

## فصل ۱

### کاربرد حقوق و بیمه دریایی



## اهداف کلی

- هنرجو باید پس از پایان این فصل قادر باشد:
- ۱ ضرورت و کاربرد حقوق و بیمه دریایی را فرا بگیرد.
  - ۲ با مقاوله نامه سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق دریاها آشنا شده و عناوین آن را بداند.
  - ۳ مناطق پنج‌گانه دریایی را بشناسد.
  - ۴ خط مبدأ را بشناسد و نحوه محاسبه آن را بداند.
  - ۵ عناوین و موضوعات مقاوله نامه‌های مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی را فرا بگیرد.
  - ۶ با صنعت بیمه دریایی آشنا شده و فعالیت‌های دریایی تحت پوشش آن را بیاموزد.

## نکات مورد توجه در تدریس فصل

- ۱ هدف این بخش از کتاب این است که هنرجویان با مباحث کلی حقوق دریایی؛ از جمله اهمیت حقوق دریایی، شاخه‌های حقوق دریایی، وضعیت جمهوری اسلامی ایران در عضویت و رعایت مفاد حقوق بین‌المللی دریایی، انواع مقاوله نامه‌های دریایی موجود و اهمیت و کاربرد هر کدام از آنها، مناطق دریایی و قوانین و مقررات مربوط به هر یک از مناطق دریایی و در نهایت بیمه دریایی آشنا شوند.
- ۲ می‌بایست در تدریس این بخش از کتاب با به‌کارگیری و مشارکت حداکثری هنرجویان به صورت عملی و ارائه تکالیف علمی و پژوهشی متناسب با مباحث این درس و تخصیص زمان کافی و مناسب به هنرجویان جهت ارائه نتایج تحقیقات خود در کلاس، در راستای تقویت حس کنجکاوی و کشف حقایق و یادگیری پایدار هنرجویان گام عملی و اساسی برداشته شود.
- ۳ در این بخش از کتاب استفاده از وسایل و تجهیزات کمک آموزشی متناسب با درس از جمله نقشه‌جات مستند و تاریخی، فیلم‌های آموزشی، مدارک و مستندات عینی و ملموس موجود در خصوص بیمه دریایی و بازدیدهای علمی و آموزشی از اماکن مرتبط با این مباحث از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است.
- ۴ اهتمام و جدیت کافی به فعالیت‌های کلاسی، بحث‌های کلاسی، کار در منزل و تحقیق‌های ارائه شده در متن درسی و اختصاص نمره به آنها مورد تأکید بوده و توصیه می‌شود از هنرجویان خواسته شود در مباحث کلاسی و تمرینات کارگاهی شرکت کرده تا ضمن درگیر شدن در فرایند یادگیری، بتوانند این نکات را به خوبی فرا گرفته و برای همیشه به خاطر بسپارند.

فعالیت‌های از قبیل «فکر کنید»، «بحث کنید»، «تحقیق کنید» و... برای فعال کردن هنرجویان و به کارگیری اطلاعات، دانسته‌ها و تجربیات آنان است. برای این فعالیت‌ها اهمیت فراوانی قایل شده و سعی کنید این فعالیت‌ها به دقت اجرا شود. برای انجام این تکالیف راهنمایی‌های لازم را در اختیار هنرجویان قرار داده و در پایان هر فعالیت، یک بحث کوتاه تکمیلی داشته باشید.

۵ دانستن و یادگیری برخی از مباحث درسی مانند نام و محدوده آبهای داخلی و سرزمینی و قوانین حاکم بر هر کدام از مناطق دریایی، کاربرد مقوله نامه‌های دریایی، مفهوم و قوانین عبور بی‌ضرر، مفاد و محتوای بیمه‌نامه دریایی به‌طور کامل مورد تأکید بوده و شایسته است در ارزشیابی این بحث موارد بالا مدنظر قرار گیرد.

۶ در جلسه اول به مقدماتی که در محتوای درس ارائه شده بپردازید تا دانش‌آموزان با موضوعات درسی درگیر شوند. توجه داشته باشید نحوه تدریس به صورتی باشد که ارتباط تعاملی و دو طرفه بین معلم و هنرجو برقرار شده و از نظرت هنرجویان نیز در کلاس و کارگاه استفاده شود و هنرآموز متکلم وحده و سخنران نباشد.

۷ قبل از ارائه مفاهیم جدید در این فصل، از آموخته‌های قبلی هنرجویان در دروس عمومی کتاب‌های سال دهم و یازدهم استفاده نموده و با طرح سؤالات شفاهی به ارزیابی ابتدایی هنرجویان پرداخته و فصل را شروع نماید. همچنین از کتاب راهنمای هنرآموز، در ارائه اطلاعات بیشتر و مطالب جذاب و به‌کارگیری مثال‌های عینی و تاریخی بهره‌برداری کافی به‌عمل آید. هنرآموزان محترم برای توضیحات تکمیلی مطالب فصل، موارد ذکر شده در بخش‌های **دانش‌افزایی** را مورد توجه قرار داده و هنگام آموزش آنها را به‌کار گیرد.

## سؤال‌های پیشنهادی

- دلیل اهمیت «حقوق دریایی» چیست و چرا در دنیای امروز «حقوق دریایی» یکی از شاخه‌های مهم علوم دریایی است؟
- مقوله نامه سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق دریاها چیست و شامل چه عناوینی است؟
- مناطق پنج‌گانه دریایی کدام‌اند؟
- خط مبدأ چیست و نحوه محاسبه آن چگونه است؟
- مقوله نامه‌های مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی کدام‌اند؟
- صنعت بیمه دریایی چیست و کدام یک از فعالیت‌های دریایی را تحت پوشش قرار می‌دهد؟

## اهداف جزئی مرحله یادگیری

### – شایستگی های فنی:

- ۱ ضرورت و کاربرد حقوق و بیمه دریایی را فرا بگیرد.
- ۲ با مقاله نامه سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق دریاها آشنا شده و عناوین آن را بداند.
- ۳ مناطق پنج گانه دریایی را بشناسد.
- ۴ خط مبدأ را بشناسد و نحوه محاسبه آن را بداند.
- ۵ عناوین و موضوعات مقاله نامه های مصوب سازمان بین المللی دریانوردی را فرا بگیرد.
- ۶ با صنعت بیمه دریایی آشنا شده و فعالیت های دریایی تحت پوشش آن را بیاموزد.

### – شایستگی های غیر فنی:

- ۱ در محیط کلاس و کارگاه، رعایت نظم و ترتیب و نظافت کاری، کار گروهی، مسئولیت پذیری، توجه به محیط زیست و اخلاق حرفه ای را یاد بگیرد.
  - ۲ با استفاده از روش فناورانه و توسط اینترنت این واحد را یاد بگیرد.
  - ۳ حل مسئله را به صورت تحقیق و با استفاده از فناوری انجام دهد.
  - ۴ فعالیت ها را با کار گروهی و مباحثه حل کند.
- دانش افزایی:

### تعریف حقوق دریایی: (Maritime law)

کلیه قوانین بین المللی دریایی یا مقررات حاکم بر کشتیرانی بین دولت ها را حقوق دریایی می نامند. یک افسر دریایی بایستی با اصول و مقررات بین المللی دریایی آشنایی داشته باشد تا در آب های دوردست، بتواند مطابق با قوانین و مقررات مدون و مصوب رفتار نموده و از ضایع شده حقوق کشتی، کارکنان و کشور جلوگیری نماید. حقوق دریایی مباحث زیادی از جمله؛ محدوده و مناطق دریایی، تابعیت و ثبت کشتی، بازرسی اسناد کشتی، اجاره و رهن کشتی، حمل و نقل دریایی، کنوانسیون های دریایی، حدود مسئولیت، وظایف و تعهدات مالکین کشتی، مسئولیت ها و اختیارات فرمانده و کارکنان کشتی، جست و جو و نجات در دریا، خسارات دریایی، دادگاه دریایی و بیمه دریایی تابعیت و ثبت کشتی، تغییر نام کشتی، انتقالات و معاملات کشتی، بازرسی اسناد کشتی، تخلیه و بارگیری، وظیفه و مسئولیت فرمانده در تحویل گرفتن و حمل بار، وظیفه فرمانده در حفاظت از محیط زیست، وظیفه فرمانده در همکاری با بازرسان، وظیفه و اختیارات فرمانده در حفظ نظم و امنیت کشتی، وظیفه فرمانده در مورد مصدومان یا بیماران، ارائه گزارش در موارد بروز سوانح و حوادث غیرعادی، عدم پرداخت مخارج کشتی، وثیقه گذاشتن کشتی، کرایه بار و بار جهت اخذ وام، تخلیه بار به تقاضای فرستندگان، امکان انتقال بار به کشتی دیگر، پرداخت خسارات، ترک اجباری کشتی در طی سفر، از بین رفتن کالا، به دریا ریختن کالا، تأخیر حرکت کشتی و... را شامل می شود.



### تعریفی دیگر:

در حالت کلی به مجموعه قوانین مقررات و عرف‌های دریایی که حاکم بر روابط افراد و دولت‌ها در امور حمل‌ونقل بار و مسافر در دریا بوده است و موضوعات و مسائل مربوط به کشتیرانی بازرگانی و ایمنی در دریا اطلاق می‌شود. البته در تعریف فوق که در سال‌های گذشته ارائه شده است باید امروزه مسائلی چون آلودگی نفتی که به دلیل توسعه و پیشرفت‌های صنعتی و تکنولوژی حاصل شده را نیز لحاظ کرد.

حقوق دریاها، حقوق بین‌الملل دریاها یکی از شعبات حقوق بین‌الملل عمومی و مجموعه‌ای از اصول، قواعد و مقرراتی است که کشورها باید در روابط بین‌الملل خود، راجع به امور دریایی رعایت کنند.

مطابق تعریف فوق، حقوق دریاها بر همه مناطق دریایی شامل آب‌های داخلی، آب‌های مجمع‌الجزایری، دریای سرزمینی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی، فلات قاره، دریای آزاد و... حاکم است. ضمن اینکه حقوق دریاها برای تمامی دولت‌ها، اعم از دولت‌های ساحلی و دولت‌های محصور در خشکی حقوق و تکالیفی را در نظر گرفته است. به عبارت دیگر حقوق دریاها برای هر یک از مناطق دریایی، نظام حقوقی خاصی را پیش‌بینی نموده که باید توسط تمامی کشورها رعایت گردد.

امروزه حقوق دریاها به نحو چشم‌گیری توسعه و رشد یافته است، به طوری که خود به گرایش‌های تخصصی از جمله حقوق بین‌الملل محیط‌زیست دریایی و حقوق بین‌الملل دانش و تکنولوژی دریایی تقسیم می‌گردد.

لازم به ذکر است که نباید حقوق دریاها را با حقوق دریایی یکسان پنداشت.

حقوق دریاها شاخه‌ای از حقوق بین‌المللی است در حالی که حقوق دریایی شاخه‌ای از حقوق خصوصی (به‌ویژه حقوق تجارت) است. علاوه بر این موضوع، این دو گرایش نیز با یکدیگر متفاوت است. موضوع حقوق دریایی قوانین و مقررات حاکم بر گشتی‌های بازرگانی و حمل‌ونقل با آن می‌باشد.

در حالی که موضع حقوق دریاها، حق حاکمیت دولت‌ها بر آب‌های ساحلی و منابع کف دریاها و وضع حقوقی دریاها آزاد و... است. حقوق دریاها به موضوعاتی مانند حمل‌ونقل دریایی، بیمه دریایی، وضعیت حقوقی کشتی‌ها و مسائلی از این قبیل

می‌پردازد. در کشور ما تا سال ۱۳۴۳ قانون خاصی برای تجارت دریایی وضع نشده بود، ولی در دوم آبان ماه آن سال، قانون دریایی ایران در ۱۹۴ ماده به تصویب رسید. در این قانون، از تابعیت، رهن و اجاره کشتی، حقوق ممتاز دریایی، باربری دریایی، مسئولیت مالکان کشتی و فرمانده و کارکنان آن، حمل مسافر، تداوم، کمک، نجات در دریاها و دادگاه دریایی صحبت شده است.

فعالیت  
کلاسی



معادل استاندارد فارسی یا انگلیسی هر کدام از عناوین حقوق دریایی را در جدول بنویسید.

پاسخ فعالیت:

انگلیسی	فارسی	
Sea areas & Marine Range	محدوده و مناطق دریایی	۱
Ownership and registration	تابعیت و ثبت کشتی	۲
Inspection of ship documents	بازرسی اسناد کشتی	۳
Mortgages and rent a ship	رهن کشتی	۴
Maritime transportation	حمل و نقل دریایی	۵
United Nations Convention on the Law of the Sea	کنوانسیون حقوق دریای سازمان ملل متحد	۶
Responsibility Of The Authority	حدود مسئولیت و تعهدات مالکین کشتی	۷
of the Duties, responsibilities and authority commander and staff of the ship	وظایف، مسئولیت‌ها و اختیارات فرمانده و کارکنان کشتی	۸
Carry a passenger	حمل مسافر	۹
Collision at sea	تصادم در دریا	۱۰
Search And Rescue At Sea	جست‌وجو و نجات در دریا	۱۱
Damage to the sea	آسیب در دریا	۱۲
Maritime Court	دادگاه دریائی	۱۲
Sea Insurance	بیمه دریایی	۱۴

## ■ دانش افزایی:

### اهمیت حقوق دریاها

«حقوق بین الملل دریاها» یکی از مهم ترین دانش های حقوق بین الملل است که از قرون گذشته مورد توجه بوده است. از گذشته، دریاها نقش به سزایی در جنبه های مختلفی از جمله اقتصادی، نظامی، توسعه روابط و... داشته اند. به همین دلیل دریاها و حقوق دریاها از گذشته مورد توجه بوده اند.

