



بررسی اصل برابری حقوق ملت ها و دولت ها در حقوق بین الملل دریاها و مقایسه آن با حقوق بین الملل اسلام در وجوه اقتصادی و سیاسی

علی اکبر کیانی پناه

پژوهشگر نمونه کشوری

محل کار: بازنشسته فرهنگی

آدرس پست الکترونیکی: zelzal.gr37@yahoo.com

*چکیده:

یکی از مهم ترین وجوه توسعه در هر کشوری، شناخت بهترین شیوه های مراوده در عرصه بین المللی می باشد. دریاها و اقیانوس ها نیز به دلیل فراهم آوردن امکان تبادلات گسترده بین دولت ها و ملت ها، یکی از بهترین فاکتورها در جهت نیل به این هدف متعالی به شمار می آیند. این مقاله نیز با موضوع بررسی اصل برابری حقوق ملت ها و دولت ها در حقوق بین الملل دریاها، با هدف بررسی ماهوی حقوق بین الملل دریایی در تمامی وجوه مرتبط با موضوع مقاله، در صدد مقایسه آن با اصل انصاف و سایر اصول کلی حقوقی و آموزه های مذهبی بوده است تا با تحقق این شرط زیربنایی، بستر اصلی مفاهیم بین المللی فراهم آید. لذا در این مقاله، سعی شده است کلیه وجوه حقوقی مرتبط با دریاها و اقیانوس ها همچون محدوده آب های ساحلی، دریای ساحلی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره با تأکید بر حقوق بدیهی و غیر قابل سلب دولت های ساحلی مورد مذاقه قرار گیرد تا ضمن تبیین حقوق مشترک دولت ها (ملت ها) در آب های آزاد و توضیحاتی مبسوط پیرامون چگونگی بهره برداری از بستر و زیر بستر دریاها، وارد بحث فنی پیرامون قوانین و مقررات کشتی رانی و مقایسه آن با حقوق هوایی و فضایی شده، چگونگی ایفای نقش نهادهای صاحب صلاحیت در امور دریایی به ویژه مقام بین المللی دریاها به منظور تأمین و تضمین منافع ملت ها در قبال عملکرد کشورهای برخوردار از تکنولوژی برتر، مورد واکاوی قرار گیرد. لذا با فرایند علمی - پژوهشی طی شده در این مقاله، اهداف پیش گفته به طور کامل، محقق شده است.

کلید واژه ها: لیگ دریایی، جزایر مصنوعی، عبور بی ضرر، دولت ساحلی، پشک، حق ارتفاق، ماهواره های سنجش از راه دور

***مقدمه:** گرچه خصلت و ویژگی های یک زندگی موفق ایجاب می کند که بسیاری از وجوه حیات و مزایا و مواهب طبیعت، در گذر تاریخ و به تدریج برای بشریت هویدا گردد، ولی مزایای دریا به قدری آشکار بوده است که انسان از دیرباز، قدر و جایگاه این موهبت الهی را می شناخته است و آن را به عنوان یکی از منابع کسب ثروت و مهم ترین عامل ایجاد ارتباط و مراودات اقتصادی و سیاسی با جهان خارج ارزیابی می کرده است. زیرا ارتباط عامل اصلی توسعه و بالاتر از آن، یکی از مهم ترین فاکتورهای مؤثر در اشباع نیاز فطری انسان هاست. لذا اگر بخواهیم میزان جدیت کشورها را در ایجاد جهانی عاری از هرگونه ظلم و تبعیض و بی عدالتی مورد سنجش قرار دهیم، یکی از معیارهای مؤثر و قابل وثوق، شمارش تعداد پل ها و دیوار هاست! زیرا پل نشانه ارتباط و دیوار علامت جدایی و انفصال است. پس برای پی بردن به ماهیت تمدن هر کشوری، می توان از این مکیال نیز استفاده کرد. مشروط بر اینکه موقعیت جغرافیایی هر کشوری را در این برآورد، در نظر بگیریم. پس از آنجایی که انسان در هر جا سکنی گزیند و در هر شرایطی که زندگی کند، یک شهروند محلی و بومی نیست. بلکه او یک شهروند بین المللی است،[□] شایسته است که هرکس به اندازه توانایی خویش در فراهم آوردن بستر لازم برای ارتباط مداوم هر انسان با کل جهان هستی، از هیچ تلاشی فروگذار ننماید. پس هرگونه کوششی در مسیر تکمیل و توسعه حقوق بین الملل و رفع کاستی های آن نیز به مثابه خمیرمایه اتحاد و همدلی آحاد مردم جهان است! شاید چنین شمایی از زندگی، با ظرافت در قالب یک ضرب المثل دانمارکی قرار گرفته باشد که می گوید: سنگین ترین بار برای مسافری که پیاده در مسیری طولانی حرکت می کند، یک کیف تهی است!^{□□}

***متن مقاله:** نظر به این که رشد جوامع انسانی تا حد بسیار زیادی منوط به ارتباط و تعامل است و دریاها یکی از ارکان مؤثر در ایجاد تعاملند، در این پژوهش نسبت به موارد آتی امعان نظر ویژه ای به عمل آمده است: حقوق بدیهی دولت های ساحلی / تقسیم بندی جغرافیایی آب ها و چگونگی بهره برداری از منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره / حقوق مشترک ملت ها در آب های آزاد / چگونگی بهره برداری از بستر دریاها و چپستی مسئولیت های محوله به مقام بین المللی دریاها / قوانین و مقررات کشتی رانی و ارتباط آن با حقوق هوایی و فضایی / سازمان های مؤثر در بهره برداری مطلوب از دریاها / تبیین موجز دیدگاه حقوقی بین الملل اسلام، معطوف به حقوق بین الملل دریاها



۱) حقوق بدیهی دولت های ساحلی: امروزه برخورداری از حسن سلوک و رعایت اصول همزیستی، به قدری حائز اهمیت

