

ضرورت تدوین چارچوب حقوقی دریایی  
برای خلیج فارس و تنگه هرمز



**عادل لک علی آبادی** - تحولات اخیر منطقه و نقش نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران در تأمین امنیت آبراه‌های جنوبی کشور، بار دیگر اهمیت راهبردی خلیج فارس و تنگه هرمز را در معادلات دریایی جهان آشکار کرد.

امنیت دریانوردی و تداوم فعالیت کشتیرانی در این منطقه، تنها یک موضوع ملی نیست؛ بلکه به دلیل جایگاه خلیج فارس و تنگه هرمز در تجارت و حمل‌ونقل بین‌المللی، موضوعی فرامنطقه‌ای و مورد توجه جامعه جهانی است. در چنین شرایطی، ضرورت دارد کشورهای ذی‌نفع منطقه با تکیه بر ظرفیت‌های حقوق بین‌الملل دریایی، برای تدوین یک چارچوب حقوقی مشخص در جغرافیای خلیج فارس و تنگه هرمز اقدام کنند.

سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان مرجع تخصصی تدوین مقررات ایمنی، امنیت دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی، طی دهه‌های گذشته بستر مناسبی برای همکاری دولت‌ها در حوزه حمل‌ونقل دریایی فراهم کرده است. بسیاری از مقررات و کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی نیز با هدف ایجاد رویه‌های مشترک و کاهش مخاطرات دریایی شکل گرفته‌اند.

با وجود این، هر منطقه دریایی دارای ویژگی‌ها، ملاحظات امنیتی و منافع خاص خود است. خلیج فارس و تنگه هرمز نیز به عنوان یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های انرژی و تجارت جهان، نیازمند توجه ویژه در حوزه حقوقی و مقرراتی هستند. شرایط خاص این منطقه ایجاب می‌کند که کشورهای ساحلی و ذی‌نفع، در قالب یک ابتکار مشترک، زمینه تدوین مقرراتی متناسب با واقعیت‌های منطقه را فراهم کنند.

حقوق بین‌الملل دریایی، حقوق و مسئولیت‌های مشخصی را برای کشور‌های ساحلی در نظر گرفته است. بر همین اساس، کشور‌های ساحلی علاوه بر برخورداری از حقوق حاکمیتی، مسئولیت حفظ ایمنی دریانوردی، امنیت تردد شناورها و صیانت از محیط زیست دریایی را نیز بر عهده دارند. تحقق این اهداف نیازمند همکاری، هماهنگی و ایجاد سازوکارهای حقوقی مشترک است.

تجربه صنعت کشتیرانی جهان نشان داده است که دستیابی به توافق‌های بین‌المللی هرچند فرآیندی زمان‌بر و پیچیده است، اما در نهایت می‌تواند به افزایش ثبات، امنیت و پیش‌بینی‌پذیری در فعالیت‌های دریایی منجر شود. از این رو، طرح موضوع تدوین یک چارچوب حقوقی یا کنوانسیون منطقه‌ای برای خلیج فارس و تنگه هرمز، می‌تواند به عنوان یک ابتکار قابل بررسی در مجامع تخصصی دریایی مطرح شود.

بدیهی است تحقق چنین هدفی مستلزم گفت‌وگو، مشورت، تدوین پیش‌نویس‌های کارشناسی و جلب همکاری کشور‌های منطقه خواهد بود. با این حال، اهمیت راهبردی خلیج فارس و تنگه هرمز و نقش تعیین‌کننده آن در امنیت دریانوردی و تجارت جهانی، ضرورت آغاز این گفت‌وگو‌ها را بیش از گذشته آشکار ساخته است.

امروز بیش از هر زمان دیگری روشن است که امنیت پایدار دریانوردی در خلیج فارس و تنگه هرمز، نه تنها به سود کشور‌های ساحلی، بلکه به نفع همه بازیگران اقتصاد دریایی جهان خواهد بود. از همین رو، بهره‌گیری از ظرفیت‌های حقوق بین‌الملل دریایی و سازوکار‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی برای تدوین چارچوبی متناسب با شرایط این منطقه، می‌تواند گامی مؤثر در جهت تأمین منافع مشترک و تقویت امنیت دریایی باشد.