حقوق دریاها اگرچه یک گرایش تخصصی می باشد، اما در عمل با گرایش های دیگری از حقوق بین الملل مانند حقوق معاهدات، حقوق محیط زیست، حقوق حل و فصل اختلافات، در ارتباط تنگاتنگ می باشد. امروزه مسائل و موضوعاتی که در حقوق دریاها مطرح می گردد، بسیار متنوع و گسترده تر نسبت به گذشته می باشد. به طور مثال امروزه مسائلی مانند حقوق و مسئولیت های دولت های ساحلی و سایر دولت ها در مناطق دریایی آب های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی، فلات قاره؛ نظام قانونی حاکم بر حفاظت از محیط زیست دریایی، پژوهش های علمی و کاوش های دریایی، نظام حقوقی حاکم بر منابع طبیعی دریاها مطرح می گردد که در گذشته یا سابقه نداشته یا به این شکل و قلمرو مطرح نبوده است.

در زمینه حقوق دریاها دو سند بین المللی مهم وجود دارد که عبارت اند از:

۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریای آزاد،

۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

کنوانسیون های فوق الذکر بالاخص کنوانسیون اخیر بسیاری از موضوعات مهم و اساسی حقوق دریاها را در بر می گیرد که در این کتاب در بیشتر موضوعات مورد بررسی قرار می گیرد.

بحث  
کلاسی



درباره ضرورت آشنایی دریانوردان با حقوق دریایی در کلاس گفت و گو کنید.  
پاسخ فعالیت:

یک افسر دریایی بایستی با اصول و مقررات بین المللی دریایی آشنایی داشته باشد تا در آب های دوردست، بتواند مطابق با قوانین و مقررات مدون و مصوب رفتار نموده و از ضایع شده حقوق کشتی، کارکنان و کشور جلوگیری نماید.

## مبانی حقوق دریاها

### کنوانسیون سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق دریا

(United Nations Convention on the Law of the Sea)

این کنوانسیون که به اختصار (UNCLOS) نامیده می شود یک معاهده بین المللی و شامل مجموعه مباحث حقوق دریایی است که در سال ۱۹۸۲ به امضا رسید. این قرارداد

بین‌المللی منبع اصلی حقوق دریاها است و به «قانون اساسی دریاها» معروف است و قواعد آن به‌طور گسترده‌ای حقوق بین‌الملل عرفی در مورد حقوق دریاها را بیان می‌کنند. این کنوانسیون مبنای حقوق حاکم بر دریاها بوده و تمامی اختلافات مرزی و تحدید حدود دریایی بین کشورها بر مبنای قوانین این کنوانسیون حل‌وفصل می‌گردد. این کنوانسیون مناطقی همچون «دریای سرزمینی»، «منطقه مجاور دریای سرزمینی»، «منطقه انحصاری اقتصادی» و «فلات قاره» را تعریف کرده و مقررات حاکم بر آن از جمله حقوق و تکالیف دولت‌ها در آنها را بیان می‌کند.

هدف از تدوین و تصویب این کنوانسیون حل‌وفصل کلیه موضوعات مربوط به حقوق دریاها با رویکرد صلح، عدالت و پیشرفت تمامی ملل جهان و ایجاد یک نظام حقوقی مطلوب در دریاها و به تبع آن تسهیل روابط بین‌المللی، استفاده صلح‌جویانه از اقیانوس‌ها و حمایت و حفظ محیط‌زیست دریایی تدوین شده است.

براساس بند ۲ از ماده ۹۸ این کنوانسیون، کلیه کشورهای ساحلی به منظور تأمین ایمنی تردد در دریا باید نسبت به ایجاد تشکیلات، به‌کارگیری و نگهداری تجهیزات خدمات جست‌وجو و نجات به اندازه کافی و مؤثر اقدام نمایند و در شرایط مورد نیاز همکاری‌های متقابل را با کشورهای همسایه ساحلی خود (کشورهای منطقه) در این رابطه معمول دارند.

این کنوانسیون پس از تصویب به مرجعی برای فعالیت‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) تبدیل شد.

این معاهده که در سال ۱۹۹۴ لازم‌الاجرا شده و در حال حاضر بیش از ۱۶۸ کشور به آن پیوسته‌اند.





### اهمیت حقوق دریاها در عرصه ملی

علاوه بر اهمیت حقوق دریاها در عرصه بین‌الملل، در عرصه ملی نیز حقوق دریاها برای کشورمان از اهمیت دو چندانی برخوردار است. کشور ایران با قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی که در شمال آن دریای خزر و در جنوب آن خلیج فارس، دریای عمان و تنگه هرمز به‌عنوان یکی از مهم‌ترین و استراتژیک‌ترین تنگه‌های بین‌المللی قرار دارد، نیازمند آگاهی کامل از قوانین و مقررات بین‌الملل در زمینه دریاهاست، تا ضمن شناخت مسئولیت‌های خود بتواند حقوق خود را مطابق حقوق و اسناد بین‌المللی استیفا نماید. اگر چه ایران کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را تصویب ننموده است، با این حال بسیاری از قواعد مندرج در کنوانسیون مذکور ناشی از عرف‌های بین‌المللی هستند که برای همه کشورها اعم از عضو و غیر عضو لازم‌الاتباع می‌باشد. فلذا از اهمیت حقوق دریاها در سطح ملی کاسته نمی‌شود. حتی شناخت حقوق دریاها برای کشورهای محصور در خشکی نیز ضروری است؛ زیرا به صراحت ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها: دریاهای آزاد به روی همه کشورها، اعم از ساحلی یا محصور در خشکی، باز می‌باشد.

**تعریف دریا:** جغرافی‌دانان دریا را مجموعه فضاهایی که حاوی آب‌های شورند، تعریف می‌کنند. این تعریف، تنها خصوصیت‌های فیزیکی آب دریا را به حساب می‌آورد، در حالی که در تعریف حقوقی عوامل دیگر هم درج می‌شوند. از منظر حقوق بین‌الملل فضاهای مختلفی که دارای آب شورند تنها به شرطی تشکیل‌دهنده دریا هستند که در همه گستره کره زمین با هم در ارتباط آزاد و طبیعی باشند. بنابراین دریای خزر، دریا به‌معنی حقوقی محسوب نمی‌گردد. زیرا گرچه شور است، اما ارتباطی با آب‌های آزاد ندارد و اصطلاحاً بسته هستند.

**مفهوم کشتی:** متأسفانه هیچ یک از کنوانسیون‌های ۱۹۵۸، ۱۹۸۲ تعریف از کشتی ارائه نمی‌دهند. اما ماده ۱۰۳ کنوانسیون لندن مورخ ۲۰ اکتبر ۱۹۷۲ در مورد پیشگیری از تصادم کشتی‌ها در دریا چنین مقرر می‌دارد. در واژه «کشتی» هرگونه ماشین یا هرگونه دستگاهی با هر نوع ماهیتی است که به‌عنوان وسیله‌ای حمل‌ونقل بر روی آب به کار گرفته می‌شود و مستعد چنین امری است.

گرچه حقوق بین‌الملل دریاها اساساً به اعمال کشورها و واحدهایی که دارای شخصیت حقوقی بین‌المللی هستند محدود است، لیکن اثرات ناگزیری برای افراد دارد. برای مثال، امکان دارد افرادی در آب‌های سرزمینی، به جرم ماهیگیری غیر مجاز دستگیر شوند و یا به کشتی‌های آنها اجازه عبور از آب‌های مجمع‌الجزایری داده نشود. در هر دو مورد، افراد مجبور ناگزیر درگیر مسائل حقوق بین‌المللی می‌شوند که امکان دارد در همان لحظه و یا در مراحل رسیدگی دادگاه مدنی مطرح شود یا توسط دولت‌های متبوع آنها در سطح بین‌المللی مورد پیگیری قرار گیرد. (حقوق بین‌الملل دریاها، رابین چرچیل و آلن لد، ترجمه بهمن آقایی، ص ۲)

(تعریف دریا این واقعیت را روشن می‌کند که در درجه اول جر و بحث‌های عمده زمان گذشته درباره حقوق دریاهای، کنترل ارتباطات را با هدف تجاری و سوق‌الجیش مدنظر داشته‌اند).

تا مدت‌ها کشتیرانی و ماهیگیری مهم‌ترین استفاده‌ها از دریا محسوب می‌گردید، اما به تدریج با ایجاد دولت‌های جدید در عرصه بین‌الملل، گسترش و توسعه روابط میان دولت‌ها و ملت‌ها و توسعه دانش و علوم دریایی، حقوق دریاهای دچار تحولات شگرفی گردیده است. به عبارت دیگر، گرچه امروزه نیز استفاده‌های گذشته از دریاهای مانند کشتیرانی و ماهیگیری حائز اهمیت است، اما ماهیت آنها در حال تحول است. امروزه باید چنین موضوعاتی با دل‌مشغولی‌های دیگر مانند آلودگی دریاهای، بهره‌برداری از منابع دریاهای مانند نفت و گاز، حفاظت از محیط‌زیست دریایی، صید و... تلفیق شوند. منشأ دل‌مشغولی‌های جدید از یک‌سو پیشرفت‌های فنی است که موجب بهره‌برداری گسترده‌تر از منابع گذشته و یا کشف شده در سال‌های اخیر است و از سوی دیگر منشأ آن تحولات جامعه بین‌الملل است که موجب شده است اکثریت دولت‌های ساحلی مدعی حق نظارت بر این بهره‌برداری شوند، در حالی که تعداد اندکی از این کشورها توانایی لازم از جهت فنی و مالی برای نیل به این مقصود دارا می‌باشند.

## آشنایی با قوانین ملی ایران در زمینه‌های دریایی

ایران از سابقه قابل توجهی در زمینه وضع قوانین ملی با موضوعات دریایی می‌باشد. اولین قانون دریایی ایران با عنوان «قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاهای» در سال ۱۳۱۳ وضع شده است.

در سال ۱۳۴۳ «قانون دریایی ایران» با ۱۹۴ ماده تهیه و به تصویب رسید. در این قانون، از تابعیت، رهن، اجاره کشتی و حقوق ممتاز دریایی، برابری دریایی، مسئولیت مالکان کشتی و فرمانده و کارکنان آن، حمل مسافر، تصادم و کمک بر نجات در دریاهای و خسارات دریایی صحبت شده و تمرکز اصلی آن بر کشتیرانی بازرگانی می‌باشد. بعد از انقلاب شکوهمند اسلامی، امتیازاتی نظیر اکتشافات علمی، موقعیت ممتاز کشور، ورود کشتی‌های مجهز، ظهور کنوانسیون بین‌المللی و پاسخ‌گو نبودن قانون دریایی ایران باعث شد تا مسئولین نسبت به گذشته به مباحث حقوق دریایی بیشتر توجه کنند. بدین ترتیب در سال ۱۳۶۱ سازمان بنادر و کشتیرانی (دریانوردی) با همکاری سازمان بین‌الملل دریایی (IMO) و با بهره‌گیری از تجارب کارشناسان حقوقی و دریایی لایحه اصلاح قانون دریایی سابق را تنظیم کرد.

آخرین قانون ایران در زمینه حقوق بین‌الملل دریاهای، با عنوان «قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان» می‌باشد که در سال ۱۳۷۲ اجرائی شده است. هدف از تصویب این قانون تمرکز مقررات پراکنده مربوط به مناطق دریایی

ایران، هماهنگی و تطبیق آن با کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها و همچنین تغییر برخی مقررات قبلی در این زمینه بود.



کار در منزل



با مراجعه به متن قانون دریایی ایران مشخص کنید چه عناوینی در این قانون مورد توجه قرار نگرفته است؟

پاسخ فعالیت:

عناوین مهمی نظیر بیمه دریایی - کار دریایی - صدور گواهینامه‌های دریایی، سازمان و صلاحیت دادگاه‌های دریایی و...

### منابع حقوق دریاها: (Law of the sea)

منابع حقوق بین‌الملل طبق بند ۱ ماده ۳۸ اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری چهار دسته می‌باشد که عبارت‌اند از:

الف) عهدنامه بین‌المللی: international convention

ب) عرف بین‌المللی: international custom

ج) اصول عمومی حقوقی: the general principles of law

د) تصمیمات قضایی judicial decisions و عقاید برجسته‌ترین حقوق دانان ملل مختلف nations  
teaching of the most highly qualified publicists of the various nations

به موجب ماده ۳۸، منبع ردیف (د) به منزله مسائل فرعی برای تعیین قواعد حقوقی محسوب می‌گردد و سایر منابع در زمره منابع اصلی حقوق بین‌الملل قرار می‌گیرند.

کنوانسیون‌های متعددی در ارتباط با حقوق بین‌الملل دریاها وجود دارند که مهم‌ترین آنها عبارت‌اند از کنوانسیون‌های چهارگانه ژنو ۱۹۵۸ راجع به:

(الف) دریای سرزمینی و منطقه نظارت؛

(ب) فلات قاره؛

(ج) ماهیگیری و حفظ منابع جاننداری دریای آزاد؛

(د) دریای آزاد، و نیز کنوانسیون حقوق دریاها.