است که حتی برای مدیریت موفق در یک سازمان کوچک نیز یک تئوری مشهور مدیریت علمی معروف به اصول مدیریت علمی تیلور، اطمینان می دهد که فقط با رعایت ۴ شرط می توان هر سازمانی را به حداکثر کارایی رساند که عبارتند از: (۱) علمی کردن فعالیت های ویژه هر شغل (۲) انتخاب علمی کارکنان با توجه به تخصص و مهارت های خاص مورد نیاز برای هر شغل (۳) آموزش دقیق کارکنان (۴) فراهم کردن انگیزه های مناسب برای جلب همکاری آنان.^۱ به موازات این تئوری، یک اصل اصیل دیگر مدیریت به نام اصل کایزن نیز معتقد است که از سه منبع فیزیکی و مادی و انسانی، این عامل انسانی است که در صورت تمایل درونی به همکاری با سازمان، می تواند دو عامل دیگر را به اوج کارایی برساند و یا آن ها را به کلی فلج سازد^۲ و بالاخره در کتاب قطور و ۸۱۰ صفحه ای مدیر نیز، در جریان معرفی گام های ۱۷ گانه مدیران کارآمد، گام اول و گام شانزده (تقریباً گام اول و آخر) را به لزوم برپا کردن خیمه رهبری (که تفاوت ماهوی و فاحشی با ریاست و دیکتاتور دارد) و گام یازدهم را به لزوم درس گرفتن از گذشته و گام سیزدهم را به پذیرایی عقاید جدید اختصاص داده است. لذا در حال حاضر هرگونه مسامحه در مسیر حاکم نمودن فضایی مشحون از حسن تفاهم و معاضدت در گسترش صلح و افزایش اعتماد عمومی، به منزله رها کردن ابزارهای سخت و شکننده در مسیر حرکت چرخ های به هم پیوسته توسعه است. گرچه ترسیم سیمایی بس مشوه از سیاست و قدرت و حقوق، موجب نشده است که بر خی از اندیشمندان با زشت ترین الفاظ در صدد ارائه تعریفی از سیاست و دیپلماسی برآیند و ابراز نمایند که: سیاست (politics) یعنی هنر بازداشتن مردم از شرکت در اموری که دقیقاً به آن ها مربوط است!! (پل والر) و دیپلماسی (Diplomacy)، یعنی قرائت دیپلماتیک قانون جنگل برای مخفی کردن وحشی گری های تفکر جنگلی!!^۳ بی شک اندیشمندان واضح حقوق دریاها نیز همانند همه شاخه های علوم که در روند تاریخ، دچار تحولات عظیمی شده است به کمک تجارب ویژه ای که در تاریخ پر فراز و نشیب تدوین و توسعه حقوق به وقوع پیوسته است، به تأسی از حس وجدآور خدمت به هم نوعان، همواره در صددند که بهترین شرایط را برای تمتع همگانی از این موهبت سرشار فراهم سازند و تمامی موانع قابل پیش بینی را از پیش روی مردم و نهادهای ذریع بردارند. ولی آن گونه که تاریخ تحولات دریایی نشان می دهد، این رشته از حقوق، محصول تمدن و اندیشه غرب به خصوص اروپا بوده است. زیرا فشارهای استعماری به دولت های آسیایی و آفریقایی اجازه برنامه ریزی و رشد در زمینه حقوق و امکانات و مزایای دریایی نداده است. رشد این رشته از حقوق، از سال ۱۴۹۲ میلادی که قاره آمریکا کشف شد، شتاب مضاعفی گرفت و در قرون ۱۶ و ۱۷، به اوج رسید و اولین کتاب مربوط به حقوق دریاها در سال ۱۶۰۹ توسط حقوق دان صاحب نام هلندی به نام هوگو گروسپیوس که او را پدر حقوق بین الملل می نامند، به رشته تحریر در آمد. این در حالی است که بعد از سال ۱۹۶۷، سرعت حضور کشورهای آسیایی و آفریقایی نیز بسیار فزونی یافت و در آخرین کنفرانس دریایی یعنی سال ۱۹۸۲، این حضور به اوج خود رسید و کنوانسیون مذکور، حقوق و تکالیف جامعی را برای کلیه دولت ها و سازمان ها و افراد در نظر گرفت. از آنجایی که کلیه آموزه های اسلام یا به صورت اعلامی (ابتکاری و ایجاد) بوده است و یا امضایی، اکثر قواعد دریایی به شدت مورد حمایت پیروان این مکتب حنیف و واقع گرا قرار دارد. برای مثال، یکی از قواعدی که به شدت در حقوق دریایی مورد امان نظر علمای حقوق بوده است، تلاش برای جلوگیری از آلودگی دریاها و اقیانوس هاست که بی شک چنین تلاشی به شدت مورد حمایت علمای دین قرار داشته است. زیرا حراست از منابع طبیعی (انفال) و رعایت سلامت و بهداشت جامعه، یکی از فرائض مؤکد دینی است. از همین رو وقوع حوادث اسفباری همچون به گل نشستن نفت کش غول پیکر توری کانیون که موجب آلودگی گسترده سواحل انگلستان شد، انگیزه فوق العاده مثبتی برای تحولاتی سریع در مبارزه با آلودگی دریایی به وجود آورد. زیرا به گل نشستن این نفت کش غول پیکر و سرازیر شدن بیش از ۱۰۰ هزار تن نفت خام به دریا و چند سال بعد کشتی بسیار بزرگ تری به نام آموکوکادیز به دلیل خرابی سیستم هدایت، با سواحل بریتانی برخورد کرد و ۲۱۰ هزار تن نفت خام را وارد دریا نمود. حال اگر انفجار چاه های نفتی همچون اکوفیسک (Ekofisk) و ورود ۳۰ هزار تن نفت خام به دریا در مدتی کمتر از ۸ روز که برای تعمیر آن سپری شد و همچنین انفجار چاه دیگری که تعمیر آن ۹ ماه به طول انجامید و ۴۰۰ هزار تن نفت را وارد آب ها کرد، از مهم ترین مواد آلوده کننده به حساب می آیند. از سوی دیگر امروزه چهار منبع آلوده کننده دریاها را می توان در ۴ محور کشتی رانی، ریختن مواد زائد به دریا، فعالیت بستر دریاها و فعالیت های مستقر در خشکی خلاصه نمود که مورد اخیر حدود $\frac{3}{4}$ آلودگی های دریایی را تشکیل می دهد و کشتی ها نیز به دلیل سرازیر کردن فاضلاب خود به دریا و بازگرداندن آب آلوده موازنه به دریا که برای حفظ تعادل کشتی مورد استفاده قرا می گیرند و بالاخره کشتی های دارای سوخت هسته ای، به ویژه زیر دریایی ها از دیگر منابع عمده آلوده ساز به شمار می آیند. مضافاً اینکه ضایعات تصفیه خانه ها، تخلیه سلاح های منفجره بی مصرف، فاضلاب مواد زائد کارخانجات صنعتی، شستشوی تانکرهای بزرگ کشتی ها با آب دریا جهت بارگیری های ناهمجنس و غیر قابل اختلاط با محموله های قبلی و همچنین تخلیه تفاله های نفتی ویژه کشتی های حامل نفت سنگین، جملگی از مواردی هستند که به صورت بی وقفه به سلامت محیط زیست دریایی تعرض می کنند. مع الاسف در کنفرانس دوم دریاها (۱۹۵۸) نیز علیرغم همه معضلاتی که سلامت محیط زیست دریایی را به شدت در معرض مخاطره قرار داده بود، توجه چندانی به مسائل ناشی از آلودگی و پیامدهای آن نشد!! در حالی که طبق کنوانسیون مارپول (کنوانسیون ویژه جلوگیری از آلودگی های ناشی از



