی، برخی تردیدهای حقوقی، سیاسی و اقتصادی ایران نسبت به کنوانسیون‌های دریایی و کنوانسیون مزبور که در آثار و گفتار ناظران سیاسی، اقتصادی و حقوقی بازنمود داشته واکاوی شده و دلایل عدم تصویب کنوانسیون مورد بررسی قرار گیرد. برخی از این تردیدها عبارت‌اند 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 مسئله عبور ترانزیتی از تنگه‌های بین‌المللی که از نظر نظامی، سیاسی و اقتصادی در منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز و نهایتاً موضوع تحدید حدود مناطق دریایی. بر اساس فرضیه این تحقیق، محدودیت‌های سیاسی و اقتصادی از اصلی‌ترین عوامل مؤثر در عدم تصویب کنوانسیون حقوق دریاها توسط جمهوری اسلامی ایران محسوب می‌شود و تلاش می‌شود با واکاوی و تحلیل آن‌ها، تصویری علمی از این مسئله ارائه گردد.

Abstract

The role of maritime transport in international commercial transactions and the rapidly growing progress of this industry have reached a status that transport development has become recognized as the main route for comprehensive development of countries, and over 93 percent of commodities are being transferred through seas and waterways at present. This field, however, is faced with some doubts and obstacles in the Islamic Republic of Iran, despite its ratifying a significant number of relevant international conventions. In fact, this country has signed the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS, 1982), but has refrained from approving any legislation in the Iranian Parliament to implement it as required. In this study, it has been attempted to focus on the pivotal role of this convention as the main reference for maritime legislation and requirements in order to analyze some of the Iranian legal, political and economic suspicions towards maritime conventions, especially UNCLOS, as was expressed in the words and works of legal, political and economic analysts, and determine the reasons behind the reluctance towards implementing the convention. Some of the mentioned suspicions are mandatory resolution of disputes among Parties (especially those between Iran and the United Arab Emirates over the three islands), passage of military vessels through territorial waters, transit passage through international straits with high military, political and economic sensitivities in the Persian Gulf and Gulf of Oman, and finally defining the limitations of marine zones. Under the hypothesis of this research, political and economic limitations are the main reasons for the Iranian reluctance towards ratifying this convention, and this study tries to analyze and deliberate over these issues in order to provide a scientific image of the situation.



Islamic Azad University

ZANJAN Branch

Faculty of Humanities and social

"M.A" Thesis

Ma: International Relations

Subject:

**EVALUATION OF NON – RATIFICATION OF
THE CONVENTION 1982 BY IR iran**

Thesis Advisor:

DR .Mahdi Khoshkhati

By:

Mostafa Mohammadi alamouti

WINTER 2015