علاوه بر دو کنوانسیون فوق‌الذکر که مهم‌ترین اسناد بین‌المللی در زمینه حقوق بین‌الملل دریاها هستند، برخی دیگر از مهم‌ترین کنوانسیون‌ها در این سرزمین عبارت‌اند از:

■ کنوانسیون بارسلون مورخ ۲۰ آوریل ۱۹۲۱ درباره آزادی عبور از دریاها؛

■ کنوانسیون لندن مورخ ۱۹۷۷ درباره جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها؛

■ کنوانسیون رم مورخ ۱۰ مارس ۱۹۸۸ در مورد مقابله با اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل پیوست آن درخصوص مقابله با اقدام غیر قانونی علیه ایمنی سکوهاى ثابت واقع در فلات قاره؛

■ موافقت‌نامه مربوط به اجرای بخش یازدهم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، معروف به موافقت‌نامه نیویورک مورخ ۲۹ ژوئیه ۱۹۹۴.

علاوه بر این معاهدات عام، توافق‌های دو جانبه بسیاری درخصوص دسترسی به بنادر، حقوق ماهیگیری و تحدید حدود مرزهای دریایی وجود دارد مانند: موافقت‌نامه تحدید حدود فلات قاره بین ایران و بحرین، ایران و عمان و...

در رابطه با عرف‌های بین‌المللی موجود در حقوق دریاها می‌توان به حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی از دریای سرزمینی یا حقوق کشور ساحلی نسبت به منابع فلات قاره اشاره نمود. البته امروزه بسیاری از عرف‌های بین‌الملل در زمینه حقوق دریاها به صورت معاهدات بین‌المللی تدوین یافته‌اند. به‌طور مثال حقوق کشور ساحلی نسبت به منابع فلات قاره که ابتدائاً در سال ۱۹۴۵ توسط ایالات متحده آمریکا اعلام گردید و متعاقباً تعداد زیادی از کشورها نیز چنین ادعایی را مطرح نمودند، در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به فلات قاره منعکس گردید. لازم به ذکر است در رابطه با عرف‌های بین‌المللی درخصوص حقوق دریاها بایستی توجه و تمرکز بر نحوه عمل و رفتار کشورهای مرتبط با مسئله باشد مانند رویه کشورهای ساحلی در ادعای مالکیت بر منابع فلات قاره که اشاره گردید.

در زمینه اصول کلی حقوقی مطرح در حقوق دریاها می‌توان از اصل آزادی دریاها، صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم کشتی در دریای آزاد نام برد.

امروزه برخی از اصول کلی در زمینه حقوق دریاها در قالب کنوانسیون‌ها تدوین گردیده‌اند. به‌طور مثال اصل آزادی دریاها در ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد تصریح گردیده است.

تصمیمات فضای بین‌المللی مانند آرای دیوان بین‌المللی دادگستری در زمینه حقوق

دریاها و دیوان بین‌المللی حقوق دریاها می‌توانند به‌عنوان منابع فرعی برای حقوق دریاها محسوب گردند. نمونه‌هایی از تصمیمات قضایی بین‌المللی در زمینه حقوق دریاها می‌توان به آرای دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو (۱۹۴۹ میلادی) بین بریتانیا و آلبانی، قضیه شیلات (۱۹۵۱ میلادی) میان انگلستان و نروژ اشاره نموده در نهایت آثار حقوق دانان برجسته نیز می‌تواند به‌عنوان منبع فرعی برای حقوق بین‌الملل دریاها محسوب گردد. نمونه‌هایی از این آثار عبارت‌اند از:

- ۱ کتاب حقوق بین‌الملل دریاها نوشته کلمبوس
- ۲ کتاب حقوق بین‌الملل دریاها نوشته اکنل
- ۳ کتاب حقوق بین‌الملل عمومی دریاها نوشته ژیلبرت ژیدل
- ۴ حقوق بین‌الملل دریاها نوشته جرجیل و لو

کار در منزل



فهرستی از معاهدات چند جانبه بین‌المللی دریایی که دولت ایران به آن پیوسته است، را بیابید و به هنرآموز خود رایانامه نمائید.

پاسخ فعالیت:

برخی از این معاهدات به شرح زیر است:

- قانون اجازه الحاق دولت ایران به موافقت‌نامه مربوط به علائم دریایی
- قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تجسس و نجات دریایی
- قرارداد بین‌المللی مربوط به خط شاهین کشتی‌ها
- قانون تصویب پروتکل کنترل انتقالات برون مرزی و دفع مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات در دریا
- قانون پذیرش یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه اقیانوس هند.


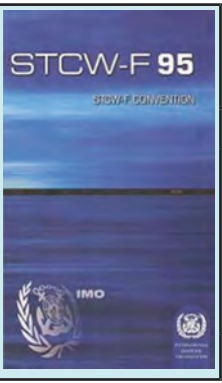



در جدول زیر برخی از مهم‌ترین مقاوله نامه‌های مصوّب سازمان بین‌المللی دریانوردی آورده شده است. با مراجعه به کتاب همراه هنرجو و سایر منابع معتبر، جدول زیر را کامل کنید.

پاسخ فعالیت:

<p>این کنوانسیون مهمترین معاهده بین‌المللی دریایی در مورد افزایش ایمنی در کشتیرانی است که هدف آن تعیین حداقل استانداردهای ساخت، تجهیز و راه اندازی کشتی‌ها با توجه به ایمنی آنها است</p> <p>نسخه اولیه آن در سال ۱۹۱۴ پس از حادثه کشتی تایتانیک تدوین شد.</p>		کنوانسیون نجات جان افراد در دریا
		SOLAS
		Safety of Life at Sea Convention
		۱۹۷۴
<p>این کنوانسیون سعی دارد تا از طریق ارائه برخی قوانین و مقررات، آلودگی دریاها توسط کشتی‌ها را تحت کنترل در آورده تا از این طریق بروز وقایع و سوانح منجر به آلودگی به حداقل برسد، قوانین و مقررات این کنوانسیون شامل مقررات ممنوعیت از بروز آلودگی توسط مواد نفتی، موارد مضر مایع به صورت فله، مواد سمی جامد بسته‌بندی، فاضلاب کشتی‌ها، زباله کشتی‌ها و نیز آلودگی هوا توسط کشتی‌ها می‌باشد.</p>		کنوانسیون ممانعت از بروز آلودگی در دریاها توسط کشتی‌ها
		Marpol
		International Convention for the Prevention of Pollution From Ships
		۱۹۷۳ as Modified by the Protocol of ۱۹۷۸
<p>این در زمینه استانداردهای ساخت کشتی‌ها از منظر تعادل و رعایت نکات ایمنی در خصوص سازه و نفوذ ناپذیری می‌باشد. چگونگی ترسیم خطوط بارگیری شناورها (خط شاهین)، مناطق دریانوردی و فصول دریانوردی در مناطق مذکور (Seasonal Periods) و مقررات دریانوردی در این مناطق از منظر بارگیری و خط شاهین و نهایتاً استانداردها و الزامات مربوط به سازه و تجهیزات مرتبط با امر نفوذناپذیری در مقابل آب و گاز از عمده موارد مطرحه در این کنوانسیون است.</p>		کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین کشتی‌ها
		Load Line
		International Load Line Convention
		۱۹۶۶

فصل ۱: کاربرد حقوق و بیمه دریایی

<p>این کنوانسیون شامل قوانین بین‌المللی تردد کشتی‌ها در آبراه‌های بین‌المللی جهت ممانعت از بروز تصادم می‌باشد. ضمن اینکه استاندارد سازه‌های کشتی مرتبط با مباحث تردد (از جمله وضعیت دکل‌ها، چراغ‌ها و...) به تفصیل در این کنوانسیون بیان شده است.</p>		<p>کنوانسیون بین‌المللی احتراز از تصادم در دریا</p> <p>Colreg</p> <p>International Regulations For Preventing Collision at Sea</p> <p>۱۹۷۲</p>
<p>این کنوانسیون به منظور یکسان‌سازی آموزش‌های تخصصی دریانوردان و گواهینامه‌های مربوطه از سوی سازمان جهانی دریانوردی صادر گردید. این کنوانسیون هم‌اکنون معیار و شاخص اصلی تمامی کشورها در زمینه اجرای آموزش‌های دریانوردی است.</p>		<p>کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی، گواهینامه‌ها و نگهداری در دریا</p> <p>STCW</p> <p>International Convention on Standards of Training, Certification and Watch Keeping for Seafarers</p> <p>۱۹۹۵</p>
<p>مخاطب اصلی این کنوانسیون دولت‌های ساحلی هستند. در این کنوانسیون شرح وظایف دولت‌های ساحلی در خصوص بسترسازی و فراهم نمودن امکان سخت‌افزاری و نرم‌افزاری در بنادر و سواحل جهت امداد رسانی و نجات در دریا از طریق عقد تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای بیان گردیده است. مسئولیت‌های قانونی و بین‌المللی کشتی‌ها در زمینه امداد و نجات دریایی و الزامات مربوطه از دیگر موارد مطرحه در این کنوانسیون می‌باشد.</p>		<p>کنوانسیون بین‌المللی امداد و نجات دریایی</p> <p>SAR</p> <p>International Convention on Maritime Search and Rescue</p> <p>۱۹۷۹</p>

<p>این کنوانسیون یکی از اساسی ترین و مهم ترین توافقات بین المللی در خصوص حقوق بین الملل دریاها، تحدید حدود آب های داخلی، سرزمینی، آب های نظارت و آب های آزاد بوده و مفاد آن مرجع تمامی دولت ها در زمان بروز اختلافات مرزی در نواحی دریایی و یا مباحث حاکمیتی دولت های ساحلی است.</p>	<p><b>The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea</b></p> <p>Justin Adriel Espaldon Ordoyo U.P. College of Law</p> 	<p>کنوانسیون بین المللی حقوق دریاها</p> <p>Unclos</p> <p>United Nations Conferences on the Law of the Sea</p> <p>۱۹۸۲</p>
<p>کنوانسیون تناژ مرجع کشورها در محاسبه تناژ کشتی ها جهت ثبت شناور و صدور گواهی نامه های مربوطه است. پس از صدور کنوانسیون تناژ توسط سازمان جهانی دریانوردی، روش جدید محاسبه تناژ خالص و تناژ ناخالص مبنای اندازه گیری تناژ شناورها در جهان گردید.</p>	<p><b>TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969</b></p> 	<p>کنوانسیون بین المللی اندازه گیری تناژ کشتی ها</p> <p>Tonnag</p> <p>International Convention on Tonnage Measurement of Ships</p> <p>۱۹۶۹</p>
<p>نجات کشتی و محموله آن همواره یکی از پرتنش ترین مباحث حقوقی بوده و این گونه اختلافات حقوقی، بخش عمده ای از فعالیت دادگاه های دریایی را به خود اختصاص می دهد. کنوانسیون سالویج از طریق ارائه برخی قوانین و مقررات، این فعالیت دریایی را قانونمند نموده تا ضمن اطمینان از رعایت کلیه نکات زیست محیطی در حین عملیات سالویج، حقوق مجری عملیات و نیز حقوق مالک کشتی در قالب قوانین مربوطه تضمین گردد.</p>	<p><b>SALVAGE</b></p> <p>Manual on Oil Pollution Section B</p> 	<p>کنوانسیون بین المللی سالویج</p> <p>Salvage</p> <p>International Convention on Salvage</p> <p>۱۹۸۹</p>



## فصل ۱: کاربرد حقوق و بیمه دریایی

<p>این کنوانسیون از معدود کنوانسیون‌هایی است که مرجع صدور آن سازمانی غیر از سازمان جهانی دریانوردی است. این کنوانسیون از سوی سازمان جهانی کار صادر گردیده و شامل برخی قوانین در خصوص حقوق و مزایای قانونی خدمه کشتی‌ها و حداقل استانداردهای محیطی از منظر ارگونومی و بهداشت محیط می‌باشد. کشتی‌های تجاری موظف به رعایت قوانین ILO در خصوص شرایط محیطی اشتغال دریانوردان و حقوق و مزایا می‌باشند.</p>		کنوانسیون سازمان جهانی کار
	ILO Convention No. 147	
	International Labour Organization Convention (Minimum Standards Convention)	
	۱۹۷۶	
<p>این کد بین‌المللی با هدف ایجاد یک سیستم مدیریتی در کشتی جهت حصول اطمینان از برقراری ایمنی در کشتی، حفظ محیط زیست دریایی، ممانعت بروز سوانح در حین دریانوردی از سوی سازمان جهانی دریانوردی صادر گردید. این کد در Chapter IX کنوانسیون Solas به عنوان یک کد الزامی مطرح گردیده است.</p>		کد بین‌المللی مدیریت ایمنی
	ISM Code	
	International Safety Management Code	
	۱۹۹۳	
<p>این کد پس از وقایع یازدهم سپتامبر از سوی سازمان جهانی دریانوردی صادر گردیده و اجرای آن توسط کشتی‌ها الزامی گردید. کد امنیتی بنادر و کشتی‌ها شامل برخی قوانین و دستورات در جهت ارتقای سطح امنیتی و اطمینان از آمادگی بنادر و کشتی‌ها در مقابله با حملات تروریستی، حملات دزدان دریایی و خطرات مشابه می‌باشد.</p>		کد بین‌المللی امنیت بنادر و کشتی‌ها
	ISPS Code	
	International Ship and Port Facility Security Code	
	۲۰۱۴	

## مفهوم خط مبدأ و انواع آن

خط مبدأ نقطه شروع برای تعیین محدوده مناطق مختلف دریایی است. به عبارت دیگر خط مبدأ خطی است که حدود دریای سرزمینی و سایر مناطق دریایی از جمله منطقه نظارت و انحصاری اقتصادی از آن اندازه‌گیری می‌شود. بنابراین تعیین خط مبدأ از اهمیتی فوق‌العاده برخوردار است. کاربردهای مهم خط مبدأ را می‌توان این‌گونه بیان نمود:

خط مبدأ مرز میان آب‌های داخلی با دریای سرزمینی را مشخص می‌نماید. بدین معنی که آب‌هایی که پشت خط مبدأ قرار می‌گیرند (آب‌ها میان ساحل یک کشور و خط مبدأ دریای سرزمینی)، آب‌ها داخلی محسوب می‌گردند که تحت حاکمیت مطلق کشور ساحلی هستند و دیگر کشورها از هیچ‌گونه حقی در آنجا برخوردار نمی‌باشند؛ و آب‌هایی که بعد از خط مبدأ واقع می‌گردند محدوده دریای سرزمینی به‌عنوان اولین منطقه دریایی پس از خط مبدأ را تشکیل می‌دهند. مناطق دریایی بعد از خط مبدأ سایر دولت‌ها دارای حقوقی از جمله حق عبوری ضرر هستند. بنابراین این مناطق برخلاف آب‌های داخلی تحت حاکمیت مطلق دولت ساحلی نیست. معاهده ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت در بند ۱ ماده ۵ و معاهده ۱۹۸۲ حقوق دریاها در بند ۱ ماده ۸ همین تعریف از آب‌های داخلی را مدنظر قرار داده است. به موجب کنوانسیون اخیر

**۱** بجز در موارد مقرر در قسمت ۴ این کنوانسیون آب‌های واقع در سمت خشکی خط مبدأ دریای سرزمینی، بخشی از آب‌های داخلی کشور را تشکیل می‌دهند.