کشتی‌ها (۱۹۷۳) و دو پروتکل الحاقی با تاکید بر مناطق ویژه ای همچون مدیترانه، بالتیک، دریای سیاه، بحر احمر و خلیج فارس، مقامات بندر ساحلی می‌توانند کشتی‌های خارجی را بازرسی و به محض تشخیص خطر جدی برای محیط زیست، از حرکت آن‌ها به سمت دریاهای جلوگیری به عمل آورند. یکی دیگر از جنبه‌های حقوقی که شاهد تحولات عظیمی گردید تغییر تصاعدی میزان صید ماهی در جهان بود که در کنفرانس ۱۹۸۲ حقوق دریاهای در یک رشد ناگهانی از ۱۵ میلیون تن در قبل از جنگ جهانی دوم به قریب ۶۴ میلیون تن در آستانه قرن ۲۱ رسید. لذا هم اکنون ۲۰ کشور جهان حدود ۸۰ درصد صید کل ماهی دریاهای را در اختیار دارند و در شمار کشورهای کاملاً توسعه یافته قرار گرفته‌اند. از همین رو یکی از موضوعات مورد مذاکره در حقوق کشورهای ساحلی، مسئله ماهیگیری است. این قواعد تصریح می‌کنند که اگر ماهیگیران دولت ساحلی قادر به صید تمامی حجم مجاز ماهی نباشند، دولت ساحلی باید به ماهیگیران سایر دولت‌ها اجازه بدهد که ماهی مازاد را صید کند. زیرا منابع این بخش از دریا از حیث خوراکی و رفع بخش اعظمی از نیازهای گوشتی مردم به قدری حائز اهمیت است که سازمان خواربار و کشاورزی جهانی (FAO) برای سرمایه‌گذاری و استفاده از تکنولوژی جدید برای بهره‌برداری کامل از این منطقه خاص، کمک‌های فراوانی را در اختیار همه دولت‌های ساحلی قرار می‌دهد. بی‌شک این قواعد نیز مادام که موجب تضعیف حقوق دولت ساحلی و منتفع شدن دول برخوردار از تکنولوژی بسیار پیشرفته صید و حمل ماهی نشود، قویا مورد حمایت دین و در نتیجه بخش اعظمی از جمعیت جهان است. البته در حقوق دریاهای نیز همانند سایر شاخه‌های حقوق زمینی و هوایی و فضایی، قواعد و مقررات ویژه‌ای همچون قواعد عرفی و امره وجود دارد که در حکم خطوط قرمز حقوق می‌باشند و رعایت آن‌ها بر همگان لازم است. قواعدی همچون عدم نصب سکوها متحرک، پرتاب سلاح‌های هسته‌ای از روی زیر دریایی‌ها، عدم آلوده سازی نفتی و شیمیایی و هسته‌ای آب‌ها، عدم تحریک کشتی‌های جنگی از طریق پنهان کردن پرچم کشتی‌های در حال عبور و یا بی‌توجهی به فرمان ایست و بازرسی آن‌ها و بالاخره یک قاعده بسیار بلند همتانه و کاملاً اخلاقی که بر اساس آن، کلی، فرماندهان کشتی باید بدون آنکه خطر شدیدی متوجه کشتی یا کارکنان و مسافران شود، به هر کسی که در دریا در معرض هلاکت قرار گرفته است، کمک کنند و او را از مرگ برهاند، گرچه آن فرد، دشمن او باشد! جالب اینکه عدم رعایت این بند، موجب مسئولیت مالک کشتی است. اما اگر در جریان عملیات نجات، خسارتی به کشتی و مسافران وارد آید، فرمانده مسئولیتی نخواهد داشت! خوشبختانه دولت ایران نیز با تعیین مجازات برای متخلفان، دریانوردان را مکلف به رعایت این قانون کرده است. لذا می‌توان ادعا نمود که اصولحقوق بین الملل دریایی دقیقاً همانند حقوق امضایی اسلام، اعتبار ویژه‌ای را برای رسوم مزمین حقوقی قائل می‌باشد و آن را از موارد تعهدآور برای همه کشورهای به حساب می‌آورد. مع الاسف در حقوق دریایی نیز یک آوانس و امتیاز غیر معقول برای کلیه دولت‌ها در نظر گرفته می‌شود که اگر هر کشوری به طور مستمر و موقت با یک قاعده حقوقی در حال ظهور و یا حتی در حال اجرا مخالفت کرده باشند، آن مورد خاص در حق او به حالت تعلیق در می‌آید و آن کشور، هیچ گونه تعهدی به اجرای آن ندارد! مشکل حقوقی دیگری که به موازات سایر شاخه‌های حقوقی، در قوانین دریایی نیز به چشم می‌خورد، تأیید ضمنی و یا مصلحتی برخی از حقوق ویژه به نفع برخی از دولت‌ها می‌باشد که شایسته است به زودی شاهد اصلاح آن‌ها باشیم.

۲) تقسیم بندی جغرافیای آب‌ها و چگونگی بهره‌برداری از منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره: محدوده قانونی دریای

