



بخش بیست و پنجم

ماجرای غرق نمودن کشتی آلمانی

آلمانی‌ها و ایتالیایی‌های مستقر در بندر شاهپور که غافلگیر شده بودند، نتوانستند به‌خوبی از خود دفاع کنند؛ بنابراین، در برخی از کشتی‌ها، تلاش برای غرق نمودن کشتی مشاهده و ثبت شده است. ازجمله اینکه کاپیتان «پتر» فرمانده کشتی «ویزین فلس» آلمان به روش ابتکاری زیر موقف به نابودی کشتی خود شد تا کشتی توسط انگلیسی‌ها تصاحب نشود.

به دستور کاپیتان پتر، در ابتدا نفت موجود در کشتی تخلیه شد تا تمام نفت‌ها بر روی آب‌های بندر شاهپور پخش شود. پس از آن بنزین موجود در کشتی تخلیه شد تا با استفاده از سبک بودن بنزین نسبت به نفت، بر روی سطح نفت قرار گیرد. در نهایت روغن‌های موجود در کشتی تخلیه شد. درواقع سه‌طبقه از مواد سوختی بر روی آب تشکیل شد. زیادبودن میزان آتش بر روی سطح آب، مانع نزدیک شدن انگلیسی‌ها به کشتی شد. منافذ کشتی نیز باز شد تا آتش بر روی آب به داخل کشتی نفوذ پیدا کند. در کشتی‌های دیگر آلمانی تلاش برای غرق کردن ناکام ماند و تمام کشتی‌های پناهنده به‌غیراز کشتی ویزین فلس- به همراه سرنشینان آن‌ها ازجمله کاپیتان پتر گرفتار انگلیسی‌ها شدند (خلیلی، ۱۳۳۳:۷۸).

اردوگاه‌های اسرای ایرانی؛ بازداشت کارکنان نیروی دریایی ایران

پس از پایان نبرد، کارکنان ناوهای ایرانی را به اتاق سرهنگ «آدامس» فرمانده تیروهای انگلیسی بردند. مشاجره افسران ایرانی و آدامس منجر به ناراحتی وی شد. دستور بازداشت همه کارکنان دریایی ایرانی مستقر در بندر شاهپور صادر شد. ناوسروان‌رسانی و تمام افراد جمعی ناوهای ایرانی به اردوگاه بصره اعزام شدند. ناوسروان جعفر فرونی و ناوسروان کورس، فرمانده حوض شساور را در همان ناو «اکوئین بولوا» زندانی کردند (رسانی، ۱۳۵۴: ۴۵۳). با توجه به صدور فرمان ترک مخاصمه توسط شورای عالی نظام، بعد از دو ماه کارکنان زندانی‌شده نیروی دریایی آزاد شدند.

در واقع پس از پایان درگیری‌های متفقین و کارکنان نیروی دریایی ایران و سایر مقاومت‌کنندگان، و در نهایت اشغال ایران، اسرای ایرانی، ایتالیایی و آلمانی را به اردوگاه‌های شبیه عراق، بصره عراق، اراک، رشت و... منتقل کردند. از جمله اینکه تعدادی از اسرای ایرانی و آلمانی در رخدادهای دریایی بندر شاهپور را نیز به شعبیه عراق منتقل کردند (خلیلی، ۱۳۳۳:۷۸).

انگلیسی‌ها پس از اشغال ایران، سه بازداشتگاه در ایران ایجاد کردند. بازداشتگاه تهران، رشت و اراک. بازداشتگاه تهران، بیمارستان انصاف تخته‌خوابی واقع در محل شمال غربی تهران و ۶۰۰ متری بالای جاده مخصوص تهران- کرج قرار داشت. این بازداشتگاه از سه عمارت اصلی و چتین بنای کوچک فرعی تشکیل شده بود. پیش از این آلمانی‌ها ساختمان این بیمارستان را احداث کرده بودند. بازداشتگاه رشت، منزل شخصی به نام ملکی رضائی بوده است. این ساختمان واقع در شمال شرقی شهر و محلی بوده که به «انبار نفت» معروف بوده است. انگلیسی‌ها دو بازداشتگاه نیز در اراک ایجاد کرده بودند: بازداشتگاه تابستانی و بازداشتگاه زمستانی. بازداشتگاه تابستانی اراک در محل ۳کیلومتری شرقی شهر اراک واقع شده بود. علاوه بر این بازداشتگاه‌ها، در سایر نقاط کشور نظیر در اهواز و شیراز و نقاط دیگر نیز بازداشتگاه‌هایی توسط متفقین به ویژه انگلیسی‌ها ایجاد شده بود (نیکفام، ۱۴۰۱: ۱۲۳۰). نقشه بازداشتگاه زمستانی اراک (منبع: نیکفام، ۱۴۰۱)

