

عبدالرحيم ذاكر حسين



پرويشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگي
پرتال جامع علوم انسانی

تاريخ تحولات
حقوق بين الملل درياها



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی

● پیشگفتار

حقوق دریاها به مجموعه‌ای از اصول و قواعد حاکم بر روابط میان کشورها در محیط دریاها و اقیانوسها اطلاق می‌شود و شاخه‌ای از حقوق بین‌الملل عمومی به شمار می‌آید.

حقوق دریاها رشته‌ای از علم حقوق است و مانند هر علمی تاریخ مخصوص به خود دارد. تاریخ هر علم نمایشگر علل پیدایی و جهت و نحوه تحول و پیشرفت آن علم و شناساننده ژرف ارزشها و محتوای مؤثر آن است.

حقوق دریاها پدیده بین‌المللی دیرینی است که در طی ادوار مختلف دریانوردی بشر، هرازگاهی، از حالتی به حالت دیگر و از وضعی به وضع دیگر تغییر یافته است، به گونه‌ای که تاریخ آن مشحون از گوناگونی اصول و قواعد حاکم بر دریاها و دریانوردی بوده که پس از هر دوره معین، یک اصل یا قاعده، جای خود را به اصل یا قاعده دیگر واگذار کرده و به تدریج بر محتوای آن افزوده شده است.

نظر به اینکه حقوق دریاها بر گستره‌ای از «مکان» (سطح دریاها)

اعمال می‌شده یعنی عرصه کاربردی و محیط عمل معین و محدود داشته و در همان حال در برهه‌ای از «زمان» وضع و به مورد اجرا گذارده می‌شده است، لذا ناگزیر پدیده مورد بحث را با توجه به دو مقوله «زمان» و «مکان» یعنی «تاریخ حقوق دریاها» و «جغرافیای دریاها» به بررسی می‌گذاریم. در این بررسی، تاریخ تابع جغرافیا است، چرا که جغرافیا زادگاه تاریخ است، مادر و پرورنده آن است، خانه‌ای است که تاریخ در آن انضباط می‌پذیرد.

جغرافیای دریاها وصف صحنه‌ای را می‌کند که نمایشنامه دریانوردی آدمیزادگان در آن بازی شده است و تاریخ حقوق دریاها عین آن نمایشنامه را نقل می‌کند. به این ترتیب، معلوم می‌شود که ارتباط نزدیکی میان جغرافیای دریاها و تاریخ حقوق دریاها برقرار است. با شناخت تاریخ حقوق دریاها و بررسی رویدادهای جاری، بهتر می‌توان مسائلی را که در این رشته اتفاق می‌افتد، درک نمود و در راه تکامل و اعتلای حقوق دریاها گام برداشت.

در این بررسی، باید نخست به جغرافیای دریاها پرداخت، سپس به چگونگی پیدایی فن دریانوردی اشاره نمود، آنگاه به اصول و قواعدی که برای تنظیم روابط دریانوردی ساخته و پرداخته شده است توجه کرد و سرانجام نسبت به اصول و قواعد دریانوردی و ملل و اقوام واضع آن اصول و قواعد به داوری نشست.

شایان ذکر است که بشر، در آغاز دریانوردی، نه بر مجموع آبهای سیاره زمین بلکه فقط بر کرانه یک دریا و سپس بر بخشهای کوچکی از همان دریا قادر به دریانوردی بوده است و تا قرن نهم هجری (پانزدهم میلادی) هنوز به دریانوردی در همه اقیانوسها قادر نبوده و نپرداخته بود. حتی دریانوردی در قطب شمال و قطب جنوب، تا پیش از سده اخیر معمول نگردیده و بعضی از دریاهای وابسته به این دو قطب، تا قبل از جنگ جهانی اول بلکه دقیق‌تر تا دهه سوم قرن بیستم میلادی، اکتشاف نشده بود. بدین ترتیب، از نظر تاریخی فقط در قرن حاضر است که دریانوردی در

مجموع آبهای سیارهٔ ارض مقدور و میسور شده است. پس، ناگزیر باید نظری به تاریخ اکتشافات دریاها که محیط عملی حقوق دریاها را اندک اندک گسترش می‌داده است بیفکنیم تا هم محدودهٔ آغازین دریانوردی ابنای بشر و هم گسترش تدریجی آن را معلوم داشته باشیم.

به این ترتیب، بحث حقوق دریاها را به اختصار در طول تاریخ دریانوردی بشر دنبال می‌کنیم تا دریابیم که ملل و اقوام مختلف کرهٔ زمین، از قدیم‌ترین روزگاران تا به امروز، چگونه و به چه نحو فعالیت دریانوردی داشته و در این فعالیت در هر زمان معین، چگونه قواعدی را بر دریانوردی اعمال کرده و به چه علت اصول و قواعد آن را تغییر داده‌اند و بالاخره کل تحولات این رشته از حقوق چگونه صورت پذیر شده و اجرای آن چه پی‌آمدهایی در صحنهٔ روابط بین‌المللی داشته است.

ناگفته نگذاریم که در یک دورهٔ معین از تاریخ دریانوردی، لزوماً حقوق یا قواعد یکسان و یکنواختی بر همهٔ دریاهایی که در آنها دریانوردی معمول بوده، حاکم نبوده است. چه بسا اتفاق افتاده که در یک دورهٔ تاریخی، اصل یا قاعدهٔ خاصی بر یک دریا حاکم بوده و در همان زمان بر دریای دیگر، اصل یا قاعدهٔ دیگری حکومت می‌کرده است، بی‌آنکه لزوماً هیچ‌گونه ارتباط یا رفت و آمد دریایی بین محیط عمل این دو حقوق دریاها وجود داشته باشد. فی‌المثل، امپراتوری روم اصول و قواعد ویژهٔ خود را بر دریای مدیترانه اعمال می‌کرده و در همان زمان در خلیج فارس و دریای عمان اصول و قواعد دیگری حکمفرما بوده است. اینک با توجه به نکات یاد شده، موضوع تاریخ تحولات حقوق بین‌الملل دریاها را در پنج فصل از نظر خوانندگان گرامی می‌گذرانیم.



مکان و زمان در دریانوردی

مبحث یکم

«مکان» جغرافیای (محیط عمل) حقوق دریاها:

اقیانوسها و دریاها

در تعریف حقوق دریاها گفتیم که «مجموعه ای از اصول و قواعد حاکم بر روابط مابین کشورها در محیط دریاها و اقیانوسها است». تعریف ایجاب می‌کند اقیانوسها و دریاها که محیط عمل یا عرصه فیزیکی و قلمرو اعمال حقوق دریاها هستند شناخته شوند.

اقیانوس و دریا بخش بزرگتر کره زمین را دربر گرفته است. پهناوری سیاره ارض اجماع از خشکی و دریا «بر رویهم، نزدیک به ۵۱۰,۰۵۶,۰۰۰ (پانصد و ده میلیون و پنجاه و شش هزار) کیلومتر مربع است. مساحت خشکیها با احتساب قطب جنوب و سرزمینهای یخ بسته قطب شمال در حدود ۱۴۹,۶۰۰,۰۰۰ کیلومتر مربع و مابقی آن را آب فرا گرفته است و بدون منظور داشتن قطب جنوب، صد و سی و پنج میلیون و هشتصد هزار کیلومتر مربع برآورد گردیده است»^۱.

به سخن دیگر، آب مساحتی در حدود ۳۶۱,۰۰۰,۰۰۰ کیلومتر مربع یا نزدیک به هفتاد و یک درصد از مجموع پهناوری زمین را به خود اختصاص داده و مابقی آن را «خاک» فرا گرفته است. به این ترتیب، جا دارد سیاره زمین «کره آبی» نامیده شود نه کره خاکی! آب موجود در

۱. احمد مدنی: جغرافیای اقتصادی جهان، ص ۱۱.

سیارهٔ ارض به اندازه‌ای است که «اگر برآمدگی قاره‌ها و فرورفتگی حوضه‌های اقیانوس، یکنواختی سطح کرهٔ زمین را به هم نمی‌زد، آبهای موجود، تمام سطح این سیاره را به صورت پوسته‌ای به ضخامت نزدیک به ۳ کیلومتر می‌پوشانید. در حال حاضر، ۷۰/۸ درصد سطح زمین را اقیانوس و دریا اشغال کرده و مقدار آبی که در این پهنهٔ وسیع جمع شده کمی بیش از ۱۳۷۰ میلیون کیلومتر مکعب است»^۲ که مسافتی در حدود ۲۶۰ میلیون کیلومتر مربع را احاطه کرده است. * وزن آبی که در سیارهٔ زمین وجود دارد بر مبنای ارقام نجومی به دو میلیون میلیارد تن برآورد شده است.^۳

آبهای کرهٔ زمین عمدتاً در اقیانوسها به هم پیوسته و یکپارچه هستند و از این رو مجموع آبها به «دنیای اقیانوسی» موسوم شده است. «دنیای اقیانوسی بیش از ۲/۳ سطح زمین را پوشانده و شامل ۹۴ درصد تمام آبهای سیارهٔ ارض می‌باشد»^۴ و شامل اقیانوسهای پنجگانه «آرام» (۱۷۷ میلیون کیلومتر مربع)، اطلس (۱۰۶ میلیون)، هند (۷۷ میلیون)، منجمد شمالی (۱۴ میلیون)^۵ و منجمد جنوبی به اضافهٔ دریاها و وابسته به هریک از آنها است.

برآب «دنیای اقیانوسی» آب بعضی از دریاها را مجزاً از اقیانوسهای منجمله دریای مدیترانه و دریاچه و رودهای بزرگ همچون نیل، دجله و فرات، سند و گنگ و زرد و غیره را باید افزون ساخت.

۲. جمشید جداری عیوضی: جغرافیای آبها، ص ۱۰.

* باید توجه داشت که محاسبه، تقریبی است نه به گونه‌ای دقیق، و معمولاً محاسبات همیشه با کلمهٔ «حدود» (تقریباً) ارائه می‌شود که در این محاسبه نیز به همین گونه است.

۳. عبدالحسین سعیدیان: کشورهای جهان، ص ۴۴.

۴. جمشید جداری عیوضی: جغرافیای آبها، مقدمه، ص هفت.

۵. همان، ص ۷.

«زمان» (آغاز تاریخ) دریانوردی

اقوام واجد تمدن بّری و نیمه دریایی و اقوام واجد تمدن دریایی

باید معلوم داشت که دریانوردی در آبهای کره زمین، نخست از کی و در کجا معمول شد و قلمرو آغازین دریانوردی در کدام محدوده بوده و بعداً چگونه و تدریجاً تا به کجا گسترش یافته است. به سخن دیگر، باید به تاریخ دریانوردی و گسترش تدریجی آن توجه مخصوص مبذول و آنگاه معلوم داشت که چگونه قواعد حقوق دریاها پیدا شده است.

الف. اقوام ساکن در کنار رودخانه‌ها (اقوام واجد تمدن بّری و نیمه دریایی):
بی شک، آدمی اساس دریانوردی را در رودخانه‌ها و خلیج‌های کوچک و مردابها آموخت و برای شکار ماهی برآب رفت. پس، «رودخانه و دریاچه نخستین میدان و محلّ آموزش برای سفرهای دریایی بودند و در این خطرجویی، ماهیگیران بر تجارت تقدّم داشته‌اند»^۶. گفتنی است که «نخستین قایقها هم به دست مردم پیرامون رودها و دریاها ساخته شد»^۷. مردم بین‌النهرین و مصر نیز «گونه‌ای قایق را که با قیراندود شده بود می ساختند، (آنچه موسی را برآن روی نیل رها ساختند از این گونه بوده است)»^۸ و نیز «طبیعی است که بگوییم از مصب رودهای بزرگ بود که نخستین بار مردم به سوی دریا راندند»^۹. این رودها عبارتند از: دجله و فرات که به خلیج فارس و نیل که به مدیترانه می ریخته‌اند. رودهای سند و زرد و گنگ نیز همین نقش را ایفا کرده‌اند. از میان همه این رودها، دجله و

۶. جان برنال: علم در تاریخ، اسدپور پیرانفر، ص ۹۵.

۷ و ۸. اچ. جی. ولز: کلیات تاریخ، ترجمه مسعود رجب‌نیا، صص ۲۳۱ و ۲۳۲.

۹. همان، ص ۲۳۲.

فرات — واقع در بین النهرین که نخستین خاستگاه تمدن بشری بوده است — در صف مقدم جای داشته و نخستین پدیده حمل و نقل آبی را نشان داده اند و هم در همین جا بوده که بادبان و پارو اختراع و مورد استفاده واقع شده است.

ب. اقوام واجد تمدن دریایی، استعمارگران اولیه، شکل گیری عملکردها در آستانه پیدایی قواعد عرفی دریایی:

در مقابل دسته های انسانی که رودخانه را مورد استفاده حمل و نقل آبی قرار می دادند و از آن طریق به دریا رسیدند و به دریانوردی پرداختند، ورود به دریا و پیدایی مدنیت دریایی خود انگیزه دیگری داشته است، به این معنی که: «در عصر نوسنگی در فاصله هزاره دهم تا هزاره هشتم پیش از میلاد در وضع مسکن بشر تغییراتی حادث شد؛ یعنی ابنای بشر ضمن اینکه در غارها زندگی می کردند به علت افزایش جمعیت ناچار شدند پناهگاههای دیگری هم برای خود تعبیه کنند... در تأمین این منظور، ساختن خانه های حقیقی که از چوب بود در جنگلها یا روی دریاچه ها و اراضی باتلاقی شروع شد»^{۱۰} که به آنها «خانه های دریاچه ای»^{۱۱} یا «خانه های مردابی»^{۱۲} می گفتند. بقایای این گونه مجتمعات مسکونی که به شهر دریاچه ای موسوم شده اند در بعضی ممالک آسیایی و اروپایی مشاهده شده است. از رهگذر زندگی در شهرهای دریاچه ای فن دریانوردی به وجود آمد. در این دوره قایقهایی که فقط از تنه یک درخت ساخته شده و داخل آن به وسیله ابزار و لوازم سنگی یا آتش خالی شده بود و تا نه متر طول داشت، دیده می شد. این قایقها به وسیله پارو حرکت می کرد و دریانوردی فقط در دریاچه ها و دریاها صورت می گرفت. همچنین، این امر پیدایی تمدن دریایی را سبب شده است، به این معنی که دسته ای از ابنای بشر برای

۱۰. دونالدن: تاریخ جهانی، ترجمه احمد بهمنش، ج اول، ص ۹.

11. Palafittes

12. Palustrics

اعاشه خود می‌بایست از طریق آب از یک خشکی به خشکی دیگر بروند، مانند اقوام ساکن جزایر واقع در دریای مدیترانه که به اژی‌ها یا کرتی‌ها مشهور شدند.