سرزمینی تا مدت‌های مدیدی هیچ قاعده مشخصی نداشت. ولی آنچه که در قرون ۱۵ و ۱۶ کشورهای همچون هلند و کشورهای حوزه مدیترانه مورد استفاده قرار می‌دادند و به قاعده تیررس توپ معروف بود، بسیار منطقی تر به نظر می‌رسید. زیرا در آن هنگام، این فاصله با حداکثر برد توپخانه کشور ساحلی تعیین می‌شد (حداکثر سه مایل) که این قاعده تحت عنوان پشک به عنوان یک قاعده سنتی در خرید و فروش اراضی کشاورزی در ایران نیز رواج داشته است (یعنی حداکثر قدرت پرتاب سنگ توسط خریدار!! یادآوری می‌شود که در کنفرانس ۱۹۳۰، فقط ۲۰ کشور، تمایل به تصویب ۳ مایل داشتند و برخی از کشورهای همانند اسکانديناوی، به وسعتی معادل یک لیگ دریایی (۴ مایل) ابراز تمایل می‌کردند که نهایتاً عرض دریایی ۱۲ مایلی در کنفرانس ۱۹۸۲ مورد تأیید و تصویب قرار گرفت و مشتمل بر ۶ مایل آب‌های سرزمینی و ۶ مایل منطقه ماهیگیری بود. گرچه در برخی اسناد نیز، یک لیگ را معادل ۳ مایل ذکر کرده‌اند البته دولت انگلیس، حداکثر عمق این محدوده را تا ۱۰ مایل از خط مبدا و دولت آمریکا، آن را سه مایل می‌پنداشت. ولی بالاخره این محدوده در کنفرانس سال ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، تا عمق ۱۲ مایل به تصویب رسید و بدین ترتیب محدوده منطقه انحصاری اقتصادی نیز به وسعت ۱۸۸ مایل از خط مبدا، جمعا تا عمق ۲۰۰ مایلی را با یک شرایط خاص، تحت حاکمیت دولت ساحلی قرار می‌دهد. حال بگذریم از اظهار نظر نمایندگان برخی دولت‌ها همچون دولت انگلیس که کل محدوده انحصاری اقتصادی را نیز بخشی از دریای آزاد قلمداد می‌نمایند و هیچ حق ویژه‌ای را برای دولت ساحلی در این محدوده قائل نیستند! حقوق کشورهای ساحلی، تا حد زیادی متأثر از حقوق ملی است، نه بین المللی. زیرا این محدوده از آب‌ها، جزو خاک دولت ساحلی به شمار می‌آید. لذا هر کشور ساحلی در صورتی که توجه همیشگی به قواعد امره داشته باشد، می‌تواند قوانین خاص و انحصاری را فقط برای تردد کشتی‌های خود وضع نماید و بخش اعظمی از همان قوانین را برای کشتی‌های سایر کشورهای که مجاز به تردد و یا توقف در محدوده آب‌های ساحلی می‌باشند، به مرحله اجرا در آورند. لذا می‌توان اینچنین قضاوت کرد که بین حقوق دریاهای و حقوق داخلی دولت‌های ساحلی، رابطه ماهوی وجود دارد ولی در نقطه مقابل، هر کشوری طبق ماده ۳۸ اساسنامه ICJ می‌تواند خلأ حقوقی خود را با استفاده از اصول حقوقی مشترک و یا اصول حقوقی نظام‌های



کنفرانس سالانه پژوهش های حقوقی و قضایی

شهریورماه ۱۳۹۶



برتر حقوقی جهان همچون کامن لاء یا استابل و یا رومی- ژرمنی، مرتفع سازد^{۱۱۱}. ضمناً مراکزى همچون انجمن حقوق بین الملل که در سال ۱۸۷۳ با حضور صاحبان کشتی ها و سیاستمداران بزرگ و حقوقدانان مجرب تشکیل گردید و موسسه حقوق بین الملل دریاهای که آن هم در سال ۱۸۷۳ تاسیس شد و مدرسه حقوق هاروارد که بر روی مسائلی همچون موثرترین راه های مقابله با دزدی دریایی و قوانین خاص دریای سرزمینی متمرکز گردید کمک شایانی به رفع مشکلات حقوقی کرده اند.^{۱۱۲} در هر صورت کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ برای مرزبندی های دقیق حقوقی و جلوگیری از بروز هرگونه تنش یا تخاصم در امور دریایی، محدوده دریایی هر کشور صاحب منابع آبی غیر محدود را به سرزمین ساحلی، دریای سرزمینی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری ماهیگیری، منطقه انحصاری اقتصادی (فلات قاره) و آب های آزاد تقسیم بندی کرد و برای هر یک از آن ها تعریف و محدوده های خاصی را ارائه داد.^{۱۱۳} ضمناً حق ساخت جزایر مصنوعی به عنوان بندر آب های عمیق و فرودگاه داخل آب و سکوی حفاری و حتی استقرار یک شهرک صنعتی بر روی آن، برای دولت ساحلی محفوظ است و مالکیت دولتی بر فلات قاره را نیز برگرفته از اعلامیه ۱۹۴۵ ترومن رئیس جمهور آمریکا می دانند. البته ICJ نیز مالکیت دولت ساحلی بر فلات قاره را تأیید و این محدوده را ادامه طبیعی قلمرو زمینی تلقی نموده، مالکیت بر آن را یک حق ذاتی قلمداد می نماید.^{۱۱۴} وانگهی؛ از ۴ آزادی مصوب کنوانسیون ۱۹۵۸ در منطقه انحصاری اقتصادی، یعنی آزادی ماهیگیری، کشتیرانی، پرواز، کابل کشی و لوله کشی، فقط آزادی اول به طور انحصاری در اختیار دولت ساحلی است و بقیه دولت ها در سه آزادی دیگر سهیمند. خوشبختانه نظام حقوقی بین الملل اسلام نیز بسیاری از قوانین و کنوانسیون های مصوب در موضوعات معطوف به حقوق دریاهای را مورد تأیید و امضا قرار داده است. منجمله حقوق دولت ساحلی که تجانس دقیقی با حق ارتفاع دارد و دانشمند برجسته ای همچون پارادل نیز به شدت مدافع همین نظریه بوده است و وجود رابطه بین حقوق بین الملل دریاهای و حقوق بین الملل اسلام را مورد تأیید قرار داده است.^{۱۱۵} ضمناً محدودیت های تردد کشتی ها در محدوده آب های داخلی، عیناً به حریم هوایی (نه فضایی) دریاهای نیز تسری می یابد و هرگونه پرواز در فراز این مناطق آبی منوط به اخذ مجوز از کشور ساحلی است که همه این موارد در کنفرانس ۱۹۱۹ پاریس به تصویب رسید^{۱۱۶} و مجموعه این قوانین، هیچگونه تباینی با اسلام ندارد. زیرا اگر حق طبیعی کشورهای ساحلی به رسمیت شناخته شود، محدوده آن تابع توافق طرفین خواهد بود که مورد تأیید مکتب اسلام نیز می باشد.