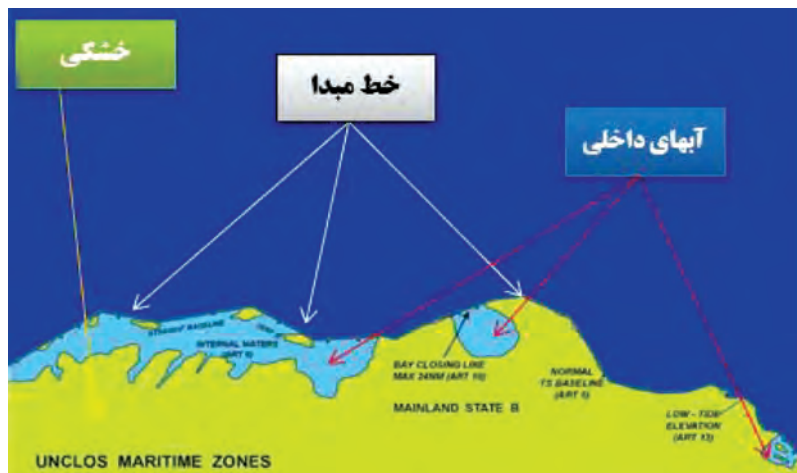
**۲** خط مبدأ مبنای شروع سایر مناطق دریایی است. به عبارت دیگر دریای سرزمینی، منطقه محاور، منطقه انحصاری اقتصادی، فلات قاره، همگی از خط مبدأ اندازه‌گیری می‌شوند.

باید توجه داشت که روش و چگونگی ترسیم خطوط مبدأ از اهمیت برخوردار است. زیرا که نوع این خطوط و چگونگی استفاده از این خطوط می‌توانند بر گستره آب‌های داخلی و مناطق دریایی دولت‌های ساحلی تأثیر بگذارد و در نتیجه بر حقوق دیگر دولت‌ها در چهار چوب حقوق دریاها تأثیرگذار باشد. در واقع ساحل، سرحد حاکمیت سرزمینی هر دولت است که برحسب پایین آوردن و بالا رفتن آب دریا تفاوت می‌کند و در جزر تا حد پست‌ترین جزر دریا توسعه می‌یابد. بنابراین سؤال و مشکل اصلی این است که محل جغرافیایی قرار گرفتن خطوط مبدأ در کجای ساحل است؟ این موضوع بیشتر از یک قرن مورد بحث بوده است و نظرات گوناگونی در پاسخ به آن داده شد است.

گاهی با توجه به وضعیت جزرومد، یا به نزدیک‌ترین محل قابل کشتیرانی دریا به ساحل یا نقطه‌ای از ساحل که محل استقرار توپ‌های ساحلی است و برای نظارت بر دریا مناسب است با حد بالاترین مد دریا و گاهی با صلاحدید دولت‌ها تعریف گردیده

است. از میان این تعریف‌ها در حال حاضر حد پایین‌ترین جزر دریا اگرچه یک تعریف مجازی است تا علمی، اما به لحاظ پذیرش اکثر دولت‌ها مورد قبول می‌باشد. این تعریف نخستین بار در سال ۱۸۳۹ در کنوانسیون شیلات بین انگلستان و فرانسه، سپس در کنوانسیون ۱۸۸۲ راجع به شیلات در دریای شمال توسط کشورهای اروپایی و در سال ۱۸۹۴ به وسیله مؤسسه حقوق بین‌الملل و نهایتاً در کنفرانس ۱۹۳۰ لاهه مورد قبول واقع شد. مشاوران عالی سلطنتی انگلستان در امور حقوقی در ۲۵ مارس ۱۸۷۵ خطوط مبدأ را به پایین‌ترین حد جزر آب در خشکی و در سواحل جزایر تعبیر کردند. کنفرانس بین‌المللی نقشه‌برداری در سال‌های ۱۹۱۹، ۱۹۲۶ و ۱۹۵۳ خط پایین‌ترین جزر را برای تعیین حدود دریای سرزمینی پیشنهاد کرد که مقدار آن همان خطوط مبدأ بود. مهم‌ترین هدفی که در جهت تثبیت این تعریف به عمل آورد، در سال ۱۹۵۱ به وسیله دیوان بین‌المللی دادگستری در پرونده شیلات انگلیس و نروژ (انگلو نروژین) بود که دادگاه اظهار داشت: «مشکلی در این خصوص وجود ندارد که برای اندازه‌گیری عرض دریای ساحلی حد پایین‌ترین جزر که در مقابل حد بالاترین جزر آب است و یا حد وسط بین جزر و مد که رویه دولت‌ها آن را پذیرفته به کار گرفته شود. این معیار یکی از مناسب‌ترین معیارها برای دولت‌های ساحلی است و تعلق دریای ساحلی را به قلمرو زمینی هر دولتی به‌طور واضح نشان می‌دهد».

کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت در ماده ۳ و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در ماده ۵ با عباراتی مشابه معیار خطوط مبدأ را پایین حد جزر تعیین می‌نمایند. ماده ۵ کنوانسیون اخیراً شعار می‌دهد: «بجز در مواردی که در این کنوانسیون به‌طور دیگری مقرر شده، خط مبدأ عادی برای اندازه‌گیری وسعت دریای سرزمینی پایین‌ترین حد جزر در طول ساحل، آن‌طور که در نقشه‌های وسیعی کشور ساحلی با مقیاس بزرگ ترسیم شده، می‌باشد.»



## انواع خطوط مبدأ:

با توجه به شرایط جغرافیایی متفاوت، خطوط مبدأ دارای انواع گوناگونی می‌باشند. بسته به شکل و نوع ساحل، از خطوط مبدأ متفاوتی استفاده می‌گردد.

**۱- خط مبدأ عادی:** خط مبدأ عادی عبارت است از پست‌ترین خط جزر کامل آب در امتداد ساحل که رسماً توسط کشور ساحلی روی نقشه‌های با مقیاس بزرگ تعیین می‌شود (ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت و ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) این نوع خط مبدأ برای سواحل مستقیم و بدون دندان کاربرد دارد. بدین صورت که نقاط جزری واقع در امتداد سواحل خطوط مبدأ عادی آن سواحل را تشکیل می‌دهد. بدین ترتیب خط مبدأ عادی شکل کلی ساحل را دنبال می‌نماید. فایده استفاده از پست‌ترین جزر به‌عنوان خط مبدأ این است که منطقه وسیع‌تری از آب‌های دریا جزو آب‌های داخلی خواهد بود.

**۲- خط مبدأ مستقیم:** در نگاه اول به‌نظر می‌رسد استفاده از پایین‌ترین جزر (خط مبدأ عادی) برای ترسیم خط مبدأ مشکلات چندانی ندارد اما در برخی شرایط جغرافیایی اجرای خط مبدأ عادی عملاً امکان‌پذیر نمی‌باشد.

در محل‌هایی که خط ساحلی به‌طور عمیق دندانه‌دار است یا بریدگی دارد و یا رشته‌ای از جزایر در نزدیکی ساحل قرار دارند، برای ترسیم خط مبدأ عرضی دریای سرزمینی می‌توان از خطوط مبدأ مستقیم که نقاط مناسب را به‌هم وصل می‌کند استفاده نمود. این مقدره مبتنی بر تصمیم دیوان بین‌الملل دادگستری در قضیه شیلات انگلیس علیه نروژ است، البته این روش قبلاً نیز در سال ۱۸۸۸ در قانون ماهیگیری فرانسه برای تعیین خط ساحلی جزایر مارسل ۲ و منتون ۳ در دریای مدیترانه استفاده شد. بدین صورت که حد خارجی جزایر فوق با خط مستقیمی به‌هم وصل گردید به حدی که تمام بریدگی‌ها و جزایر ساحلی در داخل سیستم قرار گرفت.

قضیه شیلات از آنجا شروع شد که نروژ به‌دلیل دارا بودن سواحل دندانه‌دار و تعداد کثیری از جزایر بزرگ و کوچک، براساس فرمان ۱۹۳۵ تصمیم گرفت برای تعیین خط مبدأ سواحل خود از «خطوط مستقیم» استفاده نماید. نتیجه چنین امری گسترش مناطق دریایی نروژ به‌سمت دریاهای آزاد بود که در مقایسه با خط مبدأ عادی، آب‌های بیشتری تحت حاکمیت دولت نروژ قرار می‌گرفت. این اقدام نروژ با اعتراض انگلستان مواجه گردید. انگلیس استدلال می‌کرد که این کار نروژ خلاف حقوق بین‌الملل است. اما در واقع انگیزه اعتراض انگلیس این بود که در اثر ترسیم خطوط مبدأ مستقیم به‌جای استفاده از خطوط پست‌ترین جزر آب، محدوده دریای سرزمینی نروژ به طرف دریا گسترش می‌یابد و به ترتیب منطقه آزاد برای ماهیگیری قایق‌های انگلیس محدودتر می‌شد.

بر همین اساس دولت انگلیس در ۲۸ سپتامبر ۱۹۴۸ دعوی را علیه نروژ در ایوان

بین‌المللی دادگستری مطرح نمود. دیوان پس از بررسی قضیه در ۱۸ دسامبر ۱۹۵۱ رأی خود را صادر نمود. در این رأی دیوان اظهار نظر کرد که به‌کارگیری خطوط مبدأ مستقیم از سوی نروژ برخلاف حقوق بین‌الملل دریاها نبوده و ویژگی‌های خاص سواحل نروژ که بسیار مفرر، بریده بریده، فرورفته و با مجموعه‌ای از جزایر احاطه شده است، به‌کارگیری این روش را ایجاب می‌نماید. همان‌طور که اشاره گردید مشروعیت حقوقی استفاده از خطوط مبدأ مستقیم هم در کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و هم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مورد پذیرش قرار گرفته است. پیش از کنوانسیون‌های فوق نیز دیوان بین‌المللی دادگستری اعتبار خطوط مبدأ مستقیم را از لحاظ حقوق بین‌المللی مورد تأیید قرار داده بود. با این حال هم طبق کنوانسیون‌های مذکور و هم طبق رأی دیوان شرایطی برای ترسیم خطوط مبدأ مستقیم وجود دارد که باید رعایت گردد. این شرایط عبارت‌اند از:

- ۱ سواحل باید عمیقاً فرو رفته یا بسیار بریده بریده باشد؛
  - ۲ رشته‌ای از جزایر در نزدیکی ساحل قرار داشته باشد؛ در واقع این شرط، شرایط اولیه و ضروری برای استفاده از خطوط مبدأ مستقیم است.
- اما برای ترسیم خطوط مبدأ مستقیم هم باید شرایطی رعایت گردد که عبارت‌اند از:
- ۱ خطوط مبدأ مستقیم نباید به‌مقدار قابل توجه از جهت و سمت عمومی جغرافیایی ساحل انحراف داشته باشد.
  - ۲ مناطق دریایی بین این خطوط بایستی به اندازه کافی و به‌طور نزدیک به قلمرو خشکی متصل باشد تا تابع رژیم آب‌های داخلی درآیند.
  - ۳ خطوط مبدأ مستقیم نباید به طرز پراکندگی‌های جزری ترسیم شوند مگر آنکه برج‌های فانوس‌های دریایی و یا تأسیسات مشابهی که به‌طور دائم بالای سطح دریا هستند، بر روی آنها ساخته شده باشند و یا در مواردی که ترسیم خطوط مبدأ از این برآمدگی‌ها رسمیت عمومی بین‌المللی پیدا کرده باشند.
  - ۴ هیچ کشوری نمی‌تواند خطوط مبدأ مستقیم را به‌نحوی ترسیم کند که دریای سرزمینی کشور دیگر را از دریای آزاد (یا همان‌طوری که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها اضافه نموده، منطقه انحصاری اقتصادی) جدا نماید.
  - ۵ در تعیین خطوط مبدأ مستقیم، باید منافع اقتصادی خاص منطقه مربوط که واقعیت و اهمیت آن از قدیم به‌وضوح معلوم می‌باشد مورد توجه قرار گیرند.
- بارزترین مصداق منافع اقتصادی، که در قضیه شیلات انگلیس و نروژ هم وجود داشت، ماهیگیری است.
- در رابطه با طول خطوط مبدأ مستقیم هم باید گفت هیچ یک از دو کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲، محدودیتی بر طول خطوط مبدأ مستقیم ندارند فقط بند ۲ ماده ۴۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ طول خط مبدأ مجمع‌الجزایری را حداکثر ۱۰۰ مایل دریایی تعیین می‌نماید.

کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرراتی برای شرایط استثنایی دارد که معادلی برای آنها در کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی نیست.

بند ۲ ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مقرر می‌دارد:

در جایی که به دلیل وجود دانا و سایر شرایط طبیعی، خط ساحلی بسیار متغیر است می‌توان در طول دورترین نقطه خط پایین‌ترین جزر به طرف دریا نقاط مناسب را انتخاب نمود. علیرغم پس‌روی بعدی خط جزر آب، خطوط مبدأ مستقیم تاوقتی که به وسیله دولت ساحلی مطابق با این کنوانسیون تغییر نکرده‌اند، معتبر باقی خواهد ماند.»

دولت‌هایی که از خطوط مبدأ مستقیم استفاده می‌کنند باید به روی نقشه‌های رسمی ترسیم و به طریق مناسب به اطلاع عموم برسانند. علت این امر نیز روشن است همان‌طور که دیوان بین‌المللی دادگستری بر قضیه شیلات اظهار داشت، تحدید حدود مناطق دریایی بُعد بین‌المللی دارد و تنها به اراده دولت‌ها به طوری که در قوانین داخلی ذکر گردیده بستگی ندارد، مرزهای دریایی را اگرچه به تنهایی می‌توان تعیین کرد اما اعتبار آنها بستگی به رعایت حقوق بین‌الملل دارد.

امروزه کشورهای زیادی از خطوط مبدأ مستقیم در سواحل خود استفاده می‌کنند. دولت ایران، با وجود اینکه کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ را تصویب ننموده است، اما مقرراتی هماهنگ با این کنوانسیون‌ها وضع نموده است. شاید این امر ناشی از این باشد که بسیاری از احکام کنوانسیون‌های مزبور منعکس‌کننده عرض‌های حقوق بین‌المللی دریاها باشد. دولت ایران به موجب «تصویب‌نامه راجع به اصلاح تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت ایران» مصوب ۱۳۵۲/۴/۳۰ از هر دو روش خطوط مبدأ عادی و مستقیم استفاده کرده است.

لازم به ذکر است یک کشور می‌تواند بسته به نوع سواحل خود از هر دو نوع خطوط مبدأ عادی و مستقیم استفاده نماید و در این جهت منعی وجود ندارد. ماده ۱۱۴ از کنوانسیون حقوق دریاها در این خصوص مقرر می‌دارد: «کشور ساحلی می‌تواند برحسب مورد خطوط مبدأ را با هر یک از روش‌های مقرر در مواد فوق که با شرایط و اوضاع و احوال مختلف تناسب دارند، تعیین نماید.»

## خلیج‌های کوچک (خورها)

خلیج‌ها مسائل ظریفی را مطرح می‌کنند. بسته به اینکه یک فرورفتگی خلیج در معنای حقوق بین‌الملل دریاها باشد، یا خیر آثار متفاوتی خواهد داشت. اگر یک فرورفتگی خلیج محسوب گردد آب‌های داخلی دولت ساحلی محسوب خواهد شد و اگر این فرورفتگی خلیج محسوب نگردد خط مبدأ آن خط مبدأ عادی خواهد بود. برای اینکه یک فرورفتگی خلیج محسوب گردد باید واجد یک سری ویژگی‌های جغرافیایی و

## فصل ۱: کاربرد حقوق و بیمه دریایی

هندسی باشد که در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و ۱۹۸۲ حقوق دریاها پیش‌بینی گردیده‌اند. این ویژگی‌ها عبارت‌اند از:  
الف) خلیج یک فرورفتگی کاملاً مشخص در ساحل است که چیزی بیش از یک انحنای صرف در ساحل می‌باشد. براساس بند ۲ ماده ۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ و بند ۲ ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی، این شرط زمانی محقق است که مساحت آن به بزرگی و یا بزرگ‌تر از نیم دایره‌ای باشد که قطر آن نیم دایره خطی است که در طول دهانه آن فرورفتگی کشیده می‌شود.



مراحل مربوط به این روش هندسی بدین ترتیب است:

- ۱ ابتدا خطی در دهانه طبیعی فرورفتگی رسم می‌شود؛
- ۲ سپس یک نیم دایره به قطر همین خط رسم شده در دهانه فرورفتگی کشیده می‌شود. (چنانچه به دلیل وجود جزایر، فرورفتگی بیش از یک دهانه داشته باشد قطر نیم دایره، خطی است که طول کل خطوط بین دهانه‌ها را به هم وصل می‌کند)؛
- ۳ مساحت بین فرورفتگی با مساحت نیم‌دایره ترسیم شده مقایسه می‌شوند. (جزایر داخل یک فرورفتگی جزئی از آن محسوب خواهد شد. بند ۳ ماده ۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها)
- ۱ اگر مساحت فرورفتگی به بزرگی یا بزرگ‌تر از مساحت نیم دایره ترسیم شده باشد، آن فرورفتگی خلیج کوچک محسوب می‌گردد. در این صورت می‌توان خطی را در دهانه آن ترسیم نمود که این خط، خط مبدأ خلیج محسوب می‌شود.
- ۲ در غیر این صورت یعنی در صورتی که مساحت فرورفتگی کمتر از مساحت نیم

دایره ترسیم شده باشد این فرورفتگی خلیج کوچک محسوب نخواهد شد و خط مبدأ آن پست‌ترین جزر در داخل فرورفتگی خواهد بود.

ب) شرط دوم برای اینکه یک فرورفتگی خلیج محسوب گردد این است که خط وصل‌کننده نقاط ورودی طبیعی خلیج نباید از ۲۴ مایل بیشتر باشد. در جایی که خط یا خطوط مزبور بیشتر از ۲۴ مایل باشد، می‌توان یک خط مبدأ مستقیم به طول ۲۴ مایل دریایی در داخل خلیج کشید به نحوی که حداکثر منطقه آبی را در خطی به آن طول در برگیرد.

**۳** در این حالت، این خط، همان خط مبدأ خواهد بود. در قسمت غیر مسدود خلیج کوچک، خط مبدأ همان خط پست‌ترین جزر آب خواهد بود. در صورتی به دلیل وجود جزایر، فرورفتگی، بیش از یک دهانه دارد، برای در نظر گرفتن این ۲۴ مایل، مجموع طول‌های خطوط افراد دهانه‌ها مختلف فرورفتگی به حساب خواهند آمد.

مواردی که مقررات کنوانسیون‌های ۱۹۸۲ حقوق دریاهای ۱۹۵۸ دریای سرزمینی در رابطه با خورها (خلیج‌های کوچک) نسبت به آنها اعمال نمی‌گردد عبارت‌اند از:

**۱** در مناطقی که از خطوط مبدأ مستقیم مطابق با کنوانسیون‌های فوق، استفاده شده است؛

**۲** خلیج‌های تاریخی ۳۰۲: «خلیج‌های تاریخی» طبق حقوق بین‌الملل جزء آب‌های داخلی یک دولت محسوب می‌گردد و مقررات مربوط به خلیج‌های کوچک در مورد آنها اعمال نمی‌گردد. خلیج تاریخی، خلیجی است که در طول سالیان دراز تحت حاکمیت دولت ساحلی قرار داشته و مورد اعتراض سایر کشورها نیز قرار گرفته است. فلذا خلیج‌های تاریخی مشمول رژیم حقوقی آب‌های داخلی هستند و امکان مسدود کردن آنها وجود دارد. غالباً دولت‌ها با یکدیگر در رابطه با تاریخی بودن خلیج‌ها اتفاق نظر ندارند مانند ادعای لیبی مبنی بر داشتن حق تاریخی در خلیج سیدرا یا سیرت که با اعتراض ایالات متحده آمریکا روبه‌رو گردید.

هر کشوری که در تاریخی بودن خلیجی می‌باشد لازم است سه عامل را اثبات نماید. این عوامل عبارت‌اند از:

**۱** دولت مذکور باید برای مدت زمان قابل توجهی آن خلیج را به عنوان بخشی از آب‌های داخلی خود ادعا نموده باشد؛

**۲** در طول زمان ادعایی، حاکمیت و اقتدار خود را به نحو مؤثری بر این آب‌ها اعمال نموده باشد.

**۳** در طول چنین زمانی، ادعای این دولت مورد اعتراض دولت‌های دیگر قرار نگرفته باشد.

**۴** با وجود این سه شرط، یک خلیج، خلیج تاریخی محسوب خواهد شد و بدین ترتیب خطی که دو طرف دهانه خلیج را به هم وصل می‌کند، خط مبدأ آن می‌باشد. در این نوع خلیج‌ها، عرض دهانه و طول و عرض مبدأ مطرح نیست.



## خلیج‌ها هم مرز و مشترک میان چند دولت ساحلی

مقررات کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲، در مورد خلیج‌های مشترک میان چند دولت ساحلی اعمال نمی‌گردد. اما معلوم نیست این خلیج‌ها شامل چه قاعده‌ای می‌شوند. در قضیه السالوادور علیه نیکاراگوئه که در سال ۱۹۱۷ در دیوان دادگستری آمریکای مرکزی رسیدگی شد دادگاه رأی داد که خلیج فونسکا یک خلیج تاریخی است و در میان سه کشور السالوادور، هندوراس و نیکاراگوئه به استثنای یک کمر بند سرزمینی انحصاری متعلق به هر یک از دولت‌ها در سواحل آنها مشترک می‌باشد. در سال ۱۹۸۶ السالوادور و هندوراس از یک شعبه دیوان بین‌المللی دادگستری درخواست بررسی وضعیت حقوقی خلیج فونسکا را کردند. دیوان به نیکاراگوئه اجازه داد وارد دعوا شود. دیوان همسو با تصمیم ۱۹۱۷، خلیج فونسکا را خلیجی تاریخی اعلام نمود که تابع مالکیت مشترک با مشاع توسط سه کشور السالوادور، هندوراس و نیکاراگوئه به استثنای سه مایل دریای سرزمینی که منحصراً تحت مالکیت انحصاری هر یک از دولت‌های در طول سواحل آنان قرار دارد، می‌باشد. دیوان همچنین اعلام می‌کند که متأسفانه چنان که معروف است هیچ قاعده عام مورد توافق و تدوین شده وجود ندارد که بر خلیج‌های تاریخی میان چند دولت حکومت کند.

## دهانه‌ها

بسته به اینکه یک رودخانه چگونه به دریا می‌ریزد نوع خط مبدأ آن هم متفاوت می‌باشد. «اگر یک رودخانه مستقیماً به دریا می‌ریزد خط مبدأ آن خط مستقیمی خواهد بود که پست‌ترین نقاط جزر در سواحل دهانه رودخانه را به یکدیگر متصل می‌نماید». برای طول چنین خطی محدودیتی قرار داده نشده است.

کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ در رابطه با رودخانه‌هایی که مستقیماً به دریا می‌ریزد تعیین تکلیف نموده است اما در رابطه با رودخانه‌هایی که مستقیماً وارد دریا نمی‌شوند حکمی مقرر ننموده است. نظریه‌ای که کنوانسیون تدوین قوانین لاهه در این مورد ابراز کرد این بود که دهانه هر رودخانه براساس خصوصیات فردی مورد بررسی قرار گیرد. براساس این نظریه دهانه رودخانه‌ها در صورت وجود شرایط لازم تفکیک می‌شود یعنی رودخانه‌هایی که دهانه آنها روز به روز گسترش پیدا می‌کند به عنوان مصب قلمداد می‌شوند. در پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل به کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو پیشنهاد شده بود در مورد رودخانه‌هایی که مستقیماً به دریا نمی‌ریزند، قواعد حاکم بر خلیج‌های کوچک اعمال گردد، چون مصب‌ها اکثراً یک خلیج را تشکیل می‌دهند. اما در کنفرانس اول سازمان ملل برای حقوق دریاها (۱۹۵۸) این قسمت از پیش‌نویس و ماده ۱۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ تصویب گردید که عیناً در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تکرار گردید.



دلنا؛ در مواردی که رودخانه‌ای از طریق دلتای خود به دریا می‌ریزد معمولاً خط مبدأ، از حد پایین‌ترین جزر در برخی موارد با خطوط مستقیم تعیین می‌شود. ضمناً در برخی موارد مقررات مربوط به جزایر ممکن است قابل اعمال باشد.

## جزایر

هر دو کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ تعریفی از جزیره ارائه نموده‌اند. مطابق با این اسناد بین‌المللی جزیره عبارت است از یک منطقه‌ای از زمین که به‌طور طبیعی شکل گرفته و اطراف آن به‌وسیله آب محاصره گردیده و هنگام مد، بالای آب قرار می‌گیرد. مطابق با کنوانسیون ۱۹۸۲، برای یک جزیره، دریای سرزمینی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره مطابق با مقررات این کنوانسیون که بر قلمروهای دیگر یک کشور قابل اعمال می‌باشند، تعیین می‌گردند.