۱. اژی‌ها (کرتی‌ها): اینان تمدن دریایی مستحکمی را آغاز کردند. به کمک کشتیهای پارویی و بادبانی تندرو و چالاک خود توانستند نخستین امپراتوری دریایی را در تاریخ به وجود بیاورند و کوچ‌نشینهایی در جزایر همسایه و کرانه‌های یونانی ایجاد کردند و اقوام ساکن آن حدود را خراجگذار خود ساختند. این مردم به تصرف پایگاههایی که نخستین مستعمرات به شمار آورده شده‌اند دست یازیدند. از جانب شمال تا داردانل پیش رفتند و در جنوب پایگاههایی در دهانه نیل از مصریان اجاره کردند. اژی‌ها به تجارت دریایی و دزدی دریایی هر دو می‌پرداختند. دزدی دریایی نزد آنان محترم بود و این هر سه پدیده به صورت عرف درآمده بود. دوران اژی‌ها دیری نپایید و توسط یونانیان که ریزه‌خوار تمدن آنان بودند برافتاد.

۲. فنیقی‌ها: «این مردم که از نژاد سامی و آسوری و کنعانی بودند حدود سه هزار سال پیش از میلاد به نواحی شرقی مدیترانه مهاجرت کردند و در حدود شام و اراضی ساحلی مدیترانه مستقر گردیدند»^{۱۳}. این مردم را نه فنیقی بلکه به نام شهری که در آن سکونت داشتند می‌نامیدند، مثلاً اهل صیدا و اهل صور. اهالی صیدا در حوضه شرقی مدیترانه (بحر احمر) به دریانوردی پرداختند و افریقا را دور زدند و با کشتیهای تجاری و جنگی خود پرآوازه شدند. این مردم در قرن دوازدهم قبل از میلاد مورد هجوم فلسطینی‌ها واقع شدند و اهمیت خود را از دست دادند. صور، بزرگترین شهر فنیقیه جانشین صیدا، بزرگترین بازار تجارت شرق مدیترانه گردید. صور مناسبات خود را تا مدیترانه غربی (شبه جزیره ایبریا) امتداد داد و جزایر

۱۳. عبدالرحیم ذاکر حسین: سیر قدرت در دریاها، ص ۶۴.

ساردنی را کشف و در گل (فرانسه) دارالتجاره تأسیس کرد. مردم صور در ساحل مدیترانه جنوبی - حوالی تونس فعلی - فعالیت کردند و شهر کارتاز را پی نهادند؛ سپس تا سواحل افریقا را دور زدند و از تنگه جبل الطارق عبور کردند و در اسپانیا محصولات را به دست آوردند. کارتاز در ۸۱۴ پیش از میلاد بنا شد و اندکی بعد مستقل گردید و تجارت شهرهای فنیقی را در اختیار گرفت و در جزایر واقع در اطراف مالت و جنوب سیسیل پایگاههایی برای خود ساخت و دولت مقتدری تأسیس کرد که به «پونیک» معروف است. فنیقی ها از کشتیهای تنگ و کوتاه که حدود بیست متر طول داشت و دارای بادبان بود استفاده می کردند. ناخدایان از ساحل زیاد دور نمی شدند و در هنگام شب به دریانوردی نمی پرداختند. رفته رفته دریانوردی پیشرفت نمود و ملاحان توانستند به وسیله ستاره قطبی که یونانیان آن را ستاره فنیقی می نامیدند راه خود را بیابند و در وسط اقیانوسها حرکت کنند. پیشرفت فنون دریانوردی فنیقی ها موجب شد که به سمت جنوب مدیترانه شرع برکشند و در حدود دو هزار سال پیش از اکتشافات بزرگ دریایی، و قبل از آنکه «واسکودوگاما»ی پرتغالی توانسته باشد دماغه امیدیک را کشف کند، توانستند ساحل غربی افریقا را دور بزنند و روبرو به شمال بالا بروند تا به تنگه جبل الطارق فعلی برسند. در همین تنگه بود که به دو صخره عظیم که در برابر یکدیگر قد برافراشته بودند رسیدند. یکی از آن دو صخره در کرانه اروپا و دیگری در کرانه افریقا قرار داشت و فنیقی ها نام «ملکارت» بر آنها نهادند و پنداشتند که خداوند آنها را برای نمایاندن حدود زمین در آنجا نشانده است. یونانیان و رومیان آنها را «هرکول» نامیدند.

در هزاره اول پیش از میلاد، فنیقی ها از مدیترانه فراتر رفتند. در قرن ششم پیش از میلاد یکی از اهالی کارتاز به نام «هانون» کرانه های غربی افریقا را پیمود. ۱۴ فنیقی ها در سفرهای دریایی خود مهاجرنشین به وجود

۱۴. و. دیاکوف و س. کووالف: تاریخ جهان باستان، ترجمه مهندس صادق انصاری، دکتر علی الله همدانی و محمّد باقر مؤمنی، ج ۱، ص ۲۱۹.

آوردند و با ساکنان کرانه تجارت می‌کردند و گاه به غارت قبایل ساکن در کرانه‌های افریقا و آسیای صغیر می‌پرداختند.

فنیقی‌ها فنون دریانوردی را براساسی متین استوار ساختند و در طی اندک مدتی سرآمد دریانوردان شدند. «سلاطین خارجی که درصدد تهیه و ترتیب بحریه برمی‌آمدند اغلب با مردم فنیقیه قرار و مدار می‌گذاشتند، از قبیل سلیمان که کشتیهایی به دریای احمر انداخت و سناخریب که در خلیج فارس به مسافرت بحری اقدام کرد»^{۱۵}، یا پادشاه ایران که نیازهای دریایی را به وسیله فنیقی‌ها تدارک می‌دید.

فنیقی‌ها به تجارت و سیاحت و دزدی دریایی، هر سه، می‌پرداختند. در بازرگانی زبردست و حيله گری بودند. در وسط دریا کشتیهای دیگران را توقیف و کالاهای آنان را مصادره می‌کردند و کارکنان کشتی را به اسارت می‌گرفتند.

مبحث سوم

اقوام واجد تمدن دوگانه بَرّی و بحری (هند و اروپاییان)

و پیدایی قواعد حقوقی دریاها

هند و اروپاییان به مردمی گفته می‌شد که هم برخاک اروپا و هم برخاک هندوستان استیلا یافته و طبقه حاکمه را تشکیل داده و به دو دسته تقسیم شده بودند. یک دسته به موازات رودخانه سند به حرکت درآمدند و بخشی از آنان در سرزمین کوهستانی آسیای صغیر ماندند و در آنجا سلطنتهایی به نام ماد تشکیل دادند که بعدها به عظمت و استقلال رسیدند. اینان ایرانیان بودند که با دسته دیگر که وارد خاک اروپا شده و به یونانیان موسوم شده بودند، درگیری و اختلاف پیدا کردند.

۱۵. کبرماله: تاریخ ملل شرق و یونان، ترجمه عبدالحسین هژیر، صص ۱۱۸ و ۱۱۹.

الف. ایران

ایران «ماد» اهمیت چندانی برای دریا و نیروی دریایی قائل نبود و جز به دریای مازندران به دریا‌های دیگر دسترسی نداشت و ارزش و اهمیت دریایی را درنیافته بود. اما ایران «هخامنشی» برخلاف مادها، توجه خاصی به دریانوردی مبذول می‌داشت و به اکتشاف دریایی دست می‌زد و تشکیل ناوگان دریایی داد. بُغازهای بُسفر و داردانل که در آن موقع «هلس پونت» نامیده می‌شدند در اختیار ایران بودند. مناسبات ایران با فنیقی‌ها حسنه و نفوذ ایران تا اقصای سواحل مدیترانه جنوبی، یعنی کارتاژ که مهاجرنشین فنیقیه بود، گسترش یافته بود. در زمان کمبوجیه سرزمین مجاور مدیترانه جنوبی، از جمله مصر، به تصرف ایران درآمد و در روزگار پادشاهی داریوش و به دستور او ترعه سوئز حفر شد و به فرمان او کشتیها از آن گذر می‌کردند. در کتیبه‌ای که در سال ۱۸۶۹ به هنگام حفر کانال فعلی سوئز به دست آمد، نوشته شده است: «خدای بزرگی است اهورامزدا... که آن آسمان را آفرید... من یک پارسی ام، مصر را گشودم. فرمان دادم تا این ترعه را بکنند... از پی رود نیل که در مصر روان است تا دریایی که از پارس بدان روند. این ترعه کنده شد چنانکه امر کردم، و کشتیها روان شدند چنانکه اراده من بود»^{۱۶}.

هخامنشیان به اکتشافات دریایی دست زدند. «اسکولاکس» و «ساتاسپس» دو کاشف دریایی هستند که اولین از سند تا بحر احمر به دریانوردی پرداخت، و این مسافت برای اولین بار در تاریخ دریانوردی بشر بود که طی شد، و دومین برای نخستین بار تا دماغه آفریقای «سبز» به پیش رفت. او هرچند نتوانست آفریقا را دور بزند ولی برای نخستین بار قسمت‌های وسیعی از سواحل آفریقا را از جنوب شرقی تا جنوب غربی اکتشاف کرد. ایران هخامنشی که برای پیشرفت دریانوردی و تقویت نیروی

۱۶. نصرالله بختورتاش: بنیاد استراتژی در شاهنشاهی هخامنشی، صص ۲۹۲ - ۲۹۵.

دریایی اهمیت خاصی قائل بود، پایگاههای دریایی در کرانه‌های آسیای صغیر و در بندر صور و در دهانه خلیج فارس احداث کرده بود. در مورد قواعد حقوق دریاها باید ذکر کرد که «یونانیان با سلاطین ایران پیمان بسته بودند که کشتیهای ایرانی باید همواره به اندازه یک میدان اسب از سواحل یونانی دور باشند». ۱۷ و ۱۸

ب. یونانیان

یونانیان به لحاظ موقعیت جغرافیایی خود سراسر دریای سیاه و دریای اژه و راههای آبی سوق الجیشی این منطقه را در اختیار داشتند و از طرف جنوب مدیترانه تا به مصر رفت و آمد می‌کردند. آنها نخستین مستعمرات در سواحل دریای سیاه را به وجود آوردند و در شمال پیشرفت داشتند ولی در جنوب با مقاومت فنیقی‌ها مواجه شدند و تسلط بر مدیترانه جنوبی برای آنان احراز نشد.

اسکندر مقدونی توانست سراسر دریاها را مکشوف آن زمان را که شامل نیمکره شرقی بود به زیر سیطره خود درآورد. ولی عمر اسکندر و امپراتوری او مستعجل بود و در سال ۳۲۳ پیش از میلاد اسکندر وفات یافت و متصرفات و دریاها را پهنای او میان سردارانش تقسیم شد: مصر به بطلمیوس رسید و فعالیت دریانوردی آن تجاری و در شرق مدیترانه در حوضه آبهای دریای اژه بود.

پ. رودسی‌ها

ساکنان جزیره رودس در دریای مدیترانه به لحاظ نیاز به تجارت،

۱۷. همان، ص ۳۰۲.

۱۸. اندازه «میدان اسب» در منابع و مآخذ مورد استفاده بالا ذکر نشده است، در منابع دیگر نیز دیده نشد. اما قدر مسلم «میدان اسب» دارای اندازه یا وسعت معین بوده هر چند که قید نشده است.

آن هم تجارت دریایی، ناچار مبارزه مداومی را بر ضد دزدان دریایی به منظور امنیت بخشیدن به دریاها آغاز کردند. دریانوردان رودسی به لحاظ تجربه خود شهرت داشتند و ساکنان رودس که در تقویت وحدت دولتهای هلنی — که برای توسعه روابط بین المللی مفید بود — ذینفع بودند، یک سلسله قوانین پذیرفتند که اساس بازرگانی دریایی را تنظیم می کرد و همین قوانین اساس حقوق دریایی را به وجود آورد.

ت. کارتاژ

این کشور که توسط اهالی صور از شهرهای فنیقی تشکیل شده بود بزودی بر قسمت جنوبی دریای مدیترانه مسلط شد و کوچ نشینهای افریقایی را خراجگذار خود ساخت. مراکز تجاری مانند سلسله زنجیری سواحل شمالی افریقا را با اسپانیا و گرس و ساردنی و سیسیل، یعنی شرق و غرب مدیترانه را، به هم متصل می ساخت. کارتاژ به صنعت و تجارت و دریانوردی عشق می ورزید و برای حفاظت و حمایت اتباع خود همواره نیروی دریایی مقتدری آماده داشت. کارتاژیان شرق و غرب مدیترانه را در می نوردیدند و به مناطق ناشناخته جهان وارد می شدند و افریقا را دور زدند، و باید به خاطر آورد تا دو هزار سال پس از آن زمان که دریانوردان پرتغالی در اواسط قرن پانزدهم میلادی به این کار پرداختند هیچ کس از حدود دریانوردی کارتاژیان پیشتر نرفته بود. «کارتاژ فرمانروای مطلق دریانوردی در مدیترانه غربی بود و دیگران بدون اجازه کارتاژ، مجاز به شستن دست خود در آبهای مدیترانه نبودند». ۱۹ عمر کارتاژ قریب پانصد سال طول کشید و در ۱۴۶ به دست رم مضمحل و منهدم شد.

ث. روم

روم کشوری بود که توانست متصرفات اسکندر را که بین جانشینان او تقسیم شده بود تحت حکومت واحد خود درآورد و بر دریای مدیترانه و دریا‌های منشعب از آن تسلط یابد. روم در تاریخ حقوق جای ویژه‌ای میان ملل و اقوام اروپایی دارد. آوازه حقوقدانان رومی با ارائه نخستین نظرات جامع در ریشه‌های مختلف حقوق همراه است. اندر حقوق دریاها باید گفت: «برای رومیان دریا چیزی است متعلق به همه مردم (Res Communis)، همانند هوا، آب و باران. حقوقدانان بزرگ رم مانند پل و اولپی‌ین و سیلس بکرات این حقیقت را در نوشته‌های خود تأیید کرده و متذکر شده‌اند که دریاها را باید از رودخانه‌ها و بنادر تمیز داد. دریاها به جامعه بشریت تعلق دارد، در صورتی که رودخانه‌ها و بنادر متعلق به جامعه ملی است. بدین ترتیب، حتی اتباع غیر رومی نیز می‌توانستند آزادانه از دریاها استفاده کنند. فقط دشمنان روم از این آزادی برخوردار نبودند»^{۲۰}.

درگیری‌های اساسی روم در مدیترانه با کارتاژ بود که در طی سه جنگ آن را منهدم ساخت و از آن پس سراسر مدیترانه به زیر استیلای روم درآمد. باید دانست وقتی که روم سخن از دریا می‌راند منظورش فقط دریای مدیترانه می‌باشد و هنوز به اقیانوسها دسترسی نیافته است. حقوق دریاها در نظر روم حقوق حاکم بر مدیترانه و دریا‌های مرتبط به آن است و این حقوق در جاهای دیگر، فی‌المثل اقیانوس هند یا اقیانوس آرام، کاربرد ندارد، چرا که این اقیانوسها از قلمرو اقتدار امپراتور روم خارج بوده است.