۳) حقوق مشترک ملت ها در آب های آزاد: قوانین و مقررات حمل و نقل دریایی به دلیل تبادل بیش از ۹۵٪ از کل اقلام وابسته به تجارت جهانی از طریق دریا، نقش فوق العاده موثری در شرایط اقتصادی و حتی سیاسی کشورها دارد^{۱۱۷} این موضوع در حقوق دریایی به دلیل شناور بودن برخی از منابع موجود (جابه جا شدن منبع ایجاد آلودگی، حرکت جانوران آبی و عدم امکان نگهداری آن ها در محدوده خاص، تعلق داشتن حدود ۶۰ درصد بستر دریا به کلیه دولت ها و ملل جهان، امکان بهره برداری همه دولت ها از بسیاری از حقوق مشترک در منطقه انحصاری اقتصادی و ...)، دارای حساسیت بسیار ویژه ای خواهد بود. ضمناً با عنایت به اختیارات خاص کشتی ها و ناوهای جنگی و امکان متوقف ساختن شناورهای مشکوک برای بازرسی، ممکن است مشکلاتی پدیدار گردد که حقوق دریاهای به تبیین این مسائل نیز می پردازد. اما تکلیف دولت ساحلی در مبارزه قاطع با آلوده سازی محیط زیست دریاهای تا انتهای منطقه انحصاری اقتصادی و موضوع مناقشه برانگیز ماهیگیری نیز با توجه به تمایل شدید دولت های ساحلی به حفظ منابع آبی و عدم تعرض نسبت به حقوق حاکمیتی آنان، می تواند منشاء بروز بسیاری از اختلافات باشد. به ویژه این که دو فقره از بزرگترین ناوگان ماهیگیری در اختیار فقط دو دولت، یعنی شوروی و ژاپن است^{۱۱۸} و کشور لیبیا بزرگترین ناوگان تجاری جهان را در اختیار دارد و بخش عمده ای از اقتصاد این کشور از طریق درآمد همین ناوگان تامین می شود.^{۱۱۹} بدیهی است این دولت ها تلاش فراوانی جهت تصاحب هرچه بیشتر منابع دریایی مصرف می دارند. ضمناً از آنجایی که طبق نظریه فلات قاره، کلیه منابع نفت و گاز که غالباً در همین منطقه قرار دارد، منحصر متعلق به دولت ساحلی است، بر همه دولت هاست که این امر را در کاوش ها و تحقیقات علمی خود (حقوق مشترک همه دولت ها)، مراعات نمایند. این قبیل همکاری ها موجب شده است که سازمان خواربار و کشاورزی جهانی (فائو)، تحقیقات گسترده ای را در زمینه منابع شیلات و هواشناسی به عمل آورد و یونسکو نیز در سال ۱۹۶۰، برای تاسیس کمیسیون بین الدول اقیانوس شناسی به منظور ترویج پژوهش های علمی برای کسب اطلاعات هرچه بیشتر درباره ماهیت و منابع اقیانوس ها، تلاش های گسترده ای را مبدول بدارد.^{۱۲۰} ضمناً دفاتر ملی آب نگاری، تحت پوشش دفتر بین المللی آب نگاری سازمان ملل متحد، با همکاری شورای بین المللی اکتشافات دریاهای شناسایی نقاط جغرافیایی دریاهای و اقیانوس ها و تاسیسات دریایی و جلوگیری از تصادم کشتی ها اقدامات فراوانی را انجام داده اند. شورای مزبور به سازمان ها و کمیسیون های ماهیگیری و مبارزه با آلودگی، نظرات علمی مشورتی نیز می دهد.^{۱۲۱} زیرا در امور دریایی، انتقال دانش فنی دامنه ای بسیار گسترده تر از مسائل مربوط به حقوق دریایی دارد و کشورهای در حال توسعه، یکی از مهم ترین عوامل عقب ماندگی اقتصادی خود را، عدم دسترسی به همین دانش فنی (تکنولوژی) می دانند. لذا کنفرانس سازمان ملل برای تجارت و توسعه (انکتاد)، در سال ۱۹۷۸ پیش نویس قواعد بین المللی انتقال دانش فنی را به منظور تسهیل در امر انتقال آن، تدوین و آن ها را در چندین کنفرانس دیپلماتیک به بحث گذاشت ولی هنوز توافق کلی در این باب به دست نیامده است. ضمناً سازمان بین المللی مالکیت معنوی به عنوان یکی از مؤسسات تخصصی سازمان ملل به منظور رفع برخی از مشکلات موجود، مبادرت به تجدید نظر در مفاد کنوانسیون ۱۸۸۳ حمایت از مالکیت صنعتی نموده است^{۱۲۲} و مقام بین المللی دریاهای



نیز کارگزاران بستر و زیر بستر را ملزم ساخته است که در شرایط معینی، مبادرت به انتقال دانش فنی به کشورهای در حال توسعه بنمایند. گرچه مواردی همچون رفتار کشف شده از کشتی پوئبلو که در حین تحقیقات دریایی در آب های کره شمالی، به جاسوسی مشغول بود و توسط این کشور توقیف شد، موضوع تحقیقات علمی را نیز شدیداً خدشه دار کرده است!!^[۱] وانگهی؛ اگر هرگونه تحقیقاتی صرفاً برای استفاده های نظامی صورت پذیرد، ممنوع است. زیرا بستر دریاها می تواند محل امنی برای استقرار تجهیزات نظامی و زیر دریایی ها و محل بسیار مناسبی برای حمل کلاهک های هسته ای و سکوهاى سیار به شمار آید.^[۲] لذا عدم استفاده نظامی از دریاها همانند ممنوعیت فعالیت های نظامی در فضا بسیار حائز اهمیت است. به ویژه اینکه بیش از $\frac{4}{5}$ قوای دریایی جهان، به دولت های عضو ناتو و پیمان ورشو، تعلق دارد که اکثر فعالیت های نظامی خود را بر دریاها متمرکز ساخته اند.^[۳] علاوه بر موارد فوق، اقدامات نظامی تعرضی فراوانی از سوی دریا انجام شده است که نگرانی های فراوانی را در پی داشته است که یکی از آن ها، انفجار شتابزده و گستاخانه کشتی آرژانتینی موسوم به ژنرال بلگرانو بود. بدون توجه به اینکه ناو مزبور اصولاً در محدوده خارج از منطقه مورد مناقشه در حال تردد بود!!^[۴] در حالی که اصولاً اصل آزادی دریاها بر اساس معیارهای موجود در اصول لسه فر تنظیم شده است که این اصول بر پایه عدم مداخله هر یک از دولت ها در نظام حقوقی دریای آزاد و پای بندی همگانی به این اصول تکیه دارد تا حقوق همگانی در دریاها مصون بماند.^[۵]

۴) چگونگی بهره برداری از بستر دریاها و ماهیت و چیستی مسئولیت های محوله به مقام بین المللی دریاها: یکی از بزرگ