**امیدایرانی** - دریایی که روزگاری بستر

ماجراجویی و تجارت بود، امروز برای میلیون‌ها انسان به عرصه‌ای از ناامنی‌های آشکار و فشارهای پنهان بدل شده است. دریانوردی در عصر جدید، اگرچه با پیشرفت‌های فنی بی‌سابقه‌ای همراه شده، اما چالش‌های آن نیز به همان نسبت پیچیده‌تر و چندوجهی‌تر گردیده است. آنچه زمانی صرفاً مبارزه با امواج و طوفان‌های طبیعی بود، اکنون به تقابل با تهدیدات ژئوپلیتیک، بحران‌های حقوقی و روانی و فشارهای عملیاتی گسترده‌ای تبدیل شده که نه تنها معیشت، بلکه سلامت روانی و حیات هزاران دریانورد را نشانه گرفته است .واقعیت تلخ این است که در سالی که گذشت، رکوردهای شکننده‌ای از حیث رها شدن دریانوردان، خشونت علیه آنان و تشدید بحران‌های روانی ثبت شده، در حالی که جامعه جهانی همچنان با این بحران خاموش به مثابه یک مسئله حاشیه‌ای برخورد می‌کند. این مقاله در پی آن است تا با نگاهی جامع و مبتنی بر داده‌های میدانی، ابعاد پنهان و آشکار این بحران را واکاوی کند و نشان دهد که شرایط کاری دریانوردان مدرن تا چه اندازه با تصورات عمومی از این حرفه فاصله دارد.

نخستین لایه از این بحران، به تهدیدات امنیتی بازمی‌گردد که اگرچه به واسطه همکاری‌های بین‌المللی تا حدودی مهار شده، اما کماکان به شکل مزمن در برخی نقاط جهان به قوت خود باقی است. گزارش‌های دفتر بین‌المللی دریانوردی نشان می‌دهد که در سال ۲۰۲۵، تعداد حملات دزدی دریایی و سرقت مسلحانه از کشتی‌ها در سطح جهان افزایش یافته و به ۱۳۷ مورد رسیده است. این آمار که رشد ۱۸.۱ درصدی را نسبت به سال پیش از آن نشان می‌دهد، بیانگر آن است که دزدی دریایی به هیچ وجه به گذشته‌های دور تعلق ندارد و همچنان به عنوان یک تهدید جدی، به ویژه در مناطقی چون خلیج گینه و تنگه سنگاپور، نفس‌های صنعت کشتیرانی را به شماره انداخته است. در خلیج گینه، که بیش از ۸۰ درصد آدم‌ربایی‌های دریانوردان را به خود اختصاص داده، شمار حوادث با ۲۵ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه سال قبل همراه بوده و ۱۴ نفر از خدمه در ۹ ماه نخست سال ۲۰۲۵ برورده شده‌اند. با وجود تلاش‌های مقامات منطقه‌ای که باعث مهار نسبی این تهدیدات شده، کارشناسان تأکید دارند که ایمنی خدمه هنوز به طور کامل تضمین نشده و این مناطق کماکان نیازمند هماهنگی و نظارت شدیدتر بین‌المللی هستند. نکته هشداردهنده‌تر آنکه در ۵۵ درصد از حوادث گزارش شده، مهاجمان از سلاح استفاده کرده‌اند و بالاترین سطح حمل سلاح گرم از سال ۲۰۱۷ تاکنون در این سال ثبت شده است.