امپراتوری روم در سال ۳۷۵ م. به دو قسمت شرقی و غربی تقسیم شد. بخش غربی با هجوم اقوام وحشی از میان رفت و سنن دریانوردی هم در آن قسمت محو گردید. در بخش شرقی (بیزانس) که قدرت دریایی

۲۰. جمشید ممتاز: حقوق دریاها، انتشارات مرکز مطالعات عالی بین‌المللی، صص ۲۰ و ۲۱.

جانشین روم شد و به حیات خود ادامه داد، مقررات دریایی سابق همچنان اعتبار خود را حفظ کرد و این وضع در مدیترانه تا اواسط قرون وسطی، یعنی ظهور اسلام، تداوم داشت.



اسلام و دریاها

مبحث یکم

اهمیت دریا و پیدایی قواعد جامع حقوق دریاها

از زمان بعثت حضرت محمد (ص) به پیامبری است که مقررات حقوقی اسلام در دو منبع اصلی، یعنی کتاب و سنت، و بعداً دو منبع فرعی، یعنی اجماع و عقل، تشکیل می‌یابد.

پرتال جامع علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

الف. کتاب (قرآن)

«مشیت الهی چون ناظر به تعمیم دعوت اسلام در سراسر عالم بود و دریا در وصول بدین هدف اثر و اهمیت بسیار داشت، لذا در موارد متعدّد و به صورت جالبی از دریا و کشتی و بازرگانی دریایی و برکات آب دریا مکرّر در مکرّر سخن رفته و فواید دریا را بیش از آنچه با درخواستهای زندگانی روزمره اعراب حجاز تناسب داشت خاطر نشان کرده است در آیه ذیل:

اللّٰهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ

وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ. [الباقیه / ۱۲]

یعنی خدا آن کسی است که دریا را برای شما رام کرد تا کشتیها به فرمان او برآن بروند و شما از نعمتش بهره بجوید، باشد که شما سپاسگزار باشید.

مدلول آیه مذکور در فوق که در یکی از قدیمی ترین سوره های قرآن و نزدیک به اوایل امر دعوت حضرت رسول (ص) نازل شده این است که خداوند به بندگان خود دستور می دهد از دریاها آرام برای رفع نیازمندیهای بازرگانی و حمل و نقل کالا استفاده ببرند.

در حقیقت، می توان گفت که این آیه قدیم ترین سند مذهبی آزادی دریا برای کشتیرانی و استفاده عمومی جهانیان از بازرگانی دریایی است.^{۲۱} در آیه ۴۵ از سوره روم و نیز در سوره الرحمن، در آنجا که از نعمتها و مواهب الهی به تفصیل یاد می شود و مخاطب را در ازای هر نعمتی ملزم به تصدیق و قبول می کند، از دریا و کیفیت طبیعی و برکات آن با کشتیهایی که برآن می روند چنین سخن رفته است:

«مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَقِيَانِ بَيْنَهُمَا بَرْزَخٌ لَا يَبْغِيَانِ، فَبِأَيِّ آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ،
يَخْرُجُ مِنْهُمَا اللَّوْلُؤُ وَالْمَرْجَانُ فَبِأَيِّ آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ، وَلَهُ الْخَوَارِجُ
الْمُنْشَأَاتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ، فَبِأَيِّ آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ.

[الرحمن / ۱۹-۲۵]

دو دریایی را که به هم رسند با آن که میان آنها حایلی بود که تجاوز نکند درآمیخت. پس، کدامیک از نعمتهای پروردگار خود را تکذیب می کنید؟ از آن دریاها مروارید و مرجان بیرون می آید. پس، کدامیک از داده های پروردگار خود را باور نمی دارید؟ و از اوست کشتیهایی که مانند کوهها بادبان برکشیده اند. پس، کدام نعمت پروردگار را دروغ می دانید؟

در این سوره باز از دریا و مروارید و مرجان بعلاوه ببرزخ و تنگه و کشتیهای کوه پیکر بادبان برافراشته یاد می کند و برکت آنها را همچون

۲۱. فرج الله رسایی: ۲۵۰۰ سال بر روی دریاها، صص ۶ و ۷.

نعمت فروغ آفتاب و ماه و ستارگان و گیاه و درخت و آسمان و زمین و میوه و خرما و گل برای همه کس رایگان جلوه می‌دهد.»^{۲۲}
«همچنین قولی است در باب آب و انواع آن که از نظر حقوقی ذکر آن مفید به نظر می‌رسد:

منها ما تضمن الانسان بجميع المياه وانها من السماء فيدل على جواز الانتفاع بهار
وشرها واستعمالها فيما يحتاج الناس اليه والاصل فيها الاباحه ولكل عن
الناس في كل ماء وحق الانتفاع الا ما خرج بالدليل.

یکی از حقوق مردم ذیحق بودن نوع انسان در تمامی آبها می‌باشد، زیرا آب از آسمان به زمین فرومی‌ریزد و این کیفیت دلیل بر آن است که انتفاع از آن از احتیاجات عمومی انسانها است و برای همه مردم مباح و جایز است که از آن بهره‌مند شوند. بنابراین، برای همه مردم در همه آبها حق انتفاع و استفاده محفوظ است مگر در موارد خاص که به دلیل خاصی یک آبی اختصاصی باشد.»^{۲۳}

مطابق مفاد عبارت بالا حاکمیت انحصاری هیچ کشوری بر دریاها مشروع نیست و رویه کشورهای چون کارتاژ که اجازه استفاده از مدیترانه جنوبی را به کسی نمی‌داد یا دزدی دریایی مانند آنچه در میان فنیقی‌ها و اژی‌ها رواج داشت پذیرفتنی نیست و حتی قاعده اسلامی استفاده عموم ابنای بشری از آب، بسیار فراتر از قواعد حقوقی روم است که تنها به هواداران خود اجازه استفاده از دریا می‌داد و بیگانگان یا دشمنان روم را از استفاده از آب محروم می‌داشت.

ب. سنت

«اخبار و احادیثی از پیامبر اسلام (ص) نقل شده که فرموده است:

۲۲. همان، صص ۱۰ و ۹.

۲۳. مرتضی سرمد: حقوق آب، ج اول، صص ۴۲ و ۴۳.

«آنهايي که در جنگ دريائي کشته شوند اجرشان دو برابر کساني خواهد بود که در جنگ برّي شهيد مي شوند». اين تأکيد دربارهٔ اجر شهادت که دو برابر تعيين شده است ناشي از حسّ وحشت و رعبی بوده که بالوراثه از دريا در ميان اعراب رواج داشته و لازم بوده است که براي تشويق و تشجيع در مورد تجهيزات و فعاليت دريائي به مجاهدين تذکراتي داده شود.»^{۲۴}

پ و ت. اجماع و عقل

اين دو رکن فرعي که وسيلهٔ تفسير قواعد شرع و انطباق آنها با مسائل نوين زندگي است منبعي است زاینده که همواره مي تواند احکام شرع را با نیازمندیهای هر عصر منطبق سازد. در اين باره از فقها به نظريات جالب و عدیده‌اي راجع به قواعد مربوط به کشتي جنگي و عمليات جنگ دريائي برمي‌خوريم که تا پايان عصر تسلط مسلمانان بر درياها بيش از هر قدرت دريائي جهاني ديگر، مقررات جامع حقوق دريائي را شامل مي شده که در ذيل به آنها اشاره شده است:

۱. قواعد مربوط به کشتي جنگي:

فقها به عنوان يك قاعدهٔ کلي عقیده داشتند که براساس قياس «مقررات و احکام راجع به قلعهٔ جنگي واقع در خشکي، با کشتي جنگي هم همان معامله مي شود و همان گونه که مجاهدين اجازه داشتند که با ابزار و آلات مکانيکي از قبيل منجنيق حمله کنند و قلعه را محاصره نمايند و هر نوع قوهٔ امدادي خارج از قلعه را بکوبند، به همان قاعده و به همان نحو مجاهدين مجازند که کشتيهاي دشمن را به وسيلهٔ آتش يا غرق کردن نابود کنند تا اينکه ملاحان و کشتيبانان به زانو درآيند و تسليم شوند. در پناه همان احکام، مجاهدين دريائي غالباً دست به کار اقداماتي مي شدند که

۲۴. مجيد ختوري: جنگ و صلح در قانون اسلام، ترجمهٔ غلامرضا سعیدی، ص ۱۷۳.

بدان وسیله روحیه دشمن را مرعوب کنند. همچنین، برای آنها مشکلات و مصائبی ایجاد نمایند و مستقیماً بر کشتیهای دشمن حمله ور شوند»^{۲۵}.

۲. قواعد مربوط به غنائم جنگی:

«محمّل است که مسلمین پس از یک جنگ دریایی غنائم جنگی و اسرایی از دشمن به دست آورند. فقها در این باره اتفاق نظر دارند که قانون مربوط به تقسیم غنائم در جنگهای خشکی در مورد غنائم دریایی نافذ است و اگر همان مجاهدین دریایی احساس می‌کردند که غنائمشان خیلی سنگین است و احتمال می‌رفت که کشتیهایشان در اثر سنگینی غنائم غرق شود، نه فقط اجازه داشتند که غنائم را در دریا بیندازند بلکه مجاز بودند که اسرای جنگی شان را غرق کنند. ولی اگر مجاهدین زنها و کودکان مسلمانی در کشتی می‌داشتند و خطر شدیدی روی می‌آورد، اجازه نداشتند آنها را غرق کنند. به احتمال وقوع چنین حادثه‌ای، فقهای امثال سیوطی حرکت دادن زن و بچه را به وسیله کشتی جنگی مجاز نمی‌دانستند. اگر مسلمین افرادی از اهل ذمه و حتی مسلمین را که تحت امان نبودند در کشتی می‌داشتند همان حکم نافذ بود، زیرا مسلمین موظف بودند که مطابق تعهد و پیمانشان عمل کنند.»^{۲۶}

۳. قواعد مربوط به رفتار با کشتیهای دشمن:

«هرگاه کشتیهای دشمن قابل بحر پیمایی نبودند و دریانوردان آن در کرانه‌های دریای دارالاسلام می‌بودند، بدون اینکه تحت امان آمده باشند، کسی حق تعرض به آنها را نداشت. اوزاعی معتقد است اشخاصی از طرف دشمن که درخواست امان نمی‌کردند محکوم به اذیت و آزار بودند و اگر کشتیهای دشمن در ساحل دچار طوفان می‌شد و بازرگانان و سرنشینان

۲۵. همان، ص ۱۷۴.

۲۶. همان، ص ۱۷۶.

آن بدون امکان می بودند می بایست دستگیر شوند و جزو «فیئ» محسوب شوند و اگر مدعی می شدند که جزو مأمورین سیاسی هستند به آنها مصونیت داده می شد و اجازه داشتند که نزد امام بروند و اگر امام تشخیص می داد که دارای اعتبارنامه نیستند محکوم به اسارت می شدند و در حکم برده و بنده محسوب می شدند و دارایی آنها ضبط می شد.»^{۲۷}

مبحث دوم

محیط عمل حقوق دریاها در عصر اقتدار مسلمانان

اصول و مقررات دریانوردی از نظر اسلام را ذکر کردیم. اینک باید دید در جریان عمل، مسلمانان چگونه به دریاها رسیدند و چگونه از آن گذشتند. این نکته خود مستلزم تبیین نظرگاه اجمالی دین اسلام یعنی جهانشمول بودن آن است. به دیگر سخن، دانستن این نکته که «اسلام می خواهد از انسانهای موجود در کره ارض فقط یک امت به هم پیوسته و واحد بشری فراهم آورد؛ یعنی کشوری به غرض و طول جغرافیای همه کره زمین و دولتی به شعاع فعالیت و صلاحیت همه انسانها و سرزمینها»^{۲۸}. حال، باید دید اسلام و مسلمانان چگونه این هدف را جامعه عمل خواهند پوشاند. در پاسخ باید گفت با دعوت. زیرا اسلام دینی دعوتی است که «نشر حقیقت و ارشاد غیرمعتقدین به آن، وظیفه مقدس بنیانگذار و مؤسس آن دین و جانشینان بلافصل وی می باشد. نیرو و روح حقیقت در قلب پیروان آن دین نمی تواند آرام باشد مگر آنکه خود را در گفتار و پندار و کردار جلوه گر سازد، و نمی تواند خشنود و قانع باشد مگر آنکه پیام خود را به روح بشریت ابلاغ نماید و آنچه را معتقد است، از طرف تمام خانواده بشریت

۲۷. همان، صص ۱۷۶، ۱۷۷.

۲۸. حقوق بین الملل اسلامی، ص ۱۱۰.

به عنوان حقیقت پذیرفته شود»^{۲۹}.

این علاقه به حقیقت و حقانیت دین اسلام است که مسلمانان را ملهم و مصمم به ابلاغ اسلام و تبلیغ آن به مردم سرزمینهایی کرد که در آنها رسوخ و نفوذ نمودند و موجب شد که دین اسلام در گروه ادیان دعوتی قرار گیرد. وظیفه تبلیغ و نشر حقیقت چیزی نبود که پس از تأسیس و ظهور اسلام در طول تاریخ اسلام به وجود آید بلکه از ابتدا انجام این وظیفه به عهده مسلمانان واگذار شد. این مطلب را می توان از نصّ آیه قرآن اثبات نمود:

أَدْعُ إِلَى سَبِيلِ رَبِّكَ بِالْحُكْمِ وَالْمَوْعِظَةِ الْحَسَنَةِ وَجَادِلْهُمْ بِالَّتِي هِيَ
أَحْسَنُ.^{۳۰}

دعوت کن به سوی پروردگار خویش با حکمت و پند نیکو، و مذاکره نما با ایشان به روشی که پسندیده تر است.

شبه جزیره عربستان که مهد اسلام می باشد از سه طرف به دریا مجاور است. پس از استقرار حاکمیت اسلام در شبه جزیره عربستان، لاجرم اسلام باید از میان آن دریاها بگذرد تا پیام خود را به مردم آن سوی دریاها ابلاغ نماید و این کار از دو طریق عملی شد: یکی از طریق دریای مدیترانه با اروپا و دیگری از طریق دریای سرخ و خلیج فارس و اقیانوس هند با شرق دور.

الف. دریای سرخ: «به حکم شرایط جغرافیایی، دریانوردی در ممالک اسلامی بین دو دریای جداگانه مزبور (مدیترانه و دریای سرخ) تقسیم می شد»^{۳۱}، زیرا برزخ «سوئز- سینا» در مصر مانع اتصال این دو دریا بود. هر کس می خواست از مدیترانه به هند یا شرق آسیا برود، ناچار بود در

۲۹. سیرتوماس آرنولد: تاریخ گسترش اسلام، ترجمه ابوالفضل عزتی، صص ۱ و ۲.

۳۰. التحل / ۱۲۵.

۳۱. آدام متز: تمدن اسلامی در قرن چهارم هجری، ترجمه علیرضا ذکاوتی قراگوزلو، ج ۲، ص

برزخ مزبور پیاده شود و پس از طی مسافت مزبور در خشکی که هفت منزل راه در صحرا بود، به دریای سرخ (قلزم) برسد و مجدداً بر کشتی دیگری سوار شود و با عبور از دریای سرخ و باب‌المنذب، وارد اقیانوس هند گردد.