ترین معضلات فعلی جهان در امر حمل و نقل دریایی این است که برخی از دولت های زیاده خواه و تمامیت طلب، تمامی مساعی خود را بر این امر متمرکز می سازند که با حربه ظاهرناظر منطقی میراث بشریت، سلطه خود بر منابع دریایی و بستر دریاها را تحکیم و یا گسترش دهند!! در حالی که از دیدگاه اسلام و حتی انسان های خردمند، انسان و یا دولت موفق، نه هرگز در صدد اجحاف به هم نوعان خویش بر می آید و نه از حقوق بدیهی خود به عنوان یک انسان و یا یک دولت، چشم پوشی می نماید. چنین حسی، بیشترین تجانس را با فطرت پاک بشری دارد و این حس متعالی، همان چیزی است که در دو منشور آمریکایی و آفریقایی حقوق بشر نیز ملاحظه می شود و از آنجایی که بنا به آموزه های این دو سند پر افتخار بین المللی، هر انسانی نه تنها در قبال خویش، بلکه در قبال خانواده و جامعه ای که در آن زندگی می کند دارای مسئولیت می باشد، مندرجات هر دو منشور با ندای فطری انسان ها هماهنگ گشته است و خیر و سعادت کل بشریت را در دستور کار خود قرار داده است. ولی متأسفانه حتی در دنیای معاصر نیز حقیقت گزنده ای که در هر ورق از حکومت افراد مستبد به چشم می آید این است که برخی دولت ها می خواهند حتی تا حد بی اعتنائی به قواعد حقوق بین الملل، از حاکمیت مطلق برخوردار باشند.^[۶] مثلاً دولت آلمان فقط و فقط به این دلیل با تشکیل ICJ^[۷] مخالفت می کرد که آن را موجب تضعیف حاکمیت مطلق دولت ها می دانست!! در زمینه حقوق دریایی و اهمیت این منابع سرشار نیز از حدود یک قرن پیش که کشتی اکتشافی چلنجر انگلیسی موفق به کشف کلوخه های منگنز به قطر تقریبی سیب زمینی معمولی در سطح وسیعی از بستر دریا شد، اهمیت منابع بستر و زیر بستر دریاها به شدت مورد توجه جهانی قرار گرفت و مسابقات تکنولوژیکی از سوی معدود دولت های دارای تجهیزات پیشرفته تر، برای تصاحب هرچه بیشتر این منابع آن هم صرفاً با ترفند و تلقی میراث بشری از منابع دریای آزاد، آغاز گردید!! گرچه این کشف در عمق ۳۵۰۰ متری صورت گرفت که معمولاً خارج از محدوده فلات قاره است^[۸]، ولی وسعت و حجم این منابع به حدی زیاد است که در یک مقایسه اجمالی ادعا می شود که اگر در حال حاضر کشور ژنر حدود ۴۲٪ از کبالت جهان را تامین می کند، صادرات این دولت در صورت عدم بهره برداری از معادن بستر دریاها، به شدت سقوط خواهد کرد. همچنین دولت گابن که ۱۵ تا ۲۰ درصد منگنز جهان و کشورهای کانادا و شوروی و فرانسه و استرالیا که تامین کننده انحصاری نیکل جهان هستند، از این امر به شدت متضرر می شوند. البته این منابع به سادگی از اعماق دریاها به سطح خشکی منطبق نمی شوند و اگر دستگاه های غول پیکر لایروبی کف دریاها با لوله و یا کابل های موجود و یا تاسیسات دولت ساحلی برخورد نموده، خساراتی را به آن ها وارد نمایند، ملزم به جبران خسارت هستند^[۹]. ولی اگرچه بستر اعماق دریاها تابع نظام حقوقی دریای آزاد نیست و هرگونه بهره برداری از آن، وابسته به مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ و مقررات مصوب مجمع عمومی و کارگزار می باشد، ولی گروه ۷۷ و کشورهای در حال توسعه، از این امر به شدت نگرانند که قانونگذاری های یک جانبه و صدور مجوز معدنکاری بر اساس آن ها، مغایر با حقوق بین الملل عرفی و اعلامیه اصول حاکم بر بستر دریاها و قطعنامه های سازمان ملل باشد.^[۱۰] مثلاً در حال حاضر به دولت هایی که کنوانسیون ۱۹۸۲ را امضا نکرده و یا با برخی مفاد آن مخالفت کرده اند، اجازه معدنکاری یک جانبه داده می شود! در حالی که گروه ۷۷ معتقد است که قاعده حقوق بین الملل مبنی بر منع معدنکاری یک جانبه، یک قاعده آمره و غیر قابل فسخ است و هیچ دولتی نمی تواند خود را از آن مستثنی کند!!^[۱۱] پس امید است که با حساس کردن هرچه بیشتر افکار عمومی که برگزاری چنین کنفرانس هایی از مصادیق بارز آن می باشد، زمینه اجرای هرچه بیشتر حقوق فراهم آید.

۵) سازمان های موثر در بهره برداری مطلوب از دریاها: یکی از سازمان هایی که سابقه همکاری های مزمینی در ارتباط با حقوق دریاها

و مقررات حمل و نقل دریایی دارد، سازمان خواربار و کشاورزی جهانی یا همان فائو (Food and Agriculture organization – FAO) که در



زمینه امور ماهیگیری و شیلات و چگونگی حفظ منابع دریایی با IMO (International Maritime Organization) همکاری دارد که مهم ترین سازمان ذی صلاح بین المللی ذریبط است. این سازمان بیشترین تاثیر مستقیم را بر حقوق دریاها و کلیه مراحل تدوین و توسعه آن داشته و دارد و صلاحیت گسترده ای در امور کشتی رانی و امور فنی مربوط به آن را نیز داراست. به همین جهت کمیته های متعددی تحت عنوان کمیته ایمنی دریایی، حقوقی، حفاظت محیط زیست دریایی را تشکیل داده است. حساس ترین وظایف بر عهده کمیته ایمنی است که وظیفه تنظیم مقررات جلوگیری از تصادم دریایی، جلوگیری از حمل مواد خطرناک، مبارزه با آلودگی دریایی، طبع و نشر روزنامه ویژه کشتیرانی و را بر عهده دارد. اساسنامه و پیمان IMO نیز در سال ۱۹۴۸ یعنی فقط سه سال پس از جنگ جهانی دوم منعقد و از سال ۱۹۵۸ به مرحله اجرا در آمد.