این داده‌ها تصویر روشنی از فضای تهدیدآمیزی ترسیم می‌کنند که دریانورد در آن نفس می‌کشد؛ فضایی که مرز میان یک مأموریت تجاری و یک میدان نبرد نابرابر را محو ساخته است. در کنار تهدیدات کلاسیک دزدی دریایی، موج جدیدی از تنش‌های ژئوپلیتیک، امنیت دریانوردی را به پیچیده‌ترین شکل ممکن دستخوش دگرگونی ساخته است. دریای سرخ، که روزگاری شاهراه طلایی ارتباط تجاری میان اروپا و آسیا محسوب می‌شد، در سال ۲۰۲۵ به یکی از کانون‌های اصلی درگیری و بی‌ثباتی بدل گردید. حملات به کشتی‌های تجاری در این منطقه، که اغلب با اهداف سیاسی و نظامی صورت می‌گرفت، نه تنها مسیرهای دریایی را به مخاطره انداخت، بلکه سبب شد بسیاری از کشتی‌ها ناگزیر به تغییر مسیر و انتخاب راه‌های طولانی‌تر و پرهزینه‌تر شوند. این تغییر مسیرها که به دور زدن دماغه امید نیک در آفریقای جنوبی انجامید، ضمن افزایش قابل توجه هزینه‌های سوخت و زمان سفر، بار روانی و جسمی مضاعفی را بر دوش خدمه کشتی‌ها گذاشت. به گفته تحلیلگران، این وضعیت نه یک بحران موقت، بلکه بازآرایی استراتژیک در نظم دریایی جهانی را رقم زده است که حتی پس از کاهش حملات، بازگشت به شرایط عادی پیشین را ناممکن می‌سازد. افزون بر این، دریای سیاه نیز با تداوم درگیری‌های نظامی میان روسیه و اوکراین، به منطقه‌ای خطرناک برای تردد کشتی‌ها بدل شده و حملات به زیرساخت‌های بندری و کشتی‌های تجاری، نشانه‌هایی از فروپاشی هنجارهای بین‌المللی دریانوردی را آشکار ساخته است. گسترش ناوگان‌های سایه، متشکل از کشتی‌های فرسوده با مالکیت مبهم و بیمه‌های نامعتبر، که شمار آنها تا



پایان سال ۲۰۲۵ به بیش از ۳۲۰۰ فروند رسیده، نه تنها ریسک تصادفات و نشت نفت را افزایش داده، بلکه نظارت بر امنیت دریایی را با چالش بی‌سابقه‌ای روبرو کرده است. در چنین فضایی، خدمه کشتی‌های تجاری خود را در میانه درگیری‌هایی می‌یابند که نه در آن نقش دارند و نه توان گریز از آن، و این دقیقاً همان نقطه‌ای است که بعد انسانی بحران ژئوپلیتیک آشکار می‌شود.

با این حال، شاید تلخ‌ترین و بی‌رحم‌ترین وجه از چالش‌های دریانوردی مسدردن، نه در حملات بیرونی، که در رها شدن نظام‌مند دریانوردان توسط کارفرمایان خود نهفته باشد. پدیده «رها شلشدن دریانوردان» که به قطع یکجانبه ارتباط کارفرما با خدمه و ترک آنان در بنادر یا کشتی‌ها بدون هیچ گونه پشتیبانی و حقوق معوقه تعریف می‌شود، در سال ۲۰۲۵ به یک فاجعه تمام‌عیار انسانی تبدیل شد. بر اساس گزارش فدراسیون بین‌المللی کارگران حمل و نقل (ITF)، در این سال رکوردی شکننده ثبت گردید و ۶,۲۲۳ دریانورد در ۴۱۰ کشتی مختلف، در شرایطی اسفناک رها شدند که این رقم، ششمین سال متوالی ثبت رکورد در این زمینه و افزایشی ۳۱ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۴ محسوب می‌شود. در میان ملیت‌های مختلف، دریانوردان هندی با ۱,۱۲۵ مورد، بیشترین آمار رها شدن را به خود اختصاص دادند و پس از آن‌ها به ترتیب فیلیپینی‌ها با ۵۳۹ مورد و سوری‌ها با ۳۰۹ مورد قرار داشتند. این آمارها، که حکایت از نابرابری آشکار در نظام حمایت از نیروی کار دریایی دارد، زمانی به اوج تراژدی می‌رسد که می‌بینیم مجموع حقوق معوقه این دریانوردان رها شده، به ۲۵.۸ میلیون دلار می‌رسد و با وجود تلاش‌های ITF برای بازپس‌گیری ۱۶.۵ میلیون دلار از این مبلغ، هنوز بخش قابل توجهی از این حقوق به صاحبان اصلی خود بازنگشته است. این بحران به ویژه در منطقه خاورمیانه و پس از آن در اروپا به اوج خود