ب. دریای فارس و خلیج فارس: دریانوردان مسلمان، عدن را مبدأ دریای فارس (در واقع، دریای پارس، شامل دریای عمان و خلیج فارس فعلی تا دهانه خلیج عدن می‌شده است) حساب می‌کردند و معتقد بودند که دریای فارس محیط بر مناطق عربی است تا به خلیج فارس و نزدیک بلوچستان پاکستان برسد و از آن به بعد را جزو اقیانوس هند می‌شمردند و کشتیرانی در این دو دریا در دو موسم ممکن می‌شد؛ چه آرامش یکی با طوفان دیگری همراه بود. عدن و صیرف و عمان بزرگترین بنادر اسلامی در منطقه اقیانوس هند بودند. بصره و هرمز و دیبل (کنار مصب رود سند) در درجه دوم اهمیت قرار داشتند. عدن یک پایگاه تجاری بزرگ بین افریقا و مناطق عربی و مرکز تجارت بین هندوچین و مصر محسوب می‌شد و آن را «دهلیز چین» نامیده بودند. تجارت آن پر رونق بود. نوشته‌اند کسی با هزار درهم رفته و با هزار دینار بازگشته و کسی صد بُرده و پانصد آورده و کسی بار کُنْدَر بُرده و هموزن آن کافور آورده است.

«سیراف بارکده صادراتی و وارداتی خلیج فارس بود که از همه جا کشتی به قصد آن می‌آمد، به ویژه کالای چین و باریمنی به چین در آنجا بسته می‌شد. در اواخر قرن سوم هجری عوارض سالانه کشتیها به ۲۵۳ هزار دینار می‌رسید.»^{۳۲}

بصره در کنار شط العرب واقع بود و دو منزل تا دریا فاصله داشت. عوارض کشتی در عبادان گرفته می‌شد و پاسداران مبارزه با دریازنی در آنجا مستقر بودند.

در شرق دور مسلمین برای رتق و فتق امور داخلی خود مراکز تجاری

تأسیس کرده بودند. کشتیهای چینی به عمان و بصره می آمدند و همین طور کشتیهای مسلمین به بنادر چینی رفت و آمد می کردند.

به علت عاری بودن بعضی از کشتیها از هرگونه ابزار دریانوردی، مسافرت همواره توأم با انواع خطرات بود و اگر کشتیبانی هفت بار این راه را رفته و بازگشته بود، تعجب می کردند و مسافر وقتی به چین می رسید سخت متعجب می شد و بازگشت به وطن را تقریباً محال می انگاشت، و جای شگفتی نیست وقتی که مردی از بالای دکل اولین علامات خاک وطن را مشاهده می کرد با الله اکبر اعلام می نمود و جمیع کشتی نشستگان فریاد می زدند الله اکبر و به یکدیگر تبریک می گفتند و از شدت شوق می گریستند. یک ضرب المثل قدیمی می گوید: «زنده رسیدن به چین معجزه است اما تا به حال شنیده نشده است که شخصی سالم از آن دیار بازگشته باشد». ولی مسلمین خلاف ضرب المثل فوق را به اثبات می رسانیدند.

یکی از نویسندگان چین در سال ۱۱۷۸ میلادی می گوید: «مملکت عرب (اسلام) از جهت ذخایر کالاهای گوناگون گرانبها بالاترین مملکت است و پس از آن جاوه و سوماترا و غیره قرار دارند». همین مؤلف در وصف فعالیت دریانوردی مسلمین می نویسد: «آنها که از بلاد عرب به چین می آیند نخست با کشتیهای کوچک از جنوب تا کوپلان (مالایا) می آیند و سپس کشتیهای بزرگ به سوماترا حملشان می کند»^{۳۳}.

نشر اسلام و دعوت به دین مبین، در ضمن همین مناسبات و مراودات دریایی و تجاری و مسافرتها صورت گرفت و مسلمین به دو امر بزرگ دعوت به دین و تجارت پرداختند و توانستند ملل و اقوام مختلف چون هندی، چینی و اندونزیایی و غیره را به اسلام بگروانند و هم مردم کشورهای مزبور یا مسلمان یا کثیری از جمعیت آنها متدین به دین اسلام شدند و تاکنون باقی و دائماً در افزایش بوده اند.

پ. مدیترانه: به لحاظ اهمیت این دریا مبحث جداگانه‌ای بدان اختصاص داده شده است (مبحث سوم همین فصل).

مبحث سوم

جنگهای دریایی مسلمانان با اروپاییان در دریای مدیترانه

یکی از فصول درخشان تاریخ اسلام مربوط به دریانوردی و جنگهای دریایی مسلمانان در مدیترانه است که به آن بحرالروم می‌گفتند. «در روزگار پیامبر (ص) دشمنان اسلام به سخریه می‌گفتند: بزرگترین سفینه مسلمانان شتر است. و می‌افزودند که این «سفینه» البته تنها در صحرا می‌تواند حرکت کند! ... اما از این تهمت و افترا دیرزمانی نگذشت که ناوگان مسلمانان مهلک‌ترین ضربه‌ها را بر ناوگان رومیان وارد آورد و بخش بزرگی از این ناوگان را در مدیترانه درهم شکست و از این پس بود که مدیترانه یا بحرالروم را در آن روزگار، «دریاچه اسلام» یا «دریای اسلام» نیز نامیدند»^{۳۴} و در اطراف آن مراکز دریایی تأسیس کردند.

الف. مراکز دریایی مسلمانان

ناوگان مسلمانان در دریای مدیترانه به چهار بخش تقسیم می‌شدند: بخش نخستین، که در کرانه‌های خاوری این دریا و برای حمایت از سوریه و شام مستقر بود. بخش میانه، که کرانه‌های مصر و افریقا را حمایت می‌کرد. بخش غربی، که برای حمایت از شمال افریقا و اسپانیا (اندلس) تعیین شده بود.

۳۴. روزه دوپاسکیه: سرگذشت اسلام و سرنوشت انسان، ترجمه علی اکبر کسمایی، ص ۱۳۱.

بخش چهارم یعنی مرکز ناوگان اسلام، که پیوسته در کناره‌های اندلس و نزدیک جزیره سسیل لنگر می‌انداخت.

در هریک از این ایستگاهها یا لنگرگاهها نیروی زمینی گسترده‌ای نیز در پادگان بندری حضور داشت که هم از خاک اسلام و هم از ناوگان آن دفاع می‌کرد و جالب‌تر آنکه در سوریه و مصر و اندلس مدارس نظامی برای تعلیم نظام بحریه وجود داشت که کارشناسان جنگهای دریایی با رتبه‌ها و درجه‌های افسری و سربازی و خلاصه نظامیان دریانوردی که کارشناس دانشهای مربوط به دریا و جنگ و کشتیرانی بودند در آن مدارس فارغ‌التحصیل می‌شدند. بسا کارهای مهم دریایی توسط مسلمین صورت می‌گرفت. فی‌المثل، آنها بودند که نخستین بار نقشه جهان روز - نقشه بحر ابیض متوسط - (نام عربی مدیترانه) را کشیدند و در دانشهای ریاضی و ستاره‌شناسی و علم الافلاک پیش رفتند.

ب. انواع کشتیهای مسلمانان

«بزرگترین ناو در ناوگان جنگی مسلمین «الشونه» یا «الشوفه» نام داشت که به منزله رزمناو امروزی بوده است. ناو دیگر، نوعی کشتی جنگی کوچکتر بوده که «الجزاقه» یا سوزاننده نام داشت که کار آن آتش‌پراکنی بود. نوع سوم از ناوها «ذوالبطس» نام داشت که بزرگترین و پرگنجایش‌ترین ناوهای اسلامی بود و برای رسانیدن انواع امداد به کار برده می‌شد. ناوگان مسلمین دارای ناوچه‌هایی برای حمله‌های برق‌آسای دریایی بودند که «عشاریات» یا «عشریه» نامیده می‌شد. گویا ده پاروزن چابک آنها را شناور می‌ساختند. ناو دیگری به نام «الدرمونه» (شاید از همان کلمه «درمان» فارسی باشد) و ناو دیگر «الغراب» یا همان کلاغ است که بانوک تیزخود شبیه به نوک این حیوان ساخته می‌شد که کار عمده آنها کمک رساندن و خواربار و کمکهای لازم دیگر جنگی بود. ناو دیگر به نام «اللجام» (به معنی داس و تیر و چکش) بود که

بسیار تندرو و دارای سلاحی بسیار تیز و برنده شبیه همان داس و چکش و تبر بزرگ بوده‌اند، که از آنها برای ضربه زدن به ناوهای دشمن و سوراخ کردن آنها استفاده می‌کردند تا بدین گونه زودتر آنها را غرق سازند.»^{۳۵}

پ. سلطه دریایی مسلمانان بر مدیترانه و تسخیر جزایر واقع در آن

«با گسترش مرزهای اسلام در شرق و غرب، ناوگان مسلمانان نیز در کرانه‌های خاوری و باختری مدیترانه نیرومندتر شد تا بهتر بتواند از حدود بلاد مسلمین پاسداری کنند. مسلمانان در واپسین سالهای سده نهم میلادی، مدیترانه را سراسر به یک دریای اسلامی مبدل کردند و بر راه عمده بازرگانی میان شرق و غرب تسلط یافتند و توانستند راه حمله دشمنان خود یعنی «کفار» را بر بلاد اسلام از هرسو ببندند و با چیرگی بر جزایر عمده مدیترانه مانند کُرس، کیرت، سیسیل و مجموعه جزایر بالئار، توانستند به خوبی از سوریه و مصر و شمال آفریقا و نیز اسپانیا (اندلس) حمایت کنند. ناوگان اسلام بر مجموعه بزرگی از جزایر دریای اژه و بحر مرمره نیز چیره شدند و بنا بر روایتی تا آتن پیش رفتند. جزیره رودس یکی دیگر از جزایر مهم دریای مدیترانه است که نخستین بار در سال ۶۴۸ به دست مسلمانان افتاد ولی بار دیگر از دستشان خارج شد و سرانجام در سال ۱۵۳۲ توانستند بر آن چیرگی کامل پیدا کنند.»^{۳۶}

ت. تبدیل دریای مدیترانه به دریای عرب و دریای اسلامی

«داستان ناوگان اسلامی و پیروزیهای تاریخی آنان به داستانهای خیالی بیشتر شباهت دارد و از آن شگفت‌تر چگونگی تحولات و تسلیحات آن است. هیچ کس نمی‌توانست تصور کند که بحر الزوم دیرینه، روزگاری

۳۵. روزه دوپاسکیه: همان، صص ۱۳۲، ۱۳۳.

۳۶. همان، صص ۱۳۷ و ۱۳۸.

«دریای عرب» یا «بحر اسلامی» گردد. در هر حال، فرماندهان سفینه صحرا، یا همان شترسواران نخستین، در پرتو دین اسلام ثابت کردند که می‌توانند فرماندهان سفینه‌های دریا نیز باشند و بر آنها همچون بر خشکیها در سایه ایمان چیره گردند.»^{۳۷}

ث. قلمرو دریانوردی مسلمانان

رویه‌مرفته، قلمرو دریانوردی مسلمانان، بسیار وسیع بود و از اقیانوس اطلس تا اقیانوس هند و اقیانوس آرام نیز کشیده می‌شد. نکته شایان اهمیت این است که این قلمرو پهناور خیلی بیش از امپراتوریهای روم و یونان و ایران وسعت داشت و سرزمینهای واقع در بعضی از سواحل دریاها را هم دربر می‌گرفت. فی‌المثل، سواحل جنوبی مدیترانه و حتی بخشهایی از سواحل شمال غربی و شرقی این دریا و نیز دریای سرخ و خلیج فارس را می‌توان راههای دریایی داخلی جهان اسلام به شمار آورد که سرزمینهای زیادی را در شرق خلیج فارس و هند و حتی چین تحت تصرف خود داشت. مخلص کلام اینکه مسلمانان شبه جزیره عربستان قیام کردند و از اقیانوس اطلس تا رود سند و از آنجا تا به دیوار چین و از دریای مدیترانه تا جبل الطارق و سپس تا مملکت گُل (فرانسه کنونی) پیش رفتند و از همه راههای دریایی واقع در این قلمرو وسیع و اطراف آن که تحت حاکمیت مسلمانان درآمده بود حفاظت کردند.^{۳۸}

۳۷. همان، ص ۱۴۵.

۳۸. شکوه و اقتدار اسلام در سروده ادیب الممالک فراهانی به خوبی وصف شده است:

ما یبیم که از پادشهان باج گرفتیم	زان پس که از ایشان کمرو تاج گرفتیم
دیهیم و سریر از گهر و عاج گرفتیم	اموال و ذخایر شان تاج گرفتیم
وز بیکر شان دیبه و دباج گرفتیم	ماییم که از دریا امواج گرفتیم
و ندیشه نکردیم ز طوفان و ز طبار	
در چین و ختن و لوله از هیبت ما بود	در مصر و عدن غلغله از شوکت ما بود
در اندلس و روم عیان قدرت ما بود	در ناطه و اشبیله در طاعت ما بود ←

مبحث چهارم تجزیه قلمرو مسلمانان

اسلام در طول جنگهای صلیبی که قریب دویست سال ادامه داشت و مجموع کشورهای مسیحی به تهاجم بر مسلمانان پرداختند، پیروز شد و راههای دریایی مدیترانه همچنان در دست مسلمانان و تجارت شرق و غرب به دست بازرگانان و تجار «اعراب - ونیز» باقی ماند و این وضع تا اواسط قرن پانزدهم میلادی ادامه داشت. در سال ۱۴۵۳ سلطان محمد فاتح، قسطنطنیه مرکز امپراتوری روم شرقی (بیزانس) را فتح کرد و آن را پایتخت امپراتوری عثمانی قرار داد و استانبول نامید. اینک اروپا در جناح شرقی خود تحت فشار ترکان مسلمان و در جناح غربی زیر فشار اعراب مسلمان قرار گرفته بود. اما در آستانه قرن شانزدهم میلادی (بامداد روزگار نو اروپاییان) قلمرو اسلام به چهار امپراتوری تقسیم شده بود و این تقسیم جز تضعیف حاصل و بی آمد دیگری نداشت. امپراتوریا عبارت بودند از:

الف. ترکان عثمانی

پس از تسخیر قسطنطنیه (کنستانتی نوبل) و پایتخت قرار دادن آن شهر توسط عثمانیها فرمانروای عثمانی به خود عنوان خلیفه مسلمانان نیز بخشید. در این ایام مدیترانه «دریای ترک» نامیده می شد.