(۶) مهم ترین کنوانسیون های دریایی: مهم ترین پیمان های بین المللی دریایی، کنوانسیون های ۱۹۶۵ موسوم به تسهیل تردد دریایی بین المللی و کنوانسیون ۱۹۶۹ تحت عنوان اندازه گیری ظرفیت کشتی ها و کنوانسیون بین المللی ۱۹۷۲ کانتینر های ایمنی می باشند که هر کدام سهم قابل توجهی در تامین ایمنی دریا داشته اند. اجرای این قواعد، مرهون کنوانسیون سولاس است که تاکنون دو بار یعنی در سال های ۱۹۸۱ و ۱۹۸۳ مورد تجدید نظر و اصلاح قرار گرفته است. معاهده مزبور یکی از ثمربخش ترین دستاورد های دهه های اخیر بوده است که تاثیر به سزایی در تامین امنیت دریایی داشته است. ضمنا کنوانسیون های دیگری همچون پیمان های ۱۸۸۴ حفاظت کابل های زیر آبی ۱۹۳۰ تعیین محدوده دریایی سرزمینی، ۱۹۵۲ چگونگی توقف کشتی ها، ۱۹۵۸ کنوانسیون دریای آزاد، ۱۹۶۰، ۱۹۶۳، ۱۹۶۷ فعالیت ماهیگیری در آتلانتیک شمالی از مهم ترین مصوبات حقوقی در امور دریایی بوده است. ضمنا کنوانسیون های متعددی، برای مقابله هرچه جدی تر با انواع آلودگی، فرایندی شبیه صلاحیت جهانی را به دولت های ساحلی اعطا می کنند. بدین معنی که دولت های ساحلی، به نیابت از همه مردم جهان و بالطبع همه دولت ها، حق و اختیار تعقیب مجرمان در دادگاه های ملی را دارند و در صورت هرگونه تعلل دولت صاحب پرچم در رفع معضل و مجازات خاطیان، دولت های ساحلی می توانند با قدرت وارد عمل شوند. خوشبختانه کنوانسیون مشابهی برای جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از ریختن مواد زائد به دریاها از طریق کشتی ها و یا هواپیماها تشکیل شد که به کنوانسیون اسلو معروف است. ولی بازم بزرگ ترین معضل بین المللی در قواعد دریایی این است که اکثر کشتی های هسته ای فعال در عرصه آب های بین المللی، همان ناوهای متعلق به دولت ها (نه بخش خصوصی) هستند که اگر هر یک از دادگاه های دول خارجی بر علیه آن ها مبادرت به اقامه دعوی نماید، آن ها قادرند به مصونیت و عدم مسئولیت خویش متوسل شوند! لذا چنین روزنه های اصالت حقوق دریایی را مختل ساخته است.

(۷) تبیین موجز دیدگاه حقوقی بین الملل اسلام، معطوف به حقوق بین الملل دریاها: همانگونه که تاریخ حقوق نشان می دهد، سابقه حقوق مدون بین المللی در هر چهار زمینه حقوق عمومی، هوایی، فضایی و حتی حقوق بین الملل دریاها، غالباً به آستانه قرن بیستم و مقارن با تأسیس جامعه ملل باز می گردد. بنابراین تمامی قواعد مورد تأیید جهان اسلام در ارتباط با حقوق دریایی، ناگزیر در شمار احکام امضایی قرار دارد، نه تأسیسی و ایجادی. ضمنا تدوین حقوق دریایی در چنین مقطعی از تاریخ، موجد بروز یک مشکل بزرگ و لاینحل شده است. زیرا این دوران، به شدت متأثر از نهضت مذهب زدایی از کلیه ارکان و شئون اجتماعی بوده است و از همین رو تلاش مجدانه ای به عمل می آمده است که کل محتوای حقوق را، محصول انحصاری دوران روشنگری علمی و تجدد تلقی نمایند و مجموعه دین و مذهب را عاری از هرگونه آموزه های حقوقی و عامل رکود و جمود جوامع بشری معرفی نمایند؟! ولی در جهان اسلام نیز همانند تلاش های علمای حقوق در عرصه بین المللی، افرادی همچون علامه میرزا محمد حسین غروی نائینی، معروف به میرزای نائینی و علامه اقبال لاهوری و رهبر فقیه انقلاب اسلامی ایران و علیرغم این که گاهی به حدی مورد بغض روحانیون و علمای دینی متحجر قرار می گرفتند که آنان را متهم به تکفیر می کردند ولی مجاهدات فراوانی جهت هماهنگ نمودن امت اسلام با حقوق موجه بین المللی مبذول داشته اند که قانون اساسی ایران (در صورت اجرای صحیح) حاصل همین تلاش زینده حقوقی و یکی از پیشرفته ترین مجموعه حقوقی مورد تأیید مبانی حقوقی اسلام می باشد. این در حالی است که بسیاری از علمای اسلام، به طور کاملا ناخواسته در دام یک سیاست ننگین گرفتار آمده اند که شعاع تسری آموزه های دینی را در گستره کاملا محدود امت اسلام محصور ساخته و آن را فاقد کارایی برای جهان خارج از این آئین معرفی می کرده اند!! عجیب اینکه تمامی استنادات این قبیل افرادی که به ناحق خود را علمای دین می پندارند، این بوده است که چنین مسائلی مستقیماً در دین وجود ندارد و یا از سوی پیامبر عنوان نشده است!! در حالی که اولاً از روح آموزه های دین می توان احکام مشابهی را استخراج نمود و با استنادات مرصوصی همچون آنچه که در آیه شریفه یا ایها الذین آمنوا اوفوا بالعقود^۱ و یا حدیث نبوی المؤمنون عند شروطهم مستتر است، بستر لازمه را بین آموزه های اسلام و نیازهای حقوقی دنیای معاصر فراهم ساخت. خصوصاً این که مکتب اسلام با تعابیر ارزشمندی همچون صدوراً نقیه من الغلّ و الخلاع، یعنی شایسته است که دل هایتان را از هر گونه خیانت و یا توطئه تهی سازید، اصول حقوقی متقنی را ارائه و دست دوستی به سوی جهانیان دراز کرده است. حال بسیار جالب است که این آموزه ها را با قانون مصوب سال ۱۶۴۸ پارلمان انگلستان مقایسه کنیم که تصریح می کرد: هرکسی عقیده ای مخالف تثلیث ابراز نماید، محکوم به اعدام است!! عجیب تر اینکه همین کشور، تنها در چند سال بعد طی قانون جدیدی مذهب رسمی کشور را پروتستان اعلام کرد و تصریح نمود که هیچ



کنفرانس سالانه پژوهش های حقوقی و قضایی

شهریورماه ۱۳۹۶



کاتولیکی حق ندارد در قلمرو حکومت انگلستان، به رسم مذهبی خود عمل کند!!!^۱ لذا چه زیباست که کلام ماندگار آلفرد هیچکاک را چاشنی کلامان بنماییم که می فرمود: قبول حقیقت از بیان حقیقت سخت تر است!^۲ بر همین اساس از علمای دین و خردمندان جوامع انسانی بخواهیم که با ممارست در مسیر ایجاد همدلی و احترامات متقابل، فضایی آکنده از صلح و مفاهمه را بر جهان حاکم نمایند تا همه توانمندی های انسان ها به جای تخریب و تعارض، به سمت رشد و توسعه و سعادت همگانی ساماندهی شود.