«سرآمد» گزارش می دهد؛

# واکاوی چندوجهی بحران انسانی در عصر جدید دریانوردی

محموله و هر مسیر تجاری، انسان‌هایی قرار دارند که در شرایطی فراتر از توانایی‌های روانی و جسمی خود به کار گرفته می‌شوند. فشار روانی ناشی از انزوای طولانی‌مدت، ناامنی شغلی ناشی از بحران رها شدن، و تهدیدات فیزیکی ناشی از دزدی دریایی و درگیری‌های نظامی، همگی باعث کاهش بهره‌وری، افزایش خطاهای انسانی و در نهایت به خطر افتادن ایمنی کل صنعت دریانوردی می‌شود. به عبارت دیگر، سلامت روانی دریانوردان نه یک مسئله فردی یا بشردوستانه صرف، بلکه یک شاخص کلیدی برای پایداری و کارایی زنجیره تأمین جهانی است.

در مواجهه با این طوفان خاموش، نیاز به بازنگری اساسی در سیاست‌های مدیریت منابع انسانی در صنعت دریانوردی بیش از پیش احساس می‌شود. تجربه موفق برخی از مناطق در کاهش دزدی دریایی از طریق همکاری‌های منطقه‌ای و گشت‌زنی‌های بین‌المللی، نشان می‌دهد که راه‌حل‌های جمعی و نهادینه‌شده می‌توانند مؤثر واقع شوند. با این حال، مقابله با ب‌بحران‌هایی چون رها شدن دریانوردان و سلامت روان، نیازمند رویکردی چندسطحی است که هم به اصلاح قوانین بین‌المللی و هم به تغییر فرهنگ سازمانی شرکت‌های کشتیرانی بینجامد. کنوانسیون کار دریایی (MLC) که به عنوان منشور حقوق دریانوردان شناخته می‌شود، اگرچه گام مهمی در این مسیر بوده، اما اجرای ناقص آن در بسیاری از کشورها و عدم وجود سازوکارهای نظارتی مؤثر، کارایی آن را به شدت کاهش داده است. اصلاحیه‌های جدید این کنوانسیون که از سال ۲۰۲۷ لازمالاجرا خواهد شد و بر حقوق دریانوردان در زمینه بازگشت به وطن و مرخصی در ساحل تأکید دارد، می‌تواند نقطه عطفی در کاهش فشارهای روانی و بحران رها شدن باشد، مشروط بر آنکه نظارت بر اجرای آن با جدیت دنبال شود. در عین حال، توسعه سیستم‌های پشتیبانی روانشناختی در کشتی‌ها، از جمله خدمات مشاوره از راه دور و برنامه‌های سلامت دیجیتال، به عنوان یکی از راهکارهای نوین و ضروری مطرح شده است، راه‌حلی که با توجه به دشواری دسترسی دریانوردان به خدمات سلامت روان در خشکی، می‌تواند نقشی حیاتی در کاهش افسردگی و اضطراب ایفا کند. همچنین، نهادهای بین‌المللی مانند سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان بین‌المللی کار، باید با تشکیل بانک اطلاعاتی جامع از موارد رها شدن و اعمال تحریم‌های جدی علیه صاحبان کشتی‌های متخلف، از تکرار این فجایع انسانی جلوگیری کنند. کشورهایی نظیر هند که اقدام به لیست سیاه کردن کشتی‌های دارای سابقه تکرار رها شدن کرده‌اند، نشان داده‌اند که اراده سیاسی می‌تواند تا حدی از حقوق دریانوردان محافظت کند، اما این اقدامات زمانی به نتیجه نهایی می‌رسند که در سطح جهانی و با همکاری تمامی پرچم‌داران بزرگ به اجرا درآیند.