خاطرات ناوسروان جعفر فرونی، فرمانده ناو سیمغر از حمله انگلیسی‌ها به بندر شاهپور

ناوسروان جعفر فرونی فرمانده وقت ناو سیمغر در خاطرات خود ماجرای حمله انگلیسی‌ها به بندر شاهپور را این‌گونه بیان کرده است:

«روزهای گرم و شب‌های پر از شر جری داشتیم، هوا مرطوب بود و مه شدید تا ساعتی از روز دریا را می‌پوشاند. ساعت چهار بامداد روز سوم شهریور ۱۳۳۰ بود. من و ناوسروان‌رسانیی در عرشه کشتی خوابیده بودیم. بهتر است بگویم دراز کشیده بودیم؛ چون در آن گرمای خفه‌کننده خواب به چشمانمان راه نمی‌یافت. درست یادم نیست چه ساعتی بود؛ ولی همین قدر می‌دانم که ساعت از چهار صبح گذشته بود که مهناوی پاس به نام مهناوی ناصر نعمان آمد و خبر داد که در محوطه بندر شاهپور سروصداهایی است. خیلی زود متوجه شدیم که صدای شلیک اسلحه است...

ادامه دارد...



نگاره توسعه دریامحور- مرتضی فاخری

- قوانین و مقررات حقوقی در سطح ملی و بین‌المللی، نقش بسیار حیاتی در شکل دهی به این فرآیند ایفا می‌کنند. ابعاد حقوقی توسعه دریامحور شامل حوزه‌های مختلفی همچون حاکمیت و حقوق مرزی دریایی، حفاظت از محیط‌زیست دریایی، حقوق بهره‌برداری از منابع طبیعی، امنیت دریایی، مسائل تجاری و اقتصادی و همچنین حقوق کارگران دریایی است.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، مرتضی فاخری، دکترای مدیریت بازرگانی در نوشتاری اختصاصی برای این روزنامه به بررسی ابعاد حقوقی توسعه دریامحور با نگاهی به جایگاه حقوق بین‌الملل در این حوزه پرداخته است که بخش اول آن در شماره گذشته روزنامه به چاپ رسید و در ادامه بخش پایانی صحبت‌های ایشان را می‌خوانید:

توسعه دریامحور به بهره‌برداری پایدار و همه‌جانبه از منابع دریایی به‌عنوان یکی از ارکان مهم رشد اقتصادی و توسعه ملی کشورهای ساحلی و جزایر اطلاق می‌شود. این نوع توسعه نه‌تنها به تقویت بخش‌هایی مانند حمل‌ونقل دریایی، شیلات، انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی و گردشگری دریایی می‌پردازد، بلکه نیازمند درک جامع و هماهنگی در ابعاد حقوقی مختلف است.

یکی از جنبه‌های حیاتی در توسعه دریامحور، رعایت حقوق کارگران و دریانوردان است. دولت‌ها موظف به وضع قوانینی برای حفظ ایمنی، دستمزد، بیمه و شرایط کاری دریانوردان هستند. قوانین داخلی مثل مقررات ایمنی و بهداشت شغلی برای پیشگیری از حوادث دریایی و آلودگی‌های ناشی از شرایط کاری یا وضع قوانین برای دریافت دستمزد عادلانه و تأمین بیمه‌های اجتماعی برای کارگران دریایی و همچنین اجرای کنوانسیون کار دریایی (MLS ۲۰۰۶) که به حقوق کارگران دریایی توجه دارد، از بدیهی‌ترین موضوعات مربوطه است که باید پیگیری شود. دولت‌ها باید قوانینی برای توسعه صنعت گردشگری دریایی وضع کنند که علاوه‌بر بهره‌برداری اقتصادی، به حفاظت از سواحل و اکوسیستم‌های ساحلی نیز توجه کنند. مواردی همچون تنظیم و نظارت بر رشد گردشگری ساحلی به‌گونه‌ای که آسیب به محیط‌زیست و اکوسیستم‌های طبیعی به حداقل برسد یا ایجاد مقررات برای استفاده از سواحل و تأسیسات گردشگری دریایی، مانند مناطق ویژه گردشگری که توسعه آن‌ها با رعایت اصول پایداری زیست‌محیطی انجام شود، از موارد مهم در این زمینه است.