صفلیه نهان در کنف رایت ما بود فرمان همایون قضا آیت ما بود
جاری به زمین و فلک وثابت و ستار
خاک عرب از مشرق اقصی گذرانندیم وز ناحیه غرب به افریقه رانندیم
دریای شمالی را برفرق نشانندیم وز بحر جنوبی به فلک گرد نشانندیم
هند از کف هندوختن از ترک ستانندیم ماییم که از خاک بر افلاک رسانندیم
نام هنر و رسم کرم را به سزاوار

ب. ایران صفویه

در مرزهای خاوری امپراتوری عثمانی، سلسله شیعی مذهب صفوی در آغاز سده شانزدهم در ایران دولت مقتدری پدید آورد و ایران را مرکز تشیع جهان اسلام کرد و کانون دریایی آن خلیج فارس بود.

پ. خاندان بابر

در آن سوی مرزهای خاوری ایران، فاتح بزرگی به نام بابر از نواده‌های تیمور لنگ، بساط قدرتی در افغانستان و شمال هند بگسترانید. این امپراتوری تا زمان تسلط امپراتوری استعماری انگلیس بر شبه قاره هند، تا سالهای میانه سده نوزدهم به طور قانونی وجود داشت و قلمرو دریانوردی آن اقیانوس هند و به ویژه سواحل شبه قاره هند بود.

ت. المغرب الاقصی

در دوردست‌ترین نقطه باختری جهان اسلام، که به همین دلیل آن را به زبان تازی «المغرب الاقصی» (مغرب دور یا دورترین مغرب) می‌نامیدند، دولتی اسلامی به نام مراکش با داشتن قدرتی متعارف در همسایگی کشورهای اروپایی چهره مناسبی از اسلام را نشان می‌داد. قلمرو دریانوردی آن ظاهراً مدیترانه جنوب غربی بود.

تقسیم جهان اسلام به این چهار امپراتوری نتیجه‌ای جز ضعف مسلمانان و تقسیم قدرت آنان — که گاه دو امپراتوری عظیم ایران و عثمانی به جان همدیگر می‌افتادند — ثمره‌ای جز شکست نیروی مسلمانان نداشت. ستاره سیادت عالمگیر مسلمانان که از اواسط قرون وسطی طلوع نموده و در طی یکی دو قرن به اوج خود رسیده بود و به مدت چند قرن دوام داشت، اندک اندک شروع به افول می‌کند.



واکنش اروپا نسبت به اسلام و مسلمانان

اکتشافات اقیانوسی و استقرار نظام حقوقی مسیحیت پاپی بر دریاها

مدیترانه به «دریای عرب» یا «دریای اسلامی» تبدیل شده بود و جنگهای صلیبی و اتفاق همه ممالک سلطنتی دنیای مسیحیت به مدت دو قرن کشمکش با مسلمانان نه تنها نتوانست در ارکان حاکمیت مسلمانان در مصر و ساحل سودبخش مدیترانه شرقی تزلزلی پدید آورد بلکه فتح کنستانتی نوبل (قسطنطنیه) پایتخت بیزانس توسط ترکان عثمانی مسلمان، قلمرو مسیحیت را از جانب خاور اروپا به میانه آن قاره عقب راند. به این ترتیب، قلمرو مسیحیت به بخش غربی اروپا محدود و محصور شد و قلب این قلمرو محصور هم در معرض هجوم ترکان عثمانی قرار گرفت. محاصره اروپا که زاینده فشار ترکان عثمانی در خاور و خطر اعراب در باختر اروپا بود قلمرو مسیحیت را در تنگنا قرار داد و آن را از هر دو سوی درهم می فشرد.

استقرار حاکمیت اسلامی (ترکان و اعراب) در شرق مدیترانه، جریان تجارت عمده میان آسیا و اروپا (صدور ادویه) را تابع رعایت ملاحظات و مقتضیات این دو قوم مسلمان ساخت و نیز موجب بستن تعرفه های سنگین بر کالاهای تجارتي مورد نیاز اروپا و وصول حق راهداری کلانی توسط اعراب بود که به صورت واسطه تجارت میان اروپا و آسیا درآمده بودند. اعراب تجارت ادویه از هند تا مشرق مدیترانه را به انحصار خود درآورده بودند و از مشرق مدیترانه تا اروپا نیز در انحصار بازرگانان و نیز قرار داشت. همچنین راههای شرق مدیترانه، چه در طی جنگهای صلیبی و چه در جریان حملات مغول و یورشهای تیموری، متحمل آسیبهای سخت شد.

عوامل پیشگفته، یعنی عدم امنیت راهها که با بستن تعرفه‌های سنگین بر کالاهای تجارتمی مورد نیاز اروپا و رعایت ملاحظات سیاسی دو قوم ترک و عرب تشدید شده بود و نیز فشار بر دو جناح قلمرو مسیحیت، اروپا را به صرف نظر کردن از راههای ارتباطی موجود (زمینی و دریایی) در شرق مدیترانه و یافتن راهی سراسر دریایی میان دو قاره اروپا و آسیا (اروپا - هند) وادار ساخت. تحقق این دو هدف را دو کشور اسپانیا و به ویژه پرتغال برعهده داشتند.

مبحث یکم

اکتشافات پرتغال در افریقا و آسیا

(در اقیانوس اطلس و اقیانوس هند)

پرتغال واقع در منتهی الیه جناح چپ قلمرو اسلامی، دیرگاهی تحت حاکمیت اعراب مسلمان بود و در طی مدت دو قرن پیکار علیه حاکمیت مسلمانان، آزادی مذهبی و استقلال سیاسی خود را باز پس گرفته بود. اما به سبب هم‌مرز بودن با امارت اسلامی قرطبه در شبه جزیره ایبریا - که از آن به سلیی اسلام بر چهره مسیحیت تعبیر می‌شد - مبدأ فشار جناح چپ محاصره اسلامی بر قلمرو مسیحیت بود. امارت اسلامی قرطبه آنچنان خطری سهمگین نسبت به حیات سیاسی و مذهبی پرتغال به شمار می‌آمد که همواره روح جنگهای صلیبی را در شبه جزیره تازه نگاه می‌داشت. از این رو، جنگ برضد مسلمانان، اگرچه برای اروپاییان خطری در آینده و دور به شمار می‌آمد، اما از برای ایبری‌ها و به ویژه پرتغال حاجتی روزمره بود. محیطی آکنده از تعصبات مذهبی و مشحون از احساسات ناسیونالیستی، پرتغال را به کانونی فعال در برانگیختن جهان مسیحیت برضد مسلمانان در آورده بود.

مسیر دریایی پرتغال به هند^{۳۹} از اقیانوس اطلس می‌گذشت که تا آن موقع دریانوردی در آن معمول نشده بود و همچون سده‌ی در برابر مکتشفان و دریانوردان و نهایی برای دنیای آن روزگار بود. از این رو، لازم آمد این سد و مانع از میان برداشته شود تا بتوان از طریق دریا، جناح چپ قلمرو اسلامی را دورزده و محاصره اسلامی را درهم بشکند و راهی به سوی هند باز شود. اروپا به ویژه پرتغال در کار خود مدت دو بیست سال صرف وقت کرد و هفتاد و پنج سال کوشش مستمر معمول داشت، نهضت اکتشاف جغرافیایی به وجود آورد و دانشگاه علوم دریایی تأسیس نمود که در آن ریاضی دانان و متخصصان علم نقشه برداری و جغرافی دانان طراز اول، سالهای متمادی به تبادل نظر و تدریس در آن دانشگاه پرداختند و مهندسان به تکمیل کشتیهای موجود دست زدند. «قطب نما» اختراع گردید که به کمک آن ممکن شد بی ترس و واهمه از نابودی در دریاهای باز سفر کرد. «استفاده از ابزارهای مختلف مانند قطب نما و سگانه عمودی در پیمایش کشتی موجب شد که دریانوردی به کنار سواحل محدود نشود و به دریاهای گسترش یابد. این دو اختراع برای نخستین بار اقیانوسها را گشودند و آنها را به میدان تاخت و تاز جنگاوران و بازرگانان و سیاحان تبدیل کردند»^{۴۰}.

در این باره چنین نقل شده است: «بازرگانان بی تاج و شاهان تاجدار وقتی کشتیهای خود را روانه می‌کردند به ناخدا می‌گفتند: «راههای تازه ای پیدا کنید؛ از کرانه برانید یا از دل دریا. فقط به پیش بروید: از میان طوفانها، گردابها، از روی آبهای چسبناک و دریای ظلمت تا منطقه سوزان استوا. حتی اگر لازم باشد از دروازه‌های دوزخ بگذرید، لحظه ای درنگ

۳۹. هند پس از جنگهای صلیبی مورد توجه و نیاز تجاری اروپا واقع شد، زیرا این سرزمین از نظر موقع جغرافیایی و وجود برخی احساسات ضداسلامی که بین پاره‌ای از مردم بعضی از قسمتهای شبه قاره وجود داشت در وضعی مشابه پرتغال و پرتغالیان بود و همین دو عامل، پرتغالیان و بعضی از مردم شبه قاره هند را که در دو جناح قلمرو اسلامی بودند خود به خود به یکدیگر نزدیک می‌ساخت.

۴۰. جان برنال: علم در تاریخ، ص ۲۴۳.

نکنید!» و دریانوردان راه سفر در پیش می‌گرفتند»^{۴۱}.

«شعار قرون وسطی در مورد جبل الطارق این بود: No Plus»
«Ultra یعنی «به پیش مرو»، اما اکنون با تلخیص بجا، به شعار Plus»
«Ultra یعنی «باز هم به پیش» تبدیل شد. همه حدها برداشته شده بود.
دنیا باز و گشاده بود. همه چیز ممکن به نظر می‌رسید. اکنون با جنبشی
خوش بینانه و بیباک تاریخ جدید (اروپا) آغاز گشت. اقیانوس گشوده شده
بود.»^{۴۲}

«اقیانوس اطلس، «اقیانوس مدیترانه» یعنی اقیانوس مرکز زمین
گردید... دریای مدیترانه واقعی، دیگر «دریای مدیترانه» نبود، چرا که
دیگر در مرکز دنیا قرار نداشت [در واقع، «دریای مدیترانه» از آن پس مورد
استفاده تجاری اروپاییان واقع نشد و این راه عملاً متروک ماند. شاید بتوان
گفت مدیترانه از ۱۴۵۳ - سال فتح قسطنطنیه - دریای ترک (عثمانی)
به شمار می‌رفت]. زمانی بود که رود، میان قبایل گوناگون که در اطراف
آن بودند پیوند ایجاد می‌کرد. این زمان «عصر رود» بود. آنگاه بشر بر دریا
چیره گردید و بدین گونه «عصر دریا» آغاز شد و اکنون پس از عصر دریا
«عصر اقیانوس» آغاز شده بود؛ یعنی عصری که اقیانوسها قاره‌ها را به هم
می‌پیوست.»^{۴۳}

می‌توان گفت از آن پس ترکان عثمانی و اعراب مسلمان در اطراف
و سواحل مدیترانه محصور شدند و رشته تجارت آسیا و اروپا از دستشان به در
شد.

۴۱. ایلین سگال: انسان چگونه غول شد، ترجمه محمدتقی بهرامی حران، ج ۳، صص ۱۶۸ و

۱۶۹.

۴۲. ویل دورانت: تاریخ تمدن (اصلاح دینی)، ترجمه فریدون بدره‌ای، ج ۶، ص ۳۲۷.

۴۳. ایلین سگال: همان، ج ۳، ص ۱۸۸.

الف. استقرار نظام حقوقی دریاها به موجب فرمان پاپ

اروپای مسیحیت در جریان فعالیت دریانوردی خود در گشایش (کشف) اقیانوس اطلس، از نقطه نظر حقوقی نیز به طور یکجانبه اقدام حقوقی با اهمیتی معمول داشت و آن صدور فرمان پاپ مورخ ۱۴۵۳ بود که مبنای نظام حقوقی «آبهای اقیانوسی» (اقیانوس اطلس، اقیانوس هند و اقیانوس آرام) قرار گرفت. در فرمان پاپ چنین آمده بود:

«ما به موجب دستخط های خود به آلفونس شاه (پادشاه پرتغال) حق کامل و مطلق اعطا کرده ایم که تمام ممالکی را که در حیطة تصرف دشمنان مسیح یعنی «سارازانها» یا کفار می باشند اشغال کند و مفتوح و فرمانبردار سازد. ما به موجب دستخط خویش اراده فرموده ایم که همان آلفونس شاه و شاهزاده (هانری پسر آلفونس) و تمام اخلاف ایشان یگانه مالک و فرمانروای جزایر و بنادر و دریاهایی شناخته شوند که در زیر نام برده می شوند و ما همه بندگان وفادار مسیح را منع می کنیم که بی اجازه این پادشاه و اخلاف وی حاکمیت آنان را نقض نکنند. در حال و در استقبال، تمام متصرفات تا دماغه بوژادور و ساحل گینه و شرق، همه جاودانه و تا آخر الزمان در ربه آلفونس شاه می باشد.»^{۴۴}

شایان ذکر است که «جامعه مسیحیت اروپا از مدت ها پیش صلاحیت پاپ را در اعمال قدرت دنیوی بر سرزمینهایی که هیچ فرمانروای مسیحی بر آنها ادعایی نداشت، به رسمیت شناخته بود. برابر قطعنامه های قرن سیزدهم کلیسا، پاپ که نایب حضرت مسیح است نه تنها به تمام مسیحیان که بر همه غیر مسیحیان نیز حکومت دارد زیرا همه مؤمنین از نظر خلقت گوسفندان کلیسا هستند ولو از اتباع کلیسا نباشند»^{۴۵}.

از نتایج فرمان پاپ، این بود که پرتغال توانست نخستین امپراتوری

۴۴. پانیکار: آسیا و استیلای باختر، ترجمه محمدعلی مهمید، ص ۲۲.

۴۵. دانیل بورستین: کاشفان، ترجمه اکبر تبریزی، ص ۳۲۰.

ماورای بحار را در نیمکره شرقی به وجود آورد که شامل بعضی از سرزمینهای واقع در سواحل غربی قاره آفریقا و دماغه امیدنیک (افریقای جنوبی فعلی)، ماداگاسکار، زامبیا، مومبازا، زنبار، مگارتو، سقطره، نقاط سوق الجیشی خلیج فارس مانند تنگه هرمز، و کلمبو و سواحل هند غربی، و تنگه مالاکا و جزایر سوماترا و جاوه در شمال و ماکائو و کانتون و غیره بود به شرح اینکه:

پرتغال با دسته ای از ناوگان به فرماندهی واسکودوگاما به سوی شرق به حرکت افتاد. کشتی سان گابریل که یکی از جهازات دریایی پرتغال بود با دهانه فراخ توپهای خود که به صلیب مسیح منقش بود نشانه گویای یک قدرت غیرآسیایی بود که برآبهای قاره آسیا چنگ می انداخت. ورود این دسته ناوگان به آبهای قاره آسیا نقض نظام حقوقی پیشین آبهای آسیا به شمار می رود.