در پایان، آنچه از این واکاوی جامع به دست می‌آید، تصویر صنعتی است که در عین حیاتی بودن برای بقای اقتصاد جهانی، از تأمین امنیت و سلامت نیروی کار محوری خود ناتوان مانده است. دریانوردی در عصر جدید، به تعبیری، به استعاره‌ای از نابرابری‌های پنهان جهان مدرن بدل شده است؛ جهانی که ستون‌های اقتصادی خود را بر دوش انسان‌هایی استوار کرده که اغلب صدایشان به گوش نمی‌رسد و رنج‌هایشان در لابه‌لای آمارهای کلان و گزارش‌های مالی گم می‌شود. از تهدیدات مرگبار دزدی دریایی و تنگناهای ژئوپلیتیک گرفته تا بحران حقوقی رها شدن و فشارهای روانی مزمن، هر یک از این چالش‌ها به تنهایی برای متوقف کردن یک حرفه کافی است، اما ترکیب همزمان آن‌ها، دریانوردی مسدردن را به یکی از سخت‌ترین و ناامن‌ترین مشاغل جهان تبدیل کرده است. شاید زمان آن فرا رسیده که با نگاهی فراتر از منافع اقتصادی آنی، به بازتعریف معنای «کار شایسته» در دریا بپردازیم و به جای آنکه صرفاً در پی کاهش هزینه‌ها و افزایش سرعت حمل و نقل باشیم، به فکر حفظ سرمایه‌های انسانی این صنعت عظیم باشیم. تضمین آینده دریانوردی، نه در ناوگان‌های مدرن‌تر یا الگوریتم‌های پیشرفته‌تر، که در احترام به کرامت انسانی کسانی است که بی‌ادعا، بار سنگین تمدن مدرن را بر دوش می‌کشند و در طوفان‌های خاموش، همچنان به حرکت خود ادامه می‌دهند.



ظاهری، به مسیری ناپایدار و فرسایشی برای نیروی کار بدل شده و صنعت کشتیرانی با خطر کمبود شدید نیروی ماهر در سال‌های آتی روبرو ست. فراتر از آمار و ارقام، آنچه این بحران چندوجهی را به یک مسئله اساسی برای نظم اقتصادی جهانی تبدیل می‌کند، نقش حیاتی دریانوردان در حمل و نقل بیش از ۸۰ درصد از تجارت جهانی است. با این حال، به نظر می‌رسد در میان نگرانی‌های عمده درباره تغییرات اقلیمی، مسیریای تجاری جدید و هزینه‌های سوخت، بعد انسانی این صنعت به حاشیه رانده شده است. سازمان ملل متحد در گزارش سالانه خود هشدار داده که رشد تجارت دریایی در سال ۲۰۲۵ به تنها ۰.۵ درصد کاهش یافته و هزینه‌های حمل و نقل به دلیل تنش‌های ژئوپلیتیک و مسیرهای طولانی‌تر، افزایشی بی‌سابقه یافته است. در این میان، کشور‌های در حال توسعه و به ویژه کشور‌های جزیره‌ای کوچک، بیشترین آسیب را از نوسانات هزینه‌های حمل و نقل متحمل می‌شوند و این فشار اقتصادی در نهایت به افزایش قیمت مواد غذایی و کالاهای اساسی در این کشورها منجر می‌شود. اما آنچه در این گزارش‌های کلان معمولاً نادیده گرفته می‌شود، این واقعیت است که پشت هر

رسیده و ترکیه با ۶۱ مورد و امارات متحده عربی با ۵۴ مورد، بالاترین تعداد کشتی‌های رها شده را ثبت کرده‌اند. آنچه این اعداد و ارقام را از یک آمار صرف به یک فاجعه انسانی بدل می‌کند، وضعیت اسفنابری است که برای این دریانوردان رقم می‌خورد؛ افرادی که ماه‌ها در کشتی‌های متروک و بدون آذوقه و امکانات اولیه درمانی گرفتار می‌شوند و از هر گونه ارتباط با خانواده و وطن خود محروم می‌مانند. اتحادیه بین‌المللی کارگران حمل و نقل این وضعیت را «بحران رها شدن» نامیده و بر لزوم اقدام فوری نهادهای بین‌المللی همچون سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان بین‌المللی کار برای تدوین سازوکارهای مؤثر نظارتی و تنبیهی علیه صاحبان کشتی‌های خاطی تأکید دارد.

اگر تهدیدات امنیتی و بحران رها شدن را بتوان مصادیق بیرونی خشونت علیه دریانوردان دانست، آنچه در لایه‌های عمیق‌تر این حرفه جریان دارد، نوعی خشونت نرم و پایدار است که از فشارهای روانی مزمن و انزوای اجتماعی تغذیه می‌کند. بحران سلامت روان در میان دریانوردان، که پیش از این نیز به عنوان یک معضل جدی شناخته می‌شد، در دوران پساکرونا به ابعاد هشداردهنده‌ای رسیده است. مطالعه‌ای که بر