با این حال، این مقرر یک استثنا دارد. صخره‌هایی که قابل سکونت نیستند یا زندگی اقتصادی خود را تأمین نمی‌کنند، منطقه انحصاری یا فلات قاره نخواهند داشت. این گونه جزایر فقط دریای سرزمینی و منطقه مجاور خواهند داشت. مقررات مذکور به‌صورت کلی نوشته شده است. در ماده مورد نظر گفته نشده است که منظور از صخره چیست. به علاوه، پرسش اینکه صخره‌ای می‌تواند جمعیت و حبات اقتصادی خودش را داشته باشد یا نه احتمالاً با پاسخ‌های گوناگونی روبه‌رو خواهد شد، زیرا عبارت ماده مبهم است. پرسشی که در ذیل جزایر پیش می‌آید این است که وضعیت جزایر مصنوعی چگونه است؟ مطابق با تعاریف کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ از جزایر قید ایجاد «به‌طور طبیعی» شرط است، بنابراین جزایر مصنوعی مشمول احکام مقرر برای جزایر نخواهند بود.



در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در چندین مواد مختلف تأکید می‌نماید که جزیره‌ها یا تأسیسات مصنوعی جزایری نیستند که دارای دریای سرزمینی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی یا فلات قاره باشند. بنابراین نمی‌توان آنها را برای تعیین خط مبدأ استفاده کرد. این مواد عبارت‌اند از:

**۱** ماده ۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می‌نماید که: «تأسیسات واقع در دریا و جزایر مصنوعی تأسیسات دائمی بندری محسوب نمی‌گردند.» فلذا نمی‌توانند قسمتی از خط مبدأ باشند.

**۲** بند ۸ ماده ۶۰ و ماده ۸۰ کنوانسیون ۱۹۸۲: به موجب این مواد جزایر مصنوعی، تأسیسات و بناها وضعیت جزایر را ندارند. آنها برای خود دریای سرزمینی ندارند و وجود آنها بر تعیین حدود دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی و یا فلات قاره تأثیر نمی‌گذارد.

**۳** بخش ۱ از بند ۲ ماده ۱۴۷ کنوانسیون ۱۹۸۲: به موجب این بخش تأسیسات مورد استفاده برای فعالیت در ناحیه (بستر و زیربستر دریای آزاد: منطقه میراث مشترک بشریت) وضعیت جزایر را ندارند. آنها دریای سرزمینی ندارند و وجودشان بر تعیین حدود دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی یا فلات قاره اثری ندارد.

البته لازم به یادآوری است که کشور ساحلی می‌تواند در اطراف جزایر مصنوعی، تأسیسات و بناها، مناطق ایمنی متعارف ایجاد نماید و در آنها برای تعیین ایمنی دریانوردی و ایمنی جزایر مصنوعی، تأسیسات و بناها اقدامات مقتضی به عمل آورد. وسعت مناطق ایمنی را کشور ساحلی با توجه به استانداردهای بین‌المللی قابل اعمال تعیین خواهد کرد.

## برآمدگی‌های جزری

برآمدگی جزری عبارت از یک منطقه خشکی است که به‌طور طبیعی شکل گرفته و اطراف آن را آب احاطه کرده و هنگام جزر بالای آب ولی هنگام مد زیر آب قرار می‌گیرد. در صورتی که تمام یا بخشی از برآمدگی جزری در فاصله‌ای کمتر از عرض دریای سرزمینی از سرزمین اصلی یا یک جزیره واقع شده باشد، پایین‌ترین خط جزر واقع در آن برآمدگی را می‌توان به عنوان خط مبدأ اندازه‌گیری عرض دریای سرزمینی به کار برد.

اما اگر برآمدگی جزری تماماً در فاصله‌ای بیش از عرض دریای سرزمینی از کشور اصلی یا یک جزیره قرار گرفته باشد، دارای دریای سرزمینی مخصوص به خود نخواهد بود.



بنابراین در مواردی که یک برآمدگی جزری در فاصله ۱۲ مایلی ساحل قرار دارد، حد خارجی دریای سرزمینی به ۲۴ مایلی ساحل اصلی خواهد رسید.

در خصوص جزایر مرجانی در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو حکمی مقرر نگردیده است. اما پس از ۱۹۵۸ بسیاری از کشورها واقع در کارائیب، اقیانوس هند و آرام (مانند باهاما، مالدیو، نائورو) که دارای جزایر مرجانی بودند منتقل گردید و در نتیجه نیاز به تدوین مقررات در این باره احساس گردید. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای ماده ۶ خود در این باره چنین مقرر می‌نماید:

«در مورد جزایر مرجانی و یا جزایری که دارای یک رشته صخره هستند، خط مبدأ

اندازه‌گیری عرض دریای سرزمینی خط پایین‌ترین جزر صخره به طرف دریاست که به‌وسیله علائم مناسب بر روی نقشه‌های رسمی دولت ساحلی نشان داده شده‌اند.»

## تأسیسات بندی و کنگره‌ها

به منظور تعیین حدود دریای سرزمینی، دورترین تأسیسات دائمی بندری که جزء لاینفک مجموعه بندری محسوب می‌گردند، بخشی از ساحل قلمداد خواهند شد. او ۲۱ این مقدره سابقاً در ماده ۸ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی نیز پیش‌بینی گردیده بود. اما کنوانسیون ۱۹۸۲ اضافه می‌نماید که تأسیسات دور از ساحل (جدای از ساحل) و جزایر مصنوعی تأسیسات دائمی بندری محسوب نمی‌گردند.

در سال ۲۰۰۹، دیوان بین‌المللی دادگستری استفاده رومانی از لبه‌رو به دریای دیواره ۷/۵ کیلومتری (۴/۹۹ مایلی) سولینا برای تعیین مرز دریایی خود با اوکراین را مورد بررسی قرار داد. رومانی قبلاً در مورد استفاده از لبه‌رو به دریای این دیواره به عنوان نقطه پایه ترسیم خط مبدأ دریایی سرزمینی خود به سازمان ملل اطلاع داده بود؛ اوکراین به استفاده از این نقطه برای این منظور رضایت نداده بود. دیوان تأکید کرد که تعیین خطوط مبدأ اندازه‌گیری و عرض مناطق دریایی و شناسایی نقاط مبدأ برای مقاصد تحدید حدود میان دولت‌ها، دو موضوع متفاوت است. چون دیواره مورد بحث نقش مستقیمی در فعالیت‌های بندری نداشته و بنابراین نمی‌توانسته به عنوان «تأسیسات دائمی بندری که جزئی لاینفک از سیستم بندر» براساس ماده ۱۱ کنوانسیون حقوق دریاها محسوب شود، دیوان نتیجه گرفت که انتهای رو به دریای دیواره نقطه مبدأ مناسبی به لحاظ تحدید حدود نبوده است. با وجود این، دیشان انتهای رو به خشکی دیواره را به عنوان نقطه مبدأ ذیربط در تحدید حدود دریای میان دو کشور مورد استفاده قرار داد.



لنگرگاه‌های طبیعی که برای بارگیری، تخلیه و لنگر انداختن کشتی‌ها استفاده می‌شوند جزو دریای سرزمینی محسوب می‌گردند. اگرچه تماماً یا قسمتی از آنها خارج از دریای سرزمینی واقع شده باشند.

طبق ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها خطوط مبدأ اندازه‌گیری عرض دریای سرزمینی که منطبق با مواد ۷ (خط مبدأ مستقیم)، ۹ (دهانه رودخانه‌ها) و ۱۰ (خورها) تعیین شده‌اند و یا محدوده ناشی از آنها و نیز خطوط تعیین حدود که مطابق با مواد ۱۲ (کنگره‌های طبیعی) و ۱۵ (تعیین حدود دریای سرزمینی بین کشورهای دارای سواحل مجاور یا مقابل) ترسیم شده‌اند بر روی نقشه‌های رسمی با یک مقیاس و یا مقیاس‌های مناسب برای تعیین موقعیت آنها نشان داده خواهند شد. به جای نقشه‌ها می‌توان مهندسی از مختصات جغرافیایی مشخص‌کننده آنها را جایگزین نمود.

علاوه براین مطابق با همین ماده کشورها باید نقشه‌های رسمی فوق یا فهرست‌های مختصات جغرافیایی را به طریق مناسب به اطلاع عموم برسانند و یک نسخه از هر نقشه رسمی و یا فهرست را نزد دبیر کل سازمان ملل توزیع نمایند.

وظایف فوق‌فوائد و ثمرات گوناگونی دارد که در رأس آنها رعایت حقوق کشور ساحلی توسط کشورها و افراد دیگر از جمله دریانوردان، ماهیگیران و... است. به عبارت دیگر بدین وسیله حقوق و تکالیف کشور ساحلی نسبت به دیگران و بالعکس روشن‌تر خواهد بود. در نهایت یادآور می‌شود اگرچه طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای کشور ساحلی برحسب مورد خطوط مبدأ با هریک از روش‌های متعدد در این کنوانسیون که با شرایط و اوضاع و احوال مختلف تناسب داشته باشد تعیین می‌نماید. ولی این اختیار و اقدام دولت‌ها تابع حقوق بین‌الملل است. بنابراین زمانی خطوط مبدأ اعلامی از سوی دولت‌ها معتبر خواهد بود که مطابق قواعد حقوق بین‌الملل دریاها باشد. همان‌طوری که در قضیه شیلان انگلو نروژین دیوان بین‌المللی دادگستری بیان داشت که: «تحدید حدود مناطق دریایی جنبه بین‌المللی داشته و تنها به اراده دولت‌ها به‌طوری که در قوانین داخلی ذکر گردیده بستگی ندارد، اگرچه عمل تحدید حدود لزوماً یک اقدام یک‌جانبه است و کشور ساحلی دارای صلاحیت انجام آن است، اما اعتبار آنها در قبال دیگران بستگی به رعایت حقوق بین‌الملل دارد. در مواردی که تردید وجود داشته باشد، مثل مواردی که تردید وجود دارد که آیا خطوط مبدأ مستقیم کشوری مطابق با تمام معیارهای وضع شده توسط حقوق عرضی و قراردادی است یا نه، روش سایر کشورها در شناسایی یا مخالفت با آنها نقش مهمی در تعیین اعتبار آن دارد. خط مبدأ آب‌های ساحلی ایران نخستین قانونی که دولت ایران در خصوص حدود آب‌های ساحلی و خطوط مبدأ مناطق دریایی خود تصویب نموده است «قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاها مصوب ۲۴ تیر ۱۳۱۳» می‌باشد. طبق ماده یک این قانون آب‌های ساحلی ایران قسمتی

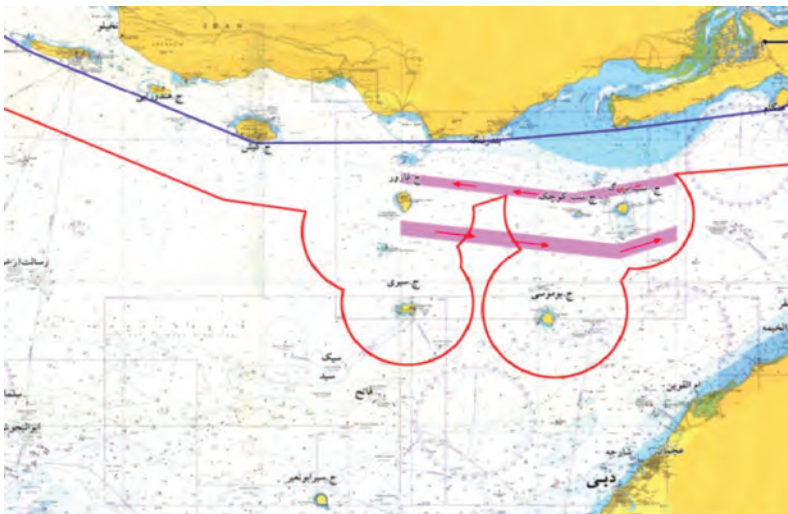
از دریا به فاصله شش میل بحری از سواحل ایران از حد پست‌ترین جزرو موازی با آن در طول سواحل ممتد می‌باشد. طبق ماده ۳ قانون اصلاح قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت ایران مصوب تیر ماه ۱۳۱۳، مصوب ۱۳۸۸/۰۱/۲۲ عرض دریای ساحلی ایران از شش میل به دوازده میل دریایی افزایش پیدا کرد و مقرر گردید خط مبدأ را دولت با رعایت قواعد مسلم حقوق بین‌المللی عمومی تعیین خواهد کرد. در قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲/۰۱/۳۱ نیز طبق مواد ۳ و ۲، عرض دریای سرزمینی از خط مبدأ ۱۲ مایل دریایی می‌باشد. محاسبه خط مبدأ دریای سرزمینی در خلیج فارس و دریای عمان همان است که در تصویب نامه هیأت وزیران تعیین گردیده است. در سایر مناطق و جزایر ملاک حد پست‌ترین جزر آب در امتداد ساحل خواهد بود.

روش اتخاذ شده توسط ایران منطبق با شیوه مقرر شده در ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها می‌باشد. طبق این مواد به جز مواردی که در این کنوانسیون طور دیگری مقرر شده، خط مبدأ برای اندازه‌گیری وسعت دریای سرزمینی حد پایین‌ترین خط جزر در طول ساحل می‌باشد. در تصویب نامه راجع به اطلاع تعیین حدود آب‌های ساحلی در منطقه ایران در برخی نقاط خط مستقیم به عنوان خط مبدأ تعیین گردید.