دولت‌ها باید برنامه‌های توسعه‌ای برای جوامع ساحلی و بومیان که به دریا وابسته‌اند، در نظر بگیرند. از این جهت می‌توان به توسعه بنادر و زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی برای تسهیل تجارت و گردشگری یا حمایت از شغل‌های سنتی مانند ماهیگیری و صنایع وابسته در برابر تهدیدات اقتصادی و زیست‌محیطی و همچنین به‌ایجاد مناطق گردشگری دریایی به‌ویژه در مناطقی با مناظر طبیعی خاص و تنوع‌زیستی غنی، اشاره کرد. کشورها باید حقوق بومیان ساحلی را در نظر بگیرند که بسیاری از آن‌ها به شیوه‌های سنتی زندگی می‌کنند و منابع دریایی برای تأمین معاش و فرهنگ‌شان ضروری است. حفاظت از شیوه‌های معیشتی

چالش‌های حقوقی در توسعه دریامحور

توسعه دریامحور با وجود پتانسیل‌های عظیم اقتصادی و زیست‌محیطی خود، با چالش‌های حقوقی متعددی مواجه است که می‌توانند مانع از بهره‌برداری بهینه و پایدار از منابع دریایی شوند. این چالش‌ها از تنش‌های مرزی تا مشکلات زیست‌محیطی و مناقشات تجاری و امنیتی را شامل می‌شوند. در اینجا به برخی چالش‌های حقوقی اصلی در توسعه دریامحور پرداخته می‌شود.

۱- یکی از چالش‌های عمده در توسعه دریامحور، اختلافات مرزی میان کشورهای همسایه در مناطق آب‌های سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی (EEZ) و فلات قاره است. این اختلافات ممکن است به‌ویژه در مناطقی با منابع مشترک مانند میدان‌های نفتی و گازی مشترک یا مناطق شیلاتی بحرانی شود. بسیاری از کشورهای ساحلی در مناطق دریایی خاص مانند دریای چین جنوبی، دریای خزر و دریای مدیترانه با چالش‌های حقوقی در خصوص تعریف مرزهای دریایی مواجه هستند. تعیین خطوط مرزی بر اساس قوانین بین‌المللی و عدم توافق در خصوص نحوه تقسیم منابع طبیعی می‌تواند موجب اختلافات اقتصادی و امنیتی شود. بهره‌برداری از منابع مشترک (مانند میدانین نفت و گاز یا ذخایر ماهی در آب‌های مرزی) بدون تقسیم‌بندی دقیق می‌تواند به رقابت‌ها و تنش‌های قانونی دامن بزند. چالش‌ها در قوانین حقوقی مرتبط با بهره‌برداری عادلانه و تقسیم منابع، به‌ویژه زمانی که مرزها به‌طور واضح تعیین نشده‌اند، به معضل بزرگی تبدیل می‌شود.

۲- آلودگی ناشی از فعالیت‌های صنعتی، حمل‌ونقل دریایی، صید غیرمجاز و نشت مواد نفتی تهدیداتی جدی برای محیط‌زیست دریایی ایجاد می‌کند. در این راستا، طبق کنوانسیون MARPOL، مسئولیت کشتی‌ها و شرکت‌های نفتی در برابر آلودگی‌های ناشی از آن‌ها باید به وضوح تعریف شود، اما اجرای مؤثر این مسئولیت‌ها در عمل با مشکلاتی از جمله مشکلات در مکانیسم‌های نظارتی و اجرایی مواجه است. در ضمن، در مواردی که آلودگی‌ها در آب‌های آزاد (High Seas) رخ می‌دهند، تعیین مسئولیت و جبران خسارت‌ها می‌تواند پیچیده و دشوار باشد.

۳- برای توسعه اقتصادی در حوزه دریا، کشورها باید فعالیت‌های مختلفی مانند حمل‌ونقل دریایی، بهره‌برداری از منابع طبیعی، شیلات و انرژی‌های تجدیدپذیر را به دقت تنظیم کنند. قوانین ملی کشورها در بسیاری از موارد با

بخش پایانی

مرتضی فاخری در نوشتاری برای «روزنامه دریایی سرآمد» بررسی کرد

ابعاد حقوقی توسعه دریامحور بانگاهی به قوانین بین‌الملل

استانداردهای بین‌المللی هماهنگ نیستند و این می‌تواند موجب ایجاد اختلافات تجاری و عدم‌اعتماد بین کشورها شود. در برخی مناطق، کشتی‌ها و شرکت‌های خصوصی می‌توانند با انجام فعالیت‌های غیرقانونی مانند صیادی غیرمجاز یا آلودگی دریایی هزینه‌های پایین‌تری داشته باشند و این به رقابت ناعادلانه منجر می‌شود.