هدف اصلی پرتغال از اعزام این ناوگان پیکار با قدرت سیاسی اسلام در مقیاس قاره ها و به دست آوردن تجارت سرشار از سود ادویه بود که در انحصار اعراب و ونیزیان قرار داشت. تحقق هر یک از دو هدف مزبور، مستلزم انحصاری کردن دریانوردی در آبهای قاره آسیا و کوتاه کردن دست اعراب از تجارت ادویه و درهم شکستن قدرت دریایی همگی کشورهای کرانه ای مشرق زمین بود. در این نخستین سفر که به منظور کشف مسیر دریایی پرتغال - هند و کسب اطلاعاتی در زمینه تجارت ادویه صورت گرفت، جنگی به وقوع نپیوست بلکه واسکودوگاما موفق شد قراردادی با «زامورن» شاه کلکته منعقد سازد و پس از انجام تشریفات معامله به کشور خود باز گردد.

دیری نگذشت که ناوگان جنگی تازه ای مرکب از ۳۳ فروند کشتی و ۱۵۰۰ تن مرد کارآزموده و مسلح به جمیع وسایل و آلات نظامی به اقیانوس روانه و بر آن شد که به موجب حقوق اعطایی پاپ حاکمیت انحصاری خود (پرتغال) را بر آبهای واقع در شرق دماغه امیدنیک تحقق بخشد. برای نخستین بار در تاریخ، آبهای اقیانوسی آسیا به صحنه جنگ

دریایی مبتدل شد. تازه‌واردان با پیدا کردن آمادگی قبلی، مردم قاره آسیا را در دریاهای خود غافلگیر ساختند و به اعمال سیاست ارباب و راهزنی دریایی پرداختند به این گونه که: «کشتیهای بی سلاحی را که از مگه بازمی‌گشتند، توقیف و کالاهای آن را تخلیه کرده، به غنیمت گرفتند و قدغن کردند که کسی از سرنشینان کشتیها پیاده شود. آنگاه فرمانده پرتغالی دستور داد آتش در سفاین مسلمانان افکندند و سرنشینان کشتیها را زنده زنده سوزانیدند. به محض ورود به سواحل، شهرها را به آتش کشیدند و مردم به اسارت گرفته را تگه‌تگه کردند. دستها، دماغها و گوشها را بریدند و به عنوان تحف در دستشان گذاشتند. در سواحل هند، برهمنی را که بدین سال ناقص العضو کرده بودند به حال خویش رها کردند تا در میان هموطنانش مایه عبرت گردد»^{۴۶}. پرتغالیان سیاست ارباب و راهزنی دریایی خود را بدین گونه توجیه می‌کردند که: «در اروپا حقوق دیگران را محترم می‌شمیریم چون که حقوق ما از جانب ایشان رعایت می‌گردد، لکن این حقوق در ورای مرزهای اروپا مرعی نخواهد شد. پرتغالیان که مالک الرقاب کشتیرانی در دریاها هستند کاملاً حق دارند مال التجارة کسانی را که بدون اجازه آنان در دریا کشتیرانی می‌کنند ضبط نموده و سرنشینان کشتی را نابود سازند»^{۴۷}.

پرتغالیان که خود را خداوندان دریانوردی و فتح و تجارت در حبشه و عربستان و هند و غیره نامیده بودند همین که تفوق خود را بر اقیانوس هند محرز ساختند به اقیانوس آرام روی نهادند تا نظارت خود را بر تنگه مالاکا که گذرگاه قسمت اعظم ادویه مورد نیاز اروپا بود برقرار کنند. مالاکا در آن روزگار بندر بزرگ بین المللی بود که به سبب موقعیت جغرافیایی خود کلید اقیانوس هند به شمار می‌رفت. کشتیهای چینی و ژاپنی و هندی و ایرانی و عرب و مصری بدینجا آمده و به تجارت ادویه که در جزایر اندونزی و مالزی تهیه می‌شد، می‌پرداختند. پرتغالیها همین که در آبهای تنگه مالاکا ظاهر

۴۶. رابرت روزول پالمر: تاریخ جهان نو، ترجمه ابوالقاسم طاهری، ج ۱، ص ۱۲۲.

۴۷. پانیکار: همان، ص ۳۴.

شدند در دم، کشتیهای اعراب مسلمان را که در بنادر پهلو گرفته بودند به آتش کشیدند. ایمان مذهبی پرتغالیها محرک همه اعمال ایشان بود. آنها صمیمانه معتقد بودند که در راه مسیح به پیکار با اسلام برخاسته اند و در این سرزمین دور فقط به این سبب آمده اند که با دشمن مسیح بجنگند. فرمانده آنان آلبوکرک، اندکی پیش از وقوع درگیری، در خطابه ای به همکاران و همزمانش اندرز می دهد که: «در راه بزرگترین افتخار خداوند حضرت مسیح است که ما باید مغربیان را از این کشور برانیم و فرقه محمد را بنیان کن سازیم تا هیچگاه بسیط زمین را به پستی وجود خود نیالایند»^{۴۸}. در خصوص تجارت نیز گفته بود: «اگر ما بازرگانی آنان را از مالاکا ریشه کن کنیم قاهره و مکه بالمره منهدم خواهد شد و ونیز هم به خاطر از دست ندادن ادویه مجبور خواهد شد بازرگانان خود را برای آن گسیل دارد»^{۴۹}. در جریان درگیری اعراب و پرتغالیها، عده ای از مسلمانان کشته و تعدادی اسیر و همچون بردگان فروخته شدند.

فتح مالاکا، در سال ۱۵۱۱ میلادی که به استقرار سیادت پرتغال در اقیانوس هند مساعدت کرد، هم راه اقیانوس آرام ناشناخته که سواحل عظیم چین را مشروب و امپراتوری آفتاب تابان را به قطعاتی تقسیم می ساخت، به روی کشتیهای پرتغالی گشود و هم فتح اندونزی مرکز ذخایر ادویه را آسان ساخت و بدین ترتیب حاکمیت انحصاری پرتغال بر آبهای آسیا، از جمله بر اقیانوس آرام، تحمیل گردید. اما جهاد و جنگ مذهبی عثمانی که سلطانانش خود را مظهر قاطبه مسلمین می دانست بر ضد استیلای پرتغال در آبهای قاره آسیا آغاز شد. سلطان عثمانی در فرمانی که برای فرماندهی مصر صادر می کند می نویسد: «سلیمان پاشا! تو که بیگلربیگی مصر هستی، به محض وصول اوامر من، سلاحها و بارونه خود را برای جنگ مقدس (جهاد) آماده کن. ناوگانی مسلح بسیج کن و ارتشی عظیم گردآور و به سوی هند عزیمت کن. بجنگ و همه کسانی را که راه مکه و مدینه را

محضور ساخته اند نابود کن: دفع مضار شیطانی پرتغالیان را بنمای و دریا را از لوٹ وجود پرچم ایشان مبرا و مصفا ساز»^{۵۰}.

سلیمان پاشا به سال ۱۵۳۸ در رأس ناوگانی عظیم در اقیانوس هند ظاهر شد، اما پیش از آنکه وی به ناوگان «زامورن» در هند پیوندد، «مارن دوسوزا»، حاکم پرتغال، دریا سالار کلکته را مجبور ساخت که با سلیمان پاشا بجنگد. سلیمان پاشا که کشتیهایش پراکنده شده بودند لاجرم به چند کشتی مراقب در دریای عربستان قناعت کرد و عقب نشست. از آن پس، آبهای هند به مدت شصت سال تحت استیلای پرتغالیها باقی ماند.

هدف نهایی پرتغال به استقرار حاکمیت انحصاری بر دریاها محدود نشد. فرمانروایی بر امواج وسیله نیل به تسلط بر خشکیها بود. درهم شکستن قدرت دریانوردی کشورهای آسیایی که به منظور برقراری انحصار تجارت پرتغال انجام می‌گرفت نیازمند داشتن مکانی در سواحل کشورهای مولد کالا بود تا تشریفات معامله و انبار کردن کالا در همان مکان انجام پذیرد. این کار بدین صورت معمول شد که پرتغال در سواحل مورد نظر، در محلی مناسب، پیاده می‌شد و برج و بارویی می‌ساخت و بعداً آن را همانند قلمرو خویش متصرف می‌شد. از این متصرفه، هم به عنوان پایگاهی نظامی جهت حمله به سرزمینهای دیگر و هم به صورت ایستگاه تجارتي برای معامله با بومیان و صدور کالا به اروپا استفاده می‌شد.

ب. تشکیل امپراتوری استعماری پرتغال در آسیا، افریقا و امریکا

پرتغال به برقراری صلاحیت یا اعمال حاکمیتی پرداخت که عبارت بود از اداره امور داخلی و سیاست خارجی متصرفه. تعمیم یافتن اداره کردن بر مجموع متصرفه‌ها، منتهی به ایجاد رشته زنجیری ارتباطی از متصرفات و به هم پیوستگی میان آنها یعنی تشکیل امپراتوری پرتغال گردید.

۵۰. همان، ص ۴۳.

چون این متصرفه‌ها دور از سرزمین پرتغال واقع شده و به صورت قطعه سرزمینهای جدای از هم در سراسر سواحل افریقای غربی و کرانه‌های اقیانوس هند و ساحل غربی اقیانوس آرام گسترده بودند، از این رو، امپراتوری ورای بحار (آن سوی دریاها) نامیده شد، زیرا نتایج حاصل از تصرفات ارضی توسط پرتغال و اعمال صلاحیت بر آن سرزمینها بستگی یافتن و به دیگر سخن به مستعمره درآوردن آنها بود. دریانوردان و فاتحان پرتغالی با یک دست شمشیر و با دست دیگر صلیب وارد سرزمینها می‌شدند تا با شمشیر، ثروت و با صلیب، ایمان آنها را برابیند. پرتغالیان از ایستگاههای تجاری خود به بومیان قبایل هجوم می‌بردند و از طریق غارت ادویه‌جات و محصولات گرمسیری با ارزش آنها به ایشان خراج می‌بستند. تجارت آنان یک کلاهبرداری رسوا بیش نبود. در ازای اشیاء کم ارزش و ناچیز، استعماربهای بسیار هنگفتی که گاهی تا صد درصد و گاه تا هزار درصد می‌رسید از بومیان و اهالی متصرفه (مستعمره) مطالبه می‌کرد. هندیها درباره پرتغالیها گفته‌اند: «جای خوشوقتی است که تعداد پرتغالیها از تعداد ببرها و شیرها زیادتر نیست، و الا نوع بشر را از پهنه زمین نابود می‌کردند»^{۵۱}. اظهار نظر هندیها نسبت به پرتغالیها چقدر نزدیک به مضمون دوبیتی شیرین فارسی است که می‌گوید:

گر به مسکین اگر برداشتی نخم گنجشک از زمین برداشتی
وین دو شاخ گاو اگر خرداشتی آدمی را در جهان نگذاشتی

اما پرتغال کشوری کوچک بود و جمعیتی اندک داشت. امپراتوری پرتغال فقط عبارت از رشته‌ای از برجها و باروهای نمایندگیهای بازرگانی بود که در شانزده هزار کیلومتر مربع پراکنده بود. در برابر تحولاتی که در اروپای غربی اتفاق می‌افتاد، قدرت و نیرومندی این امپراتوری

۵۱. گ. م. دنسکوی و ا. و. آگیبالورا: تاریخ سده‌های میانه، ترجمه رحیم رئیس‌نیا، صص ۲۵۸

سست و زائل گردید و در اثر تحولات مذهبی و سیاسی، قلمرو وسیع اسپانیا و پرتغال که چندی با هم متحد شده بودند و در نتیجه نظام انحصاری حاکمیت بر دریاها درهم شکست و پرتغال جای خود را به کشورهای دیگر سپرد و بیشتر متصرفات خود را به نفع آنان از کف داد.

پرتغال در قاره آمریکا فقط سرزمین برزیل را به تصرف خود در آورد، زیرا به موجب فرمان پاپ دایره تقسیم آنها و سرزمینها، سهم پرتغال در نیمکره غربی فقط برزیل بود.

مبحث دوم

اکتشافات اسپانیا در آمریکا و آسیا (در اقیانوس اطلس و اقیانوس آرام)

در همان هنگام که پرتغالیها با دورزدن افریقا به هندوستان رسیدند و متصرفاتی به دست آوردند، اسپانیاییها به منظور یافتن راهی به آسیا به طور اشتباه آمیز و نابخواست به کشف قاره آمریکا نائل آمدند. نخستین کسی که به کشف قاره جدید، آن هم به طور اتفاقی، نائل آمد کریستف کلمب بود. کلمب که مطالعات جغرافیایی و علاقه دریانوردی بسیاری داشت، نخست به لیسبون و لندن و پاریس — جهت گرفتن کمک از کشورهای پرتغال و انگلیس و فرانسه — رفته ولی ناکام مانده بود. سرانجام، کلمب موفق شد با کمکها و مساعدتهایی که از رجال دربار اسپانیا دریافت کرد، در آوریل ۱۴۹۲ قراردادی با سلاطین کاتولیک — ملکه ایزابلا و فردیناند پادشاه اسپانیا — منعقد سازد که به موجب آن وی امکان یافت اولین سفر دریایی خود را آغاز نماید. متن قرارداد از این قرار است:

«به موجب این قرارداد در ازای پیشنهاد و وعده ای که کریستوبال کلن (کریستف کلمب) برای کشف و اشغال جزایر و اراضی مهمی در اقیانوس می دهد، ما تعهد می کنیم او را به مقام امیرالبحری و نیابت

سلطنت و فرمانروایی اراضی مکشوف منصوب گردانیم. بعلاوه، ده درصد کلیه مال التجاره‌های آن سرزمین از هر قبیل، اعم از طلا و ادویه و سنگهای قیمتی، بدون پرداخت عوارض به او تعلق خواهد داشت و یک هشتم بارگیری کلیه کشتیهایی که به آنجا می‌روند از آن او خواهد بود، مضافاً بر اینکه اراضی مزبور مادام العمر و برای همیشه تحت سرپرستی اعقاب وی اداره خواهد شد.»^{۵۲}

چند روز بعد حاکم شهر «پالوس» اسپانیا متن قرارداد دیگری را که در جهت اجرای قرارداد مذکور در فوق صادر شده بود برای مردم شهر و روستاهای پالوس که در کلیسای سن ژرژ گرد آمده بودند خواند که در آن چنین آمده بود:

«ما با تأییدات خداوند متعال، دُن کریستف کلمب را به دریاسالاری منصوب داشتیم تا با طرح خود و با هزینه ما، مأمور کشف مناطق تازه‌ای در دریاهای دور گردد. با اعلام این آگهی، شورای محلی پالوس مکلف است که تا ۵۶ روز از این تاریخ، کشتیهای مذکور (مورد نظر کریستف کلمب) را با تمام سازو برگ مهیا نماید. ملوانان بندر مکلف هستند که تحت فرمان کریستف کلمب به یاری خدای متعال او را در سفر خود همراهی کنند.