***نتایج:** همان گونه که در موضوع این مقاله عنوان شده بود، در این پژوهش اهتمام ویژه ای پیرامون واکاوی ماهیت حقوق بین الملل دریایی به عنوان یکی از وجوه حقوقی متضمن صلح و مفاهمه جهانی و تطبیق آن ها با نظریات ناب علمای حقوق و پیروان اسلام به عنوان طیف وسیعی از جمعیت فعال بر روی کره زمین به عمل آمد و مستندات وثیق و منابع مرصوصی که در متن مقاله به آن ها اشاره شد، یک با دیگر نشان داد که اگر نیازهای عمومی جوامع انسانی از چنگال و سیطره سیاست مداران و حاکمان جاه طلب درآید و به خردمندان جامعه سپرده شود، هیچگونه تباینی بین اهداف حقوق بین الملل و مبانی اعتقادی نحله های مختلف فکری منجمله مسلمین به وجود نخواهد آمد و صلح و دوستی پایدار، محصول مستقیم این تعامل و همدلی خواهد بود. همچنان که نقش ممتاز حقوق بین الملل و نهادهای برخاسته از آن همچون سازمان ملل و ICJ و ICC و دیوان های داوری و، ایجاد صلح و مفاهمه بین المللی است و وقایع جهانی نیز مؤید آن است که همه انسان ها به دنبال مفاهمه هستند، نه مشاجره و مناقشه داخلی یا خارجی.

***پیشنهادهای:** حذف روش کنسانسوس به دلیل مغایرت با قاعده فاخر هر دولت، یک رای / تشکیل پلیس بین الملل دریایی / کنترل عملیات دولت هایی همچون ژاپن و روسیه در ماهیگیری بی رویه / جلوگیری از حمل گازهای مایع و مواد شیمیایی و به صورت فله در دریاها.

^۱ کریمی عبدالعظیم، خرد نامعقول، عابد، ۱۳۸۲، ص ۲۱۱

^۲ پیشین، ص ۱۸

^۳ آقای تیمور، کتاب مدیر، کتاب طلایی جامع، ۱۳۹۱، ص ۳۴

^۴ پیشین، ص ۳۴

^۵ کریمی عبدالعظیم، یادداشت های ممنوعه، عابد، ۱۳۸۵، صص ۲۲۴ - ۲۲۹

^۶ نجفی اسفاد مرثی، حقوق دریایی، سمت، ص ۱۵۵

^۷ پیشین، ص ۲۵۷

^۸ آن لو و رابین چرچیل، ترجمه بهمن آقای، حقوق بین الملل دریاها، گنج دانش، ۱۳۹۳، ص ۱۴

^۹ پیشین، ص ۱۴

^{۱۰} پیشین، ص ۱۰۸

^{۱۱} پیشین، صص ۱۸۱ - ۱۸۴

^{۱۲} پیشین، ص ۱۵

^{۱۳} پیشین، ص ۲۵۲

^{۱۴} پیشین، ص ۲۰

^{۱۵} پیشین، ص ۲۲

^{۱۶} پیشین، ص ۴۸

^{۱۷} پیشین، صص ۱۹۷ - ۱۹۸

^{۱۸} پیشین، صص ۱۰۰ - ۱۳۰

^{۱۹} پیشین، ص ۱۰۶

^{۲۰} پیشین، ص ۳۱۳

^{۲۱} پیشین، ص ۳۱۴ و ۳۱۸

^{۲۲} پیشین، ص ۳۱۸

^{۲۳} پیشین، ص ۴۶۰

^{۲۴} پیشین، صص ۴۶۰ - ۴۶۱

^{۲۵} پیشین، ص ۴۶۳

^{۲۶} پیشین، ص ۴۴۸

^{۲۷} پیشین، ص ۴۷۵

^{۲۸} پیشین، ص ۴۶۹

^{۲۹} پیشین، ص ۴۷۹

^{۳۰} پیشین، صص ۲۵۳ - ۲۵۴

^{۳۱} زمانی سید قاسم، حقوق بین الملل اقتصادی، شهر دانش، ۱۳۹۳، ص ۷۹

^{۳۲} نژندی منش هبیت الله، حل و فصل مسالمت آمیز اختلافات بین المللی، نشر میزان، ۱۳۹۱، ص ۱۴۴

^{۳۳} آن لو و رابین چرچیل، ترجمه بهمن آقای، حقوق بین الملل دریاها، گنج دانش، ۱۳۹۳، ص ۲۷۳

^{۳۴} پیشین، ص ۲۷۴



پیشین، ص ۳۰۸

پیشین، ص ۳۰۹

آلن لو و رابین چرچیل، ترجمه بهمن آقایی، حقوق بین الملل دریاها، گنج دانش، ۱۳۹۳، ص ۳۹۶

آلن لو و رابین چرچیل، ترجمه بهمن آقایی، حقوق بین الملل دریاها، گنج دانش، ۱۳۹۳، ص ۳۷

پیشین، ص ۳۳۹

پیشین، ص ۲۷۱

پیشین، ص ۱۴۰

پیشین، ص ۲۷۰

پیشین، ص ۴۰۳

پیشین، ص ۴۱۷

قرآن مجید، سوره مبارکه مائده، آیه شریه اول

عمید زنجانی عباسعلی، حقوق معاهدات بین المللی و دیپلماسی در اسلام، پورروشن، ۱۳۹۰، ص ۲۳

هاشم زاده صبا کتابچه جیبی، ۵۲۰ گفتار آموزنده، نوید پارسیان، ۱۳۹۳

(۱) ***منابع و مأخذ:** آقایی تیمور، کتاب مدیر (دانش نوین مدیریت MBA – Master of Business Administration)، انتشارات کتاب طلایی جامع، چاپ دوم، ۱۳۹۱/ زمانی سید

قاسم، حقوق بین الملل اقتصادی، شهر دانش، چاپ ششم ۱۳۹۳/ ضیایی بیگدلی محمدرضا، حقوق بین الملل عمومی، گنج دانش، چاپ چهل و هفتم، ۱۳۹۳/ کریمی عبدالعظیم، خرد

نامعقول، انتشارات عابد، چاپ سوم ۱۳۸۲ / لو آلن – چرچیل رابین، ترجمه آقایی دکتر بهمن، حقوق بین الملل دریاها، انتشارات گنج دانش، چاپ هفتم، ۱۳۹۳/ نژندی منش هیبت الله،

حل و فصل مسالمت آمیز اختلافات بین المللی، نشر میزان، چاپ سوم، ۱۳۹۱ // هاشم زاده صبا، کتابچه جیبی ۵۲۰ گفتار آموزنده، نوید پارسیان، چاپ اول، ۱۳۹۳/ نجفی اسفاد

مرتضی، حقوق دریایی، سمت، چاپ پنجم، ۱۳۹۳