۴- تعرفه‌های گمرکی، حقوق کشتیرانی و قوانین بندری ممکن است به‌گونه‌ای تنظیم شوند که با قوانین بین‌المللی تطابق نداشته باشند.

۵- امنیت دریایی در بسیاری از نقاط حساس دنیا، مانند خلیج عدن، تنگه هرمز و دریای جنوب چین، به تهدیدات جدی تبدیل شده است. این تهدیدات شامل دزدی دریایی، تروریسم دریایی، جنگ‌های مرزی و قاچاق موادمخدر می‌شود. نبود توافقات بین‌المللی مشخص در خصوص امنیت مناطق دریایی و حقوق کشورها برای برخورد با تهدیدات می‌تواند به تشدید بحران‌های امنیتی در دریاها منجر شود.

۶- حقوق عبور کشتی‌ها از آب‌های سرزمینی و تنگه‌های بین‌المللی همچنان یکی از مسائل حقوقی پیچیده است، به‌ویژه در مواردی که کشتی‌های نظامی و غیرنظامی در مناطق حساس عبور می‌کنند. کشورهای مختلف ممکن است حقوق عبور ترانزیتی را با امنیت ملی خود متناقض بدانند و در نتیجه، اختلافاتی در این زمینه به‌وجود آید. در همین راستا، تعریف دقیق حقوق عبور بی‌ضرر در مناطق خاص مانند تنگه‌های بین‌المللی می‌تواند به یکی از چالش‌های مهم تبدیل شود.

۷- استفاده از فناوری‌های نوین مانند کشتیرانی خودکار، پهبادهای دریایی و سیستم‌های ردیابی دیجیتال، چالش‌های جدیدی در حوزه‌های مالکیت داده‌ها، حریم خصوصی و مسئولیت‌های حقوقی ایجاد کرده است. در صورت بروز حوادث یا مشکلات فنی، سولات پیچیده‌ای درباره مالکیت و استفاده از داده‌های مربوط به کشتی‌ها و عملیات دریایی وجود دارد. تعیین مسئولیت‌های حقوقی در فناوری‌هایی مانند کشتی‌های خودکار که ممکن است خطا کنند یا حادثه‌ای ایجاد کنند، مسئله‌ای پیچیده است.

۸- رشد گردشگری دریایی، به‌ویژه در مناطق ساحلی و دریایی حساس، می‌تواند تهدیداتی برای محیط‌زیست دریایی به‌ویژه از نظر آلودگی و تخریب اکوسیستم‌ها ایجاد کند. قوانینی که برای حفاظت از سواحل و نظارت بر تأسیسات گردشگری طراحی شده‌اند، در بسیاری از کشورها به‌طور مؤثر اجرایی نمی‌شوند. عدم‌هماهنگی در قوانین مدیریت مناطق گردشگری دریایی بین کشورها، به‌ویژه در مناطقی با جاذبه‌های گردشگری مشترک، می‌تواند موجب بهره‌برداری ناپایدار از منابع شود.

بنابراین چالش‌های حقوقی در توسعه دریامحور، پیچیده و گسترده هستند و نیاز به همکاری بین‌المللی، هم‌راستایی قوانین داخلی با مقررات جهانی و ایجاد سازوکارهای حقوقی جدید دارند. دولت‌ها باید با توجه به تنوع تهدیدات و فرصت‌های موجود، قوانین داخلی خود را به‌گونه‌ای تنظیم نمایند که هم توسعه پایدار از منابع دریایی را تضمین و هم مشکلات امنیتی، اقتصادی و زیست‌محیطی را به‌درستی مدیریت کنند.

نگاهی به جایگاه قوانین بین‌الملل در حوزه دریا

حقوق بین‌الملل دریاها یکی از شاخه‌های مهم حقوق بین‌المللی است که قواعد و مقرراتی را برای استفاده پایدار، بهره‌برداری از منابع، حل‌وفصل اختلافات و حفاظت از

بدون شرح

قاب‌دوربین



عکس: اصغر بشارتی