در تاریخ سی ام آوریل ۱۴۸۲ در غرناطه به امضاء رسید»^{۵۳}

کلمب در سوّم اوت ۱۴۹۲ با سه ناو به اسامی «سانتاماریا» و «نیپیتیا» و «نی نیا» با ۱۶۰ خدمه به طرف آسیا حرکت کرد. در این مسافرت، ملوانان چندین مرتبه از درازی راه شکایت کردند و سرانجام در روز چهارشنبه ۱۰ اکتبر گفتند شایسته نیست بیشتر از این پیشروی کنیم. کلمب در جواب آنها اظهار داشت که چون مقصود رسیدن به هندوستان است سفر خود را ادامه خواهم داد تا به آنجا برسیم.

در سفرنامه وی آمده است که فردای آن روز یعنی پنجشنبه ۱۱

۵۲. ساموئل ایوت موریس: کریستف کلمب، ترجمه محمد سعیدی، ص ۴۱.

۵۳. آرسترانگ اسپری: کریستف کلمب، ترجمه مجید روشنگر، ص ۵۹.

اکتبر در حدود ساعت ۱۰ بعد از ظهر وی که در عرشه ناو بود، از دور روشنایی دید و آن را به یکی از همراهانش نشان داد و گفت روشنی به شمعی می ماند که گاه آن را پایین و بالا برند. پس از این، کارکنان ناو را از این پیش آمد با خبر ساخت و آنان را به کشیک دادن گمارد.

روز جمعه ۱۲ اکتبر در ساعت ۲ صبح زمین به فاصله ای کمتر از دو فرسنگ نمایان شد. کریستف کلمب به جزیره گوناوانی^{۵۴} از جزایر باهاما در کرانه امریکای شمالی و در مدخل تنگه فلوریدا رسیده بود و آن را به نام پادشاه اسپانیا متصرف شد و سان سالوادور یعنی «نجات بخش مقدس» نامید، ولی چون شهر کاتای (چین) را نیافت تا اعتبارنامه های خود را به شاهان چین و ژاپن تسلیم نماید (اعتبارنامه ها به همین منظور تهیه و تنظیم شده بود) و حرکت کلمب از اسپانیا به مقصد چین و رسیدن به آسیا و هند بوده است، دو مرتبه به اسپانیا برگشت و در ۱۵ مارس ۱۴۹۳ به پالوس رسید و با احترام بسیار پذیرفته شد.

سفر کلمب و کشف جزایر شگفت انگیز هند امکانات تازه ای را ایجاد کرد که فرمانروایان اسپانیا می بایست به آن توجه می کردند.

در اواسط آوریل ۱۴۹۳، ظرف یک ماه پس از مراجعت کلمب از سفرش، گزارش کار برجسته او به رم رسید. نکات استخراج شده در آن بخصوص شامل فتوای پاپ درباره سرزمینهای تازه بود که پاپ الکساندر ششم در ۳ مه صادر کرده بود. ماکیاولی درباره آن پاپ چنین گفته است: «بین پاپهایی که تاکنون فرمان رانده اند او به بهترین وجه نشان داد که پاپ چگونه می تواند، هم با پول و هم با قدرت، حکم براند».

این پاپ ضمن مدارا و مماشات با اسپانیا طی چهار فتوا همه سرزمینهای تازه کشف شده را به آن کشور داد. در این احکام، وی خط مرزی مشهور از قطب جنوب را کشید: یکصد فرسنگ به سوی مغرب و جنوب از جزایری که «آرزو» و «کیپ ورد» نامیده می شوند، همه

سرزمینهای کشف شده در باختر آن خط که قبلاً متعلق به یک فرمانروای مسیحی نبود متعلق به اسپانیا می‌شد.

به نظر می‌رسد که این خط را خود کلمب پیشنهاد کرده باشد. از دلایلی که برای آن خط مرزی اقامه شده بود با سخنان علمی نمای پوچ دفاع می‌شد. کلمب تأکید می‌کرد که در فراسوی خط یکصد فرسنگی، آب و هوا و اقلیم ناگهان دگرگون می‌شود، گرما ملایم می‌گردد و زمستان و تابستان وجود ندارد و دریا پر از گیاهان آبی است. آن سوی جزایر کاناری و ۱۰۰ فرسنگ بالاتر، در منطقه آزور، شپش فراوان است، اما از آن به بعد می‌میرد. پاپ در چهار فرمان خود عملاً راههای شرقی به هند و سرزمینهایی را که در آن مسیر کشف می‌شد به اسپانیان داده بود.^{۵۵}

جان دوم پادشاه پرتغال، که نیروی دریایی و ناوگان برتری داشت، نمی‌توانست ساکت بنشیند و تماشاگر تقسیم امپراتوری اش وسیله پاپ شود. از این رو، با اتکا به قدرت دریایی خود با فردیناند و ایزابلا درباره عواقب اعلامیه‌های پاپ وارد مذاکره شد. در «توردوسیلاس»، شمال اسپانیا، پیمان دوران‌سازی در ۷ ژوئن ۱۴۹۴ بسته شد که طبق آن خط مرزی به سوی باختر تغییر مکان داده شد و در نصف النهار سیصد و هفتاد فرسنگی غرب جزایر کیپ ورد قرار گرفت.

هر دو کشور در رعایت قرارداد از خود حسن نیت نشان دادند، گرچه در آن زمان وسایل لازم برای تعیین مسیر دقیق نصف النهار مورد نظر وجود نداشت. یک نتیجه پابرجای این پیمان، ایجاد مهاجرنشین پرتغالی در برزیل و تسلط مردم و زبان اسپانیولی در سایر مناطق امریکای جنوبی است. حسن تفاهم و توافق دو قدرت اصلی دریایی تا زمانی دوام داشت که هر دو کشور اسپانیا و پرتغال به قدرت مسلط پاپ گردن نهاده بودند. آنچه توافق بین پرتغال و اسپانیا را امکان‌پذیر ساخت و به آن قوت بخشید قبول نظر و رأی پاپ از سوی دو کشور بود که، به رغم نداشتن توپ و

تفنگ، نفوذ معنوی عظیمی داشت.

پاپ در آن دوران از احترام فوق العاده‌ای برخوردار بود. زمانی که کلمب عازم سفر اول خود شد، سریر کلیسای سن پی بر در اختیار هرزه‌انگشت‌نمایی از خانواده بورژیا بود: الکساندر ششم (۱۴۳۱ - ۱۵۰۱) که از ۱۴۹۲ تا هنگام مرگ بر مسند پاپی تکیه زد. این مثلاً کشیش و کاردینال که دارای چندین رفیقه (مترس) و شمار قابل توجهی فرزند بود در والانسیا به دنیا آمد و با رشوه و پادرمیانی فردیناند و ایزابلا به مقام پاپی برگزیده شد. پیمان توردوسیلاس خط فاصلی در ۳۷۰ فرسنگی باختر جزایر آزور و کیپ ورد کشیده و مرز جهان‌نورا در ۴۶ درجه طول غربی که برآمدگی امریکای جنوبی را قطع می‌کرد تعیین کرده بود. چون پاپ بر کره زمین حق مالکیت داشت لذا آن خط نصف النهار که از دو قطب می‌گذشت محیط زمین را دربر می‌گرفت. همین خط، قلمرو اسپانیا و پرتغال را در نیمه آسیایی زمین نیز از هم جدا می‌کرد. نصف النهار ۱۳۴ درجه طول شرقی، حدفاصل دو قدرت بزرگ شد، اما با وسایل فنی و علمی آن روز نمی‌شد آن خط را به دقت مشخص کرد. در عمل، قلمرو پرتغال شامل سرزمینهای کشف‌نشده از مرز غربی برزیل از طریق اقیانوس اطلس، افریقا و اقیانوس هند تا هند شرقی می‌شد و اسپانیا از مرز غربی برزیل به سوی غرب در اقیانوس آرام تا هند شرقی را تحت تسلط داشت. به دیگر سخن، اسپانیا و پرتغال به موجب فرمان پاپ مجموع آبهای اقیانوسی را متعلق به خود می‌دانستند. پرتغال سراسر اقیانوس هند و قسمتی از اقیانوس اطلس، و اسپانیا سراسر اقیانوس کبیر و خلیج مکزیک را تحت حاکمیت خود می‌دانستند و مدعی تسلط انحصاری بر آنها بودند.

باری، کریستف کلمب سه سفر دیگر به امریکا نمود: ۱۴۹۳ و ۱۴۹۸ و ۱۵۰۲، که در سفر اول به جزایر آنتیل رسید، در سفر دوم کرانه شمالی امریکای جنوبی را کشف کرد و به کرانه ونزوئلا رسید و مصب رود اورنگ را یافت و در سفر آخر برای یافتن تنگه‌ای که او را به آسیا برساند کرانه‌های امریکای مرکزی را پیمود و تا برزخ پاناما پیش رفت، اما چون

منظور خود را نیافت به اسپانیا بازگشت (۱۵۰۲) و در سال ۱۵۰۶ درگذشت.

الف. تشکیل امپراتوری استعماری اسپانیا

۱. در امریکا: اسپانیاییها در آغاز کار غیر از جزایر آنتیل و کوبا و سن دومینیک جایی را تصرف نکردند و مهاجران در آن نواحی طلا را که منظورشان بود بسیار کمیاب دیدند ولی از گفته های بومیان دانستند که فلزات گرانبها در برجدید (قاره آمریکا) فراوان است. پانزده سال بعد از درگذشت کلمب، مردم اسپانیا به تصرف امریکا همت گماشتند که به اسپانیای امریکا یا امریکای لاتین معروف شده و شامل منطقه ای است با مساحتی در حدود ۲۰,۷۱۱,۰۰۰ کیلومتر مربع (۸ میلیون میل مربع) که دو برابر مساحت اروپا است. طول این منطقه از شمالی ترین نقطه آن (مکزیک) تا منتهی الیه جنوب امریکای جنوبی بالغ بر ۷۰۰ میل است که از مساحت بین لندن و کیپ تاون، واقع در افریقای جنوبی، بیشتر است. این منطقه را به چهار قسمت: مکزیک، امریکای مرکزی، جزایر کارائیب و امریکای جنوبی می توان تقسیم کرد و مورد مطالعه قرار داد:

اول، مکزیک با مساحتی در حدود ۷۶۰,۰۰۰ میل مربع.

دوم، امریکای مرکزی با مساحتی در حدود ۲۰۰,۰۰۰ میل مربع و شامل کشورهای کنونی گواتمالا، هندوراس، نیکاراگوا، ال سالوادور، کاستاریکا و پاناما.

سوم، جزایر هند غربی شامل کوبا، هائیتی و سن دومینیک با وسعتی به ترتیب ۴۴,۰۰۰ و ۱۰,۰۰۰ و ۱۹,۰۰۰ میل مربع.

چهارم، امریکای جنوبی که قسمت اعظم امریکای لاتین را تشکیل می دهد و طول آن بالغ بر ۷ میلیون میل مربع است و ده جمهوری امریکای لاتین شامل آرژانتین، بولیوی، برزیل، شیلی، کلمبیا، اکوادور، پاراگوئه، ونزوئلا، اروگوئه و پرو را دربر می گیرد.

در تاریخ فتح امریکای لاتین دو واقعه شوم مشهور است: یکی فتح مکزیک توسط فرناندو کورتز، و دیگری فتح پرو به دست فرانسوا پزارو که با قتل عام بومیان همراه بود و جای بحث آن اینجا نیست.

۲. در آسیا و افریقا (فیلیپین و بعضی از سواحل افریقا).

شایان ذکر است زمانی که یک بازرگان فلورانسی به نام امریکو وسپوس که از جمله همراهان کلمب در مسافرتش به قاره نو (امریکا) بود، در مسافرتی که شخصاً به نام پادشاه پرتغال در سال ۱۴۹۹ به سرزمین جدید کرد، نشان داد که دریانوردان اسپانیایی و کلمب، برخلاف تصورشان، به کرانه جنوب خاوری آسیا نرسیده بلکه به کرانه قاره نوراها یافته بودند. به همین جهت، قاره نو «امریکا» مشتق از نام امریکو وسپوس خوانده شد. هنگامی که پی برده شد که سرزمین (بر) جدید، متصل به آسیا نبوده و قاره جدیدی است که اطرافش را دریای وسیعی احاطه کرده بدون آنکه به وسعت آن پی برده شود، اروپاییان به فکر یافتن تنگه ای که اقیانوس اطلس را به اقیانوس آرام (جدید) متصل می سازد افتادند. مخصوصاً پس از آنکه در سال ۱۵۱۳ واسکونونز گالبا از اهالی اسپانیا از ارتفاعاتی که برزخ پاناما را تشکیل می داد عبور کرد و به دریای [اقیانوس] آرام رسید، دیگر شکی به وجود معبری بین دو اقیانوس باقی نماند و در نتیجه جهان برای نخستین بار به صورت حقیقی خود در نظر بشر جلوه نمود.

عاقبت به تشویق شارل کن، پادشاه اسپانیا، ماژلان پرتغالی به فکر مسافرت به دور دنیا افتاد و پس از عبور از انتهای جنوبی قاره نو و ورودش به اقیانوس آرام، در ۱۵۲۰ برای اروپاییان مسلم شد که قاره نو بکلی از آسیا جدا است. ماژلان در پی راهی بود که بتواند به سرزمینهای حقیقی ادویه برسد. به این جهت، در کرانه های امریکای جنوبی به دریانوردی پرداخت تا به تنگه ای به درازای ۶۰۰ کیلومتر رسید که بعداً به نام خود او (ماژلان) معروف گشت. سپس در قسمت باختری اقیانوس به حرکت خود ادامه داد و چون این اراضی دارای آب و هوای مطبوع و ملایم بود وی آن را اقیانوس

«آرام» خواند. سرانجام، به جزایر فیلیپین رسید و در آنجا به دست بومیان (در جریان یک جنگ) به قتل رسید. اما یکی از بازرگانان همراه او به نام «دل کانو» به اسپانیا بازگشت و، در نتیجه، برای نخستین بار کره زمین دور زده شد. از ۲۳۹ نفر که همراه ماژلان بودند فقط ۲۱ تن به سلامت بازگشتند و بقیه جان خود را از دست دادند.



انشعاب مذهبی و تجزیه سیاسی در قلمرو اسپانیا،

الغای حاکمیت انحصاری بز دریاها

و استقرار اصل آزادی دریاها به جای آن،

تشکیل امپراتوریهای استعماری جدید اروپاییان در آسیا و امریکا

پرتال جامع علوم انسانی

مبحث یکم

انشعاب مذهبی و تجزیه قلمرو سیاسی اسپانیا

قلمرو اسپانیا، فرمانروای دریاها، در اواخر قرن شانزدهم (عصر فیلیپ دوم) بسیار وسیع بود و هلند را که شامل بلژیک کنونی، بخش شمالی فرانسه، لوکزامبورگ و آلمان بود دربر می گرفت. هلندیها در اثر ستمگریهایی که اسپانیاییها بر آنان روا می داشتند، جنگ آزادیبخش ملی خود را علیه حاکمیت اسپانیا آغاز نمودند. این جنگ، هم جنبه مذهبی داشت و هم جنبه سیاسی و به مرور ایام جنبه اقتصادی نیز بر آن افزوده شد. در جریان جنگ، کشور انگلستان نیز به کمک هلند برخاست و در نتیجه،

اسپانیا شکست خورد و هلندیها استقلال سیاسی و مذهبی خود را اعلام نمودند. مذهب هلندیها پروتستان شد و مذهب اسپانیاییها کاتولیک بود. به این ترتیب، در قلمرو اسپانیا، هم تشعب مذهبی و هم تجزیه سیاسی حادث گردیده بود.