راجع به خورها (خلیج‌های کوچک) حد آب ساحلی از خط مستقیمی شروع می‌شود که از انتها نقطه یک طرف دهانه آن به انتها نقطه طرف دیگر دهانه خلیج ممتد می‌شود و چنانچه عرض دهانه خلیج از ده میل بحری متجاوز باشد خط آب‌های ساحلی در نزدیک‌ترین قسمت اتصال خلیج به دریا که عرض آن از ده میل بحری تجاوز ننماید واقع خواهد بود. روش آغاز شده توسط ایران با روش‌های مقرر شده در کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی در بندهای ۴ و ۵ ماده ۷ و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در بندهای ۴ و ۵ ماده ۱۰ متفاوت می‌باشد. در این دو کنوانسیون عرض دهانه خلیج به ۲۴ مایل افزایش یافته است.

همان‌طور که در گذشته به برخی از روش‌های تعیین خط مبدأ در سواحل کشور ایران اشاره گردید. نکته حائز اهمیت این است که اگر چه ایران هیچ کدام از کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ را تصویب ننموده اما غالب قوانین و مقررات وضع شده از طرف ایران هماهنگ با این کنوانسیون‌ها می‌باشد. به نظر می‌رسد علت اصلی این موضوع این باشد که بسیاری از مقررات کنوانسیون‌های مذکور خود ناشی از عرف‌های بین‌المللی در حوزه حقوق دریاهاست که برای همه کشورها اعم از کشورهای تصویب‌کننده و کشورهای غیر تصویب‌کننده لازم‌الاتباع می‌باشد.





باتوجه به توضیحات جدول بالا، در جای خالی کلمه مناسب قرار دهید.  
پاسخ فعالیت:

آب‌های داخلی	الف
دریای آزاد	ب
دریای سرزمینی - دریای سرزمینی	پ
منطقه مجاور / نظارت	ت
منطقه انحصاری و اقتصادی	ث

فعالیت  
کلاسی



چرا در مورد کشتی‌های جنگی، دولت ساحلی مجاز است با اعلام قبلی، از ورود کشتی‌های جنگی به بنادر خود جلوگیری کند؟  
پاسخ فعالیت:

زیرا حق عبور بی‌ضرر در آب‌های داخلی برای کشتی‌های جنگی وجود ندارد.

فعالیت  
کلاسی





## حق عبور بی ضرر

محدودیتی که حقوق بین الملل عرضی و به تبع آن اسناد بین المللی در زمینه حقوق دریاها بر حاکمیت دولت ساحلی تحمیل می نمایند، حق عبور بی ضرر کشتی های خارجی در دریای سرزمینی دولت ساحلی است. این موضوع سابقاً در اساسنامه بارسلون مورخ ۱۹۲۱ (ماده ۲) پیش بینی گردیده بود. حق عبور بی ضرر در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و ۱۹۸۲ حقوق دریاها مورد تصریح قرار گرفته است. حق عبور بی ضرر برای کشتی های همه کشورها، اعم از کشورهای ساحلی یا محصور در خشمی وجود دارد.

حق عبور بی ضرر متشکل از دو بخش «عبور» و «بی ضرر» است.

**الف) مفهوم عبور:** عبور بدین ترتیب تعریف می شود: دریانوردی از میان دریای سرزمینی به منظور الف) عبور از آن دریا بدون ورود به آب های داخلی و یا رفتن به تأسیسات و تسهیلات بندری خارج از آب های داخلی ؛ ب) ورود و خروج از آب های داخلی و یا تأسیسات و تسهیلات بندری در ضمن این عبور باید پیوسته و سریع باشد. با این حال، عبور شامل توقف و لنگر انداختن نیز می شود اما تا جایی که لازمه دریانوردی عادی باشد و یا به جهت فورس ماژور، اضطرار و یا برای کمک رسانی به اشخاص، کشتی ها و هواپیماهای در خطر و اضطرار ضروری و لازم باشد.

حق عبور بی ضرر شامل زیردریایی ها و سایر وسایل نقلیه زیردریایی می شود البته به این شرط که زیردریایی ها و سایر وسایل نقلیه بر سطح آب حرکت کرده و پرچم خود را به اهتزاز در آورند.

ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کشتی های خارجی با نیروی محرکه اتمی و یا حامل مواد اتمی یا سایر مواد ذاتاً خطرناک یا مضر، می خواهد هنگام عبور بی ضرر در دریای سرزمینی، مدارک حمل را همراه داشته باشند و مقررات احتیاطی که به موجب موافقت نامه های بین المللی برای این گونه کشتی ها وضع شده را رعایت نمایند.

کنوانسیون و مقررات چندی به حمل و نقل کالاهای خطرناک به طور عام می پردازند، مانند کد بین المللی ۱۹۶۵ کالاهای خطرناک دریایی مصوب سازمان بین المللی دریایی (که در سال ۲۰۰۴ برای کشورهای عضو کنوانسیون ۱۹۷۴ یعنی جان افراد در دریا اجباری گردید) و کنوانسیون بازل ۱۹۸۹ جابه جایی فرا مرزی زباله های خطرناک و دفع آنها. در مورد زباله های هسته ای و رادیواکتیو، از سال ۱۹۶۱ آژانس بین المللی انرژی اتمی مقرراتی مشورتی برای ایمنی حمل و نقل این مواد انتشار داده و آنها را مرتب به روز کرده است. این مقررات همسانی و یکنواختی ایمنی حمل و نقل در هر دو سطح ملی و بین المللی را ارتقا می بخشد. مقررات آژانس همچنین مبنایی برای کد حمل ایمن سوخت هسته ای دارای تشعشع، پلوتونیوم و زباله رادیواکتیو با سطح بالا در فلاسک ها

روی عرشه کشتی‌ها مصوب ایمو در سال ۱۹۹۳ بوده است. کد ۱۹۹۳ در سال ۲۰۰۱ برای کشورهای عضو کنوانسیون ۱۹۷۴ ایمنی جان افراد در دریا (سولاس) اجباری گردید. همچنین می‌توان از کنوانسیون ۱۹۷۹ حفاظت از مواد هسته‌ای نام برد.

**ب) مفهوم بی‌ضرر:** طبق بند ۴ ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و منطقه نظارت و بند ۱ ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، «عبور بی‌ضرر است مادامی که مخل آرامش، نظم عمومی و یا امنیت کشور ساحلی نباشد. عبور بی‌ضرر مطابق با این کنوانسیون و سایر مقررات حقوق بین‌الملل صورت خواهد گرفت.

به موجب کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی نقض قانون دولت ساحلی لزوماً موجب از بین رفتن بی‌ضرر نمی‌شود مگر اینکه مخل آرامش، نظم عمومی یا امنیت کشور ساحلی باشد. با این حال طبق بند ۵ ماده ۱۴ کنوانسیون مذکور یک استثنا وجود دارد: «عبور و مرور کشتی‌های ماهیگیری خارجی چنانچه قوانین و مقرراتی که کشور ساحلی به منظور منع این کشتی‌ها از ماهیگیری در دریای ساحلی وضع و منتشر کرده است رعایت نکنند عبور و مرور بی‌ضرر تلقی نخواهد شد».

بنابراین عدم رعایت قوانین و مقررات کشور ساحلی در زمینه ماهیگیری، منجر می‌شود عبور و مرور بی‌ضرر تلقی نشود خواه مخل آرامش و نظم عمومی و امنیت دولت ساحلی باشد، خواه نباشد.

در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها علاوه بر تعریف کلی و ارائه ملاک از عبور بی‌ضرر، فهرستی از اقدامات و فعالیت‌ها را ارائه می‌کند که انجام هر یک از آنها توسط کشتی‌های خارجی موجب می‌شود عبور از حالت بی‌ضرر خارج شود.

«عبور یک کشتی خارجی مخل آرامش، نظم عمومی و یا امنیت کشور ساحلی قلمداد خواهد شد اگر در دریای سرزمینی هر یک از امور زیر را انجام دهد:

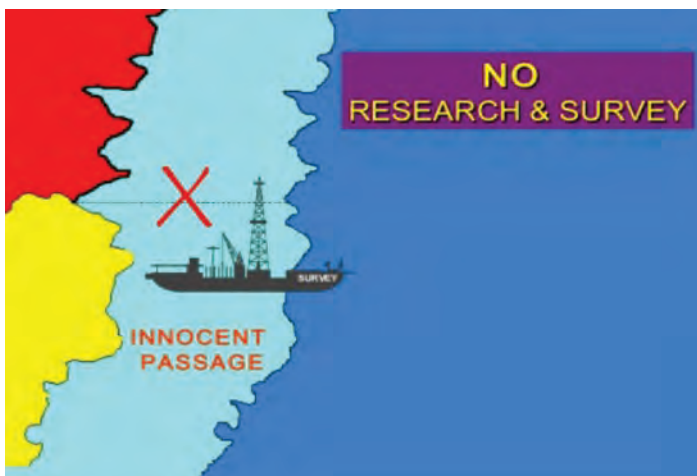
۱ هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی دولت ساحلی، یا هرگونه نقض دیگر اصول حقوق بین‌الملل که در منشور سازمان ملل درج شده‌اند؛

- ۲ هرگونه استفاده یا تمرین با اسلحه از هر نوع؛
- ۳ هر نوع عملی به منظور اطلاعات به ضرر دفاع یا امنیت کشور ساحلی؛
- ۴ هر نوع عمل تبلیغاتی به منظور اخلال در دفاع یا امنیت دولت ساحلی؛
- ۵ پرواز، فرود و یا قرار گرفتن هر نوع هواپیما بر روی عرشه کشتی؛
- ۶ پرواز، فرود و یا قرار گرفتن هرگونه تجهیزات نظامی بر روی عرشه کشتی؛
- ۷ بارگیری و تخلیه هر نوع کالا، پول، ارز و یا شخص برخلاف قوانین و مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی یا بهداشتی دولت ساحلی؛
- ۸ هرگونه عمل آلودگی عمدی و جدی برخلاف این کنوانسیون؛
- ۹ هر نوع فعالیت ماهیگیری؛
- ۱۰ انجام فعالیت‌های تحقیقاتی؛

۱۱ هر نوع عملی به منظور ایجاد اختلال در سیستم‌های ارتباطی با سایر تسهیلات و تأسیسات دولت ساحلی؛

۱۲ هر فعالیت دیگری که ارتباط مستقیمی با عبور ندارد.

تعریف عبور بی‌ضرر و ارائه فهرستی از مواردی که موجب خروج از عبور حالت بی‌ضرر می‌گردد از سوی دامنه عبور بی‌ضرر را محدود می‌نماید اما از سوی دیگر از سود استفاده و تفسیر کشورها در جلوگیری از عبور بی‌ضرر مانع می‌شود. ضمن اینکه در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها هر یک از موارد احصاء شده‌تر بند ۲ ماده ۱۹ باعث می‌شود که عبور بی‌ضرر نباشد خواه نتیجه آن اخلال در صلح، آرامش، نظم عمومی و یا امنیت کشور ساحلی باشد خواه نباشد. در حالی که طبق کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی نتیجه عبور باید اخلال در آرامش، نظم عمومی و یا امنیت کشور ساحلی باشد تا عبور بی‌ضرر تلقی نگردد. تنها استثنا کنوانسیون ۱۹۵۸ عدم رعایت قوانین و مقررات مربوط به ماهیگیری است که منجر می‌شود عبور و مرور بی‌ضرر تلقی نشود. (بند ۵ ماده ۱۴)



### تعلیق عبور بی‌ضرر و شرایط آن

در مقابل پذیرش حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی برای کشتی‌های خارجی، به عنوان بخشی از حقوق حفاظتی دولت ساحلی، این دولت می‌تواند موقتاً عبور بی‌ضرر کشتی‌ها را در مناطق مشخصی از دریای سرزمینی معلق نماید به شرطی که تعلیق برای حفظ امنیت آن کشور از جمله تعلیق عبور در مناطقی که دولت ساحلی در حال انجام تمرینات نظامی است، ضروری می‌باشد.

این تعلیق در صورتی مؤثر و معتبر است که به طریق مقتضی آگهی و اعلام شده باشد و بدون تبعیض بین کشتی‌های خارجی صورت پذیرد.

مطابق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها برای تعلیق عبور از دریای سرزمینی لازم است

شرایط زیر رعایت گردد:

- ۱ هیچ‌گونه تبعیضی بین کشتی‌های خارجی در تعلیق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی وجود نداشته باشد؛
- ۲ تعلیق عبور از دریای سرزمینی موقتی و برای مدت مشخصی باشد؛
- ۳ تعلیق عبور از دریای سرزمینی در مناطق مشخصی از دریای سرزمینی (نه مهم آن) صورت پذیرد؛
- ۴ تعلیق عبور بی‌ضرر برای حفظ امنیت کشور ساحلی ضروری باشد مانند تعلیق عبور در مناطقی که در حال انجام تمرین‌های نظامی است؛
- ۵ تعلیق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی از پیش به طریق مقتضی اطلاع‌رسانی گردد. در هر حال دولت‌ها به‌صورت موقت هم نمی‌توانند عبور بی‌ضرر از تنگه‌های بین‌المللی را معلق نمایند. این موضوع در فصل‌های بعدی شرح داده خواهد شد.

### عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی

منظور از کشتی جنگی، کشتی متعلق به نیروهای مسلح یک کشور است که در بیرون آن علائم مشخص‌کننده تابعیت کشتی وجود دارد و تحت فرماندهی یک افسر آن کشور است که نام وی در فهرست خدمت نظامی مربوط و یا مشابه آن دیده می‌شود و کشتی به وسیله خدمه‌ای اداره می‌گردد که تابع نظام و مقررات نیروهای مسلح می‌باشند. در رابطه با عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی از دریای سرزمینی اختلافات از گذشته وجود دارد که به همین دلیل کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و ۱۹۸۲ حقوق دریاها حکمی صریح در این زمینه ندارند.

دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کورخو ۲ اعلام نمود که دولت‌ها در زمان صلح حق دارند که کشتی‌های جنگی خود را از تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی میان دو قسمت دریای آزاد بدون اجازه قبلی عبور دهند، به شرطی که این عبور بی‌ضرر باشد. این نظر دیوان در رابطه با حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی از تنگه‌ها تکلیف را روشن کرده است اما در رابطه با چگونگی عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی از دریای سرزمینی اظهارنظر ننموده است. رویه کشورها در رابطه با چگونگی عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی متفاوت است. کشورهای حامی حق عبور بی‌ضرر برای کشتی‌های تجاری استدلال می‌کنند که ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (یا همان بند ۱ ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی) می‌گوید: «منوط به رعایت مقررات این کنوانسیون، کشتی‌های همه کشورها، اعم از کشورهای ساحلی یا کشور محصور در خشکی، از حق عبور بی‌ضرر از میان آب‌های سرزمینی برخوردار می‌باشند.» عبارت «کشتی‌های همه کشورها» به کار برده شده در این ماده عام است و تفکیکی میان کشتی‌ها قائل نشده است.

این دیدگاه بیشتر توسط کشورهای بزرگ با قدرت نظامی دریایی قوی پشتیبانی

می‌گردد. از جمله ایالات متحده آمریکا مدافع این دیدگاه است که هیچ اطلاع یا تأیید قبلی برای کشتی‌های جنگی در حال عبور بی‌ضرر لازم نیست و به‌طور مرتب به چنین شرط‌ها و الزاماتی اعتراض می‌کنند.

در مقابل گروهی دیگر از کشورها معتقد هستند که حق عبور بی‌ضرر برای کشتی‌های جنگی وجود ندارد و این امر نیازمند الزاماتی از قبیل اطلاع قبلی یا کسب اجازه از دولت ساحلی است زیرا کنوانسیون‌های ۱۹۸۲ حقوق دریاها و ۱۹۵۸ دریای سرزمینی حکمی صریح در این زمینه ندارند. کشورهای حامی این دیدگاه (از جمله ایران) به هنگام امضا یا پیوستن به کنوانسیون‌های مذکور دیدگاه خود را در قالب اعلامیه یا در قالب قوانین داخلی خود مطرح نموده‌اند. برای نمونه در سخنرانی نماینده جمهوری اسلامی ایران در اجلاس نهایی سومین کنفرانس حقوق دریاها (۱۸ آذر ۱۳۶۱ مطابق با ۹ دسامبر ۱۹۸۲ در جامائیکا)، ایشان اعلام می‌دارد: استنباط دولت جمهوری اسلامی ایران این است که: به استناد حقوق بین‌الملل عرفی، مقررات ماده ۲۱ با در نظر گرفتن ماده ۱۹ (در مورد معنای عبور بی‌ضرر) و ماده ۲۵ (در مورد حق صیانت کشورهای ساحلی) حقوق کشورهای ساحلی را در ارتباط با امنیت سرزمینی آنها و وضع قوانین و مقررات از جمله الزامات راجع به کسب اجازه قبلی برای کشتی‌های نظامی که قصد عبور بی‌ضرر از آب‌های سرزمینی را دارند محفوظ می‌دارد.

در هر حال چه قائل به حق عبور بی‌ضرر برای کشتی‌های جنگی در دریای سرزمینی باشیم و چه قائل به اطلاع قبلی با کسب اجازه از دولت ساحلی باشیم، اگر کشتی جنگی قوانین و مقررات کشور ساحلی در ارتباط با عبور از دریای سرزمینی را رعایت نکند و به درخواست رعایت این قوانین و مقررات توجه ننماید، کشور ساحلی می‌تواند از آن بخواهد فوراً دریای سرزمینی را ترک نماید.

## حقوق و تکالیف کشور ساحلی در دریای سرزمینی

صلاحیت قانون‌گذاری کشور ساحلی در دریای سرزمینی در راستای عبور بی‌ضرر در کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و منطقه نظارت به قوانین و مقررات مربوط به ماهیگیری، حمل‌ونقل و دریانوردی محدود شده است. اما در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها صلاحیت‌های قانون‌گذاری کشور ساحلی افزایش یافته است. طبق ماده ۲۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها کشور ساحلی می‌تواند در ارتباط با عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی و در انطباق با مقررات این کنوانسیون و سایر اصول و قواعد حقوق بین‌الملل، در مورد تمام یا هر یک از امور زیر قوانین و مقررات لازم را وضع نماید:

- ۱ ایمنی کشتیرانی و تنظیم عبور و مرور دریایی؛
- ۲ حفاظت از تسهیلات و وسایل کمکی دریانوردی و دیگر تسهیلات و وسایل؛
- ۳ حفاظت از کابل‌ها و لوله‌های زیر دریا؛

۴ حفاظت از منابع زنده دریا؛

۵ جلوگیری از نقض قوانین و مقررات کشور ساحلی در ارتباط با ماهیگیری؛

۶ حفاظت از محیط زیست دریای کشور ساحلی و جلوگیری از کاهش، کنترل و آلودگی محیط زیست؛

۷ تحقیقات و پژوهش‌های علمی دریایی و آب‌شناسی؛

۸ جلوگیری از نقض قوانین و مقررات کشور ساحلی در ارتباط با امور گمرکی مالی، مهاجرتی و بهداشتی.

این قوانین و مقررات شامل طراحی، ساخت، نیروی انسانی و یا تجهیزات کشتی‌های خارجی نمی‌شوند مگر برای رعایت و اجرای استانداردها و اصول بین‌المللی که توسط عموم کشورها پذیرفته شده‌اند.

کشور ساحلی باید این قوانین و مقررات را به طریق مقتضی و از قبل به اطلاع عموم برساند. الف) کشتی‌های خارجی که حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی را اعمال می‌کنند تمام این مقررات و همه مقررات بین‌المللی مورد قبول عموم کشورها در ارتباط با جلوگیری از تصادف در دریا را رعایت و اجرا خواهند کرد.

در این موضوع خصوصاً باید کنوانسیون ۱۹۷۲ برای پیشگیری از تصادم کشتی‌ها در دریا و کنوانسیون ۱۹۷۴ ایمنی جان افراد در دریا مدنظر قرار گیرد.

### ب) حق تعیین آبراه‌های دریایی و جداسازی عبور و مرور

کشور ساحلی می‌تواند در مواقع لزوم و با توجه به ایمنی دریانوردی، از کشتی‌های خارجی که حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی را اعمال می‌کنند بخواهد از آبراه‌های دریایی و... جداسازی عبور و مرور که کشور ساحلی ممکن است برای تنظیم عبور کشتی‌ها معین و مشخص نماید، عبور نمایند.

کشور ساحلی می‌تواند بخصوص در مورد نفتکش‌ها، کشتی‌های با سوخت اتمی و کشتی‌های حامل مواد اتمی و سایر موارد ماهیتاً خطرناک و سمی، بخواهد عبور خود را محدود به چنین خطوط دریایی نماید.

کشور ساحلی در تعیین آبراه‌های دریایی و مشخص کردن طرح‌های جداسازی عبور و مرور بر طبق ماده ۲۲ کنوانسیون ۱۹۸۲، باید موارد زیر را مورد توجه قرار دهد:

۱ توصیه سازمان‌های بین‌المللی (مانند سازمان بین‌المللی دریایی)

۲ هرگونه آبراهی که عرفاً و به‌طور سنتی برای دریانوردی بین‌المللی استفاده می‌شده است؛

۳ خصوصیات ویژه کشتی‌ها و آبراه‌های خاص؛

۴ سنگینی ترافیک و عبور و مرور.

کشور ساحلی این آبراه‌های دریایی و طرح‌های جداسازی و عبور و مرور را به‌طور واضح بر روی نقشه‌های رسمی که به طریق مقتضی در دسترس عموم قرار می‌گیرند، نشان خواهد داد.

### ج) تکالیف کشور ساحلی

کشور ساحلی نمی‌تواند مانع حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی از دریای سرزمینی شود. این امر مهم‌ترین تکلیف کشور ساحلی در دریای سرزمینی در رابطه با حق عبور بی‌ضرر می‌باشد.

در همین راستا و بخصوص در اجرای کنوانسیون حقوق دریاها با قوانین و مقررات تدوین شده براساس این کنوانسیون دولت ساحلی نمی‌تواند:

۱) مقرراتی که عملاً حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی را نفی می‌نمایند و یا به آن خدشه وارد می‌کنند را بر آنها تحمیل نمایند؛

۲) علیه کشتی‌های کشور خاص یا کشتی‌هایی که به کشور خاص و یا از هر کشور خاص کالا حمل می‌نمایند، تبعیض قائل شود؛

۳) کشور ساحلی باید به طریق مناسب هر نوع خطر دریانوردی در دریای سرزمینی خود را که از آن مطلع است به آگاهی عموم برساند.

### د) حق اخذ عوارض

کشور ساحلی فقط به دلیل عبور از دریای سرزمینی نمی‌تواند بر کشتی‌های خارجی هزینه‌ای تحمیل نماید. با این حال کشور ساحلی می‌تواند برای خدمات و سرویس‌های مشخصی که به کشتی‌های خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی ارائه می‌دهد (مانند عملیات نجات یا هدایت) هزینه درخواست نماید: این هزینه‌ها بدون تبعیض دریافت خواهند شد.

### و) حقوق حفاظتی کشور ساحلی

کشور ساحلی در دریای سرزمینی دارای حقوق می‌باشد. این حقوق حفاظتی (حمایتی) عبارت‌اند از:

۱) کشور ساحلی می‌تواند در دریای سرزمینی خود برای جلوگیری از عبوری که بی‌ضرر نمی‌باشد، اقدامات لازم را را به عمل آورد؛

۲) در صورتی که کشتی‌ها در آب‌های داخلی حرکت می‌کنند و یا به تأسیسات بندری خارج از آب‌های داخلی وارد می‌شوند، کشور ساحلی حق دارد برای جلوگیری از نقض شرایطی که پذیرش و ورود کشتی‌ها به آب‌های داخلی یا تأسیسات بندری تابع آن شرایط بوده، اقدامات لازم را به عمل آورد؛

۳) کشور ساحلی می‌تواند بدون هیچ‌گونه تبعیض ظاهری یا واقعی بین کشتی‌های خارجی موقتاً عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی را در مناطق مشخصی از دریای سرزمینی معلق نماید، به شرطی که تعلیق برای حفظ امنیت آن کشور از جمله اجرای تمرین‌های نظامی آن ضروری می‌باشد. این تعلیق فقط بعد از اینکه به طریق مقتضی آگاهی و اعلام شده باشد، معتبر و مؤثر خواهد بود.

## ارزشیابی شایستگی کاربرد حقوق و بیمه دریایی

<p><b>شرح کار:</b> اهمیت و مبانی حقوق دریاها را به‌طور کامل تشریح و قوانین جمهوری اسلامی ایران در مورد دریاها را با قوانین بین‌المللی دریایی مقایسه و مطابقت نماید. مناطق دریایی و قوانین حاکم بر هر منطقه و خط مبدأ دریایی را در قسمت‌های مختلف ساحلی از جمله تأسیسات دریایی، جزایر، لنگرگاه‌ها و برآمدگی‌های جزری را تشخیص و ترسیم نماید. انواع بیمه دریایی و رشته‌های زیرمجموعه و معیارهای تقسیم‌بندی بیمه دریایی و مندرجات را تشخیص دهد.</p>			
<p><b>استاندارد عملکرد:</b> بررسی اهمیت و مبانی حقوق دریاها و بیمه دریایی. <b>شاخص‌ها:</b> بررسی اهمیت و مبانی حقوق دریاها، مناطق دریایی و قوانین حاکم بر هر منطقه</p>			
<p><b>شرایط انجام کار، ابزار و تجهیزات:</b> <b>شرایط:</b> کلاس همراه با پرده نگار <b>ابزار و تجهیزات:</b> کلاس هوشمند</p>			
<p><b>معیار شایستگی:</b></p>			
ردیف	مرحله کار	حداقل نمره قبولی از ۳	نمره هنرجو
۱	بررسی و اهمیت و مبانی حقوق دریاها	۲	
۲	بررسی مناطق دریایی و قوانین حاکم بر هر منطقه و خط مبدأ دریایی	۱	
۳	بررسی انواع بیمه دریایی و رشته‌های زیرمجموعه و معیارهای تقسیم‌بندی بیمه دریایی	۱	
	شایستگی‌های غیرفنی، ایمنی، بهداشت، توجهات زیست‌محیطی: ۱- رعایت نکات ایمنی ۲- دقت و تمرکز ۳- شایستگی تفکر و یادگیری مادام‌العمر ۴- اخلاق حرفه‌ای	۱	
	میانگین نمرات	*	

\* حداقل میانگین نمرات هنرجو برای قبولی و کسب شایستگی ۲ است.