مبحث دوم

الغای حاکمیت انحصاری بر دریاها و استقرار اصل آزادی دریاها به جای آن

الف. الغای حاکمیت انحصاری بر دریاها

انشعاب مذهبی تازه فرامین صادره از جانب پاپ را، از جمله فرمان مورخ ۱۴۹۴ که حاکمیت انحصاری پرتغال را بر آبهای شرق برقرار می‌داشت، از درجه اعتبار ساقط کرد. زیرا پیروان آیین نومعتقد بودند که آثار حقوقی فرمانهای پاپ نسبی و محدود به کشورهای است که از آن منتفع می‌شوند و در قبال کشورهای ثالث غیر نافذ است. بعلاوه، شکست اسپانیا در جنگ هلند و انگلستان که به انهدام نیروی دریایی اسپانیا (آرمادا) انجامید، موازنه نیروی دریایی اروپا را برهم زد و، در عین حال، ضمانت اجرای مادی فرامین پاپ را نیز از میان برد. از آن پس، سایر ملل دریانورد اروپایی مجال و فرصتی یافتند تا به اقیانوسهای جهان که در تحت حاکمیت پرتغال و اسپانیا بود راه پیدا کنند. از سوی دیگر، چون در جریان جنگ، فیلیپ دوم پادشاه اسپانیا از روی تعصب شدید مذهبی در حمایت از کلیسای کاتولیک ورود کشتیهای انقلابیون پروتستانی هلند را به بنادر اسپانیا ممنوع اعلام کرد، هلند که مبارزه قاطعانه‌ای را بر ضد اسپانیا آغاز کرده بود، نخست به رویه آزادیخواهی و عنوان کردن اصول قانونی و مشروع متوسل شد.

ب. اصل آزادی دریاها

حقوقدانان سرزمین هلند، به ویژه گروسیوس، اصل «آزادی دریاها» را در برابر نظریه استفاده انحصاری از دریاها که اسپانیا و پرتغال آن را رویه خود قرار داده بودند، عنوان کردند. «گروسیوس در رساله خود تحت عنوان دریای آزاد از اصل آزادی دریاها طرفداری نمود و عمل دولت پرتغال را دایر بر منع آزادی کشتیرانی مخالف اصول اعلام کرد. استدلال گروسیوس این بود که دریا به حکم طبیعت از قید حاکمیت دولت معینی آزاد است و چون دولتها نمی‌توانند آن را در نتیجه اشغال تحت تصرف خود درآورند، بنابراین، حق ندارند ادعای حق حاکمیت و مالکیت انحصاری نسبت به آن داشته باشند»^{۵۶}.

دیری نگذشت که سیل هجوم هلندیها و انگلیسیها و فرانسویها به اقیانوسهای جهان سرازیر شد. بهره‌مندان اصل حاکمیت انحصاری بر دریاها (اسپانیاییها و پرتغالیها) نه می‌توانستند با نیروی دریایی خویش مانع ورود مهاجمان شوند و نه می‌توانستند در جهت دفاع از انحصارهای خود در شرق به فرامین پاپهایی که از آن پس مهاجمان نوآیین (پروتستان) آنها را به رسمیت نمی‌شناختند، استناد جویند. برعکس، مهاجمان تازه، حضور خویش را در اقیانوسهای جهان با پیش کشیدن اصل آزادی دریاها توجیه می‌کردند.

اصل آزادی دریاها سلاح حقوقی پروتستانها بود که با آن کاتولیکها را از حق انحصاری مالکیت بر دریاها «خلع» کردند. در واقع، انشعاب مذهبی که با تجزیه سیاسی امپراتوری اسپانیا توأم بود، حق مالکیت انحصاری بر دریاها را که پیش از جنبش آزادیخواهی هلند، به اسپانیا و پرتغال تعلق داشت به کشورهای دیگر، مخصوصاً و در آغاز به هلند و بعداً به دیگر کشورها، تعمیم داد.

تشکیل امپراتوریهای استعماری جدید
(تأسیس کمپانیهای هند شرقی در اروپا)

اصل آزادی دریاها، فصل تازه‌ای را در مناسبات بازرگانی جهان به ویژه در اروپا و آسیا گشود که به عصر «امپراتوریهای ورای بحار» اروپاییان و عصر تأسیس شرکتها (کمپانیها)ی بازرگانی هندی اروپایی مشهور شده است.

شرکتهای هندی اروپایی به اقداماتی مبادرت ورزیدند که هم جنبه بازرگانی داشت و هم جنبه سیاسی. در جنبه نخست که به منظور جلب منفعت بازرگانی بود به تأسیس مراکز صدور کالا و بندرگاه می پرداختند. در جنبه سیاسی، شرکتها دست به اموری می زدند که قاعدتاً جزو صلاحیتهای یک کشور بود. فی المثل، به تصرف و اشغال اراضی دست یازیدند، و اعمال صلاحیت کردند؛ یعنی به تأسیس ارتش و پلیس، وصول مالیات، اعمال قضاوت و عقد قراردادهای سیاسی و جنگی و بازرگانی خارجی پرداختند. خلاصه اینکه در محدوده متصرفه خود به سان یک کشور اعمال حاکمیت کردند و سرزمینهای متصرفی را کم کم به مستعمره بدل ساختند.

نظریه کشف متقدم (قاعده جدید تصرف ارضی)
و سلب قاعده (تصرف ارضی به موجب فرمان پاپ)

یکی دیگر از نتایج انشعاب مذهبی و تجزیه سیاسی قلمرو اسپانیا آن بود که قاعده «تصرف ارضی» سرزمینها به موجب تصمیم و امر پاپ را از درجه اعتبار ساقط ساخت و قاعده دیگر یعنی «نظریه کشف متقدم» را جایگزین آن نمود. همچنانکه توجیه حقوقی اصل آزادی دریاها ابتکار

گروسیوس بود قاعدهٔ حقّ کشف متقدم را نیز هموارا نه داد. گروسیوس معتقد بود که چون آثار حقوقی فرمانهای پاپ نسبی و محدود به کشورهای است که از آن منتفع می‌شوند، از این رو، در قبال کشورهای ثالث غیر نافذ است. به همین دلیل، نظیر آنچه راجع به اصل آزادی دریانوردی معمول شده کوشش به عمل آمد تا قاعدهٔ تازه‌ای در مورد برقراری صلاحیت بر سرزمینهای «بلاصاحب» (متصرفی) وضع و برقرار کنند، و در نتیجه، «نظریهٔ کشف متقدم» ابتکار و ارائه شد. پرتغالیها نیز همان گونه که در مورد انحصار دریانوردی و حاکمیت خود بر دریاها در برابر پروتستانها تسلیم شدند در مورد متصرفه‌های خویش نیز تسلیم شدند و به سرعت متصرفه‌های خود را در طول کرانه‌های آسیا و افریقا به ناچار به مهاجمان نوآیین واگذار کردند.

نکتهٔ حایز اهمیت این است که کشورهای هلند و انگلیس و فرانسه، عمل تصرف را به دست شرکتهای بازرگانی هندی خود سپردند. شرکتهای مزبور هرچند فی نفسه صاحب سلطه و حاکمیت نمی‌شدند ولی آن را به حساب و نام کشور متبوع خود اعمال می‌کردند. در زیر، چگونگی تأسیس و تشکیل امپراتوریهای مستعمراتی و متصرفه‌های هلند و انگلیس و فرانسه به اختصار شرح داده شده است:

الف. متصرفه‌های هلند و تشکیل امپراتوری استعماری هلند:

۱. در آسیا: جنبش ضد کاتولیکی و جنگ آزادیبخش ملی هلند که علیه حاکمیت اسپانیا در گرفت و به موفقیت انجامید، آثار و نتایج بس عظیم تری را در جهت اضمحلال و انهدام مستملکات پرتغال در آسیا و افریقا به وجود آورد تا در داخل اروپا. بطوریکه در طی مدت پنجاه سال به انهدام کامل امپراتوری استعماری و رای بحار پرتغال انجامید و هلند وارث بیشتر متصرفه‌های پرتغال شد.

۲. در امریکا: در تعقیب شرکت هند شرقی در سال ۱۶۱۱، کمپانی

هند غربی، برای مقابله با اسپانیاییها و بسط تجارت و استعمار هلند در قاره آمریکا، تشکیل شد. شرکت هند غربی هلند، بزودی موفق به تصرف بعضی از جزایر آنتیل و قسمتی از سواحل برزیل گردید. همچنین کرانه شرقی آمریکا در ناحیه بین نیویورک و نیوجرسی به تصرف هلندیها درآمد که به «نیوآستردام» معروف گردید.

ب. متصرفه‌ها و تشکیل امپراتوری استعماری انگلیس:

۱. در آسیا: آغاز قدرت دریایی انگلیس از نیمه دوم قرن شانزدهم، به دنبال یک دوره طولانی مبارزه با اسپانیا در سال ۱۵۸۸ و شکست «آرمادا»ی اسپانیا در کانال انگلیس به وسیله ناوگان بریتانیا شروع می‌گردد. شکست مزبور مقدمه از میان بردن نفوذ اسپانیا در اروپا و آغاز فرمانروایی بریتانیا بر دریاها به شمار می‌رود اما ورود انگلیس به آبهای شرق نتیجه رقابت بازرگانی انگلیس با هلندیان بود که پی آمد آن به تسخیر بعضی از نقاط ساحلی هند و بیرون راندن هلندیان از ساحل هندوستان انجامید. هند، مالزی، برمه و اندونزی برای مدتی محدود تحت استیلای انگلیس درآمدند و این کشورها تا قبل از شروع انقلاب صنعتی به عنوان مستعمرات انگلیس باقی ماندند.

شوشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

۲. در آمریکا: انگلیسها از اواخر قرن پانزدهم به وسیله ملوانان و دریانوردان ایتالیایی نظیر جان کابوت و سباستیان کابوت که برای هنری هفتم پادشاه انگلیس کار می‌کردند، در سواحل شرقی آمریکا رفت و آمد داشتند. اما فعالیت واقعی استعماری انگلیس بعد از نیمه قرن شانزدهم در تعقیب مقررات دریایی شروع گردید. در سال ۱۵۶۲ جان هاوکینگز، علی‌رغم ممنوعیت اسپانیاییها، وارد تجارت پرسود برده در مستعمرات اسپانیا گردید. همچنین فرانسیس دریک از راه اقیانوس کبیر به کالیفرنیا رسید و مستعمره جدید انگلیسی به نام نیوآلیون را ایجاد کرد. در سال ۱۶۰۷

انگلیسها در ویرجینیا و در سال ۱۶۳۰ در نیوانگلند مستعمره‌نشینهایی به وجود آوردند که مقدمه تشکیل سیزده ایالت کلنی امریکا بود.

پ. متصرفه‌ها و تشکیل امپراتوری استعماری فرانسه:

۱. در آسیا: تمایل فرانسه به ورود در صحنه آسیا و در جرگه دول استعمارگر از زمان هانری چهارم که می‌خواست دیگر دولتهای اروپایی را از اقیانوس هند بیرون کند، آغاز می‌شود. در سال ۱۶۰۱ شرکت هند فرانسه تشکیل می‌شود. شرکت، حق تجارت انحصاری تمام ناحیه واقع بین دماغه امیدنیک و خاوردور را کسب می‌کند و پایه سیاست استعماری فرانسه به وسیله همین شرکتهای هندی گذارده می‌شود که به موجب قراردادهای منعقد شده بین فرانسه و مستعمرات، بایستی به وسیله ناوگان فرانسه انجام یابد. فرانسه توانست اندک اندک با تصرف هندوچین و بخشی از منطقه هند، امپراتوری مستعمراتی خود را در شرق تشکیل دهد.

۲. در امریکا: برای بسط نفوذ فرانسه در امریکا، گلبر اقدام به تأسیس کمپانی فرانسوی هند غربی کرد که از کبک تا می‌سی‌سی‌پی و نیواورلئان ادامه داشت و در شمال قاره امریکا نیز متصرفاتی به دست آورد مانند سان لاورنس و اطراف دریاچه‌های سبز.

□

رویه‌مرفته، به قول هارولد فالکنر، هریک از ملل استعمارگر اروپایی کوشیدند در خاک امریکا یک اسپانیای جدید، یک هلند جدید، یک انگلیس جدید و یک فرانسه جدید ایجاد کنند. در سه کشور اخیر الذکر تمرکز جمعیت و اشغال سرزمینها در مرحله اول، با پشتیبانی کمپانیهای خصوصی (کمپانیهای هند غربی اروپایی) شروع گردید. استعمارگری اروپا تا سال ۱۷۷۵ به نخستین اوج خود رسید. در این سال، تمام امریکا و قسمت عمده سواحل افریقا و بخشهای عظیمی از

سرزمینهای آسیا به کام استعمار فرورفته بود. اروپا در این دوره از استعمارگری خود به فجایع و بی‌اعتدالیهای گوناگون و ضدانسانی شدیدی علیه نژادهای سرخ و زرد و سیاه دست زد، بطوریکه بومیان سرخ پوست امریکا را تقریباً از میان برد و قریب پنجاه میلیون سیاه پوست را به جبر و عنف از سرزمینشان خارج کرد و از طریق اقیانوس اطلس به قاره امریکا گسیل داشت تا کارهای دشوار و سخت مورد نیاز اروپاییان را که سرخ پوستان به قیمت مرگ خود از انجام دادن آنها سر باز می‌زدند، انجام دهند و بعلاوه بعضی از زردپوستان آسیایی را نیز به بردگی و کار اجباری وامی‌داشتند.

مبحث چهارم

رقابت در صحنه اقیانوس هند

«فواصل سالهای تشکیل امپراتوری فرانسه و نیز دست اندازی کمپانی شرقی انگلیس به نواحی و بنادر هند، اقیانوس هند را به صحنه رقابت سخت میان انگلستان و فرانسه مبدل ساخت. نفوذ سیاسی که پرتغال مطلقاً در آن شرکت نداشت در مشرق دامن گستر شد. فقط فرانسه و انگلیس یگانه تاز عرصه بودند. کوششهای پیگیر فرانسه، مثلاً فعالیت‌های بحری این کشور در خلیج بنگال، در زمینه معارضا با نیروی بحری فزاینده بریتانیا در جریان حوادث چندان اثر نداشت و انگلستان رقبای خود را از اقیانوس هند بیرون راند و هلند در اندونزی انحصار واقعی برقرار ساخت.»^{۵۷}

۵۷. پانیکار: همان، ص ۶۰.

مبحث پنجم

بررسی پی آمدهای استقرار حاکمیت انحصاری پرتغال بر دریاها
و نیز استقرار اصل آزادی دریاها به جای آن توسط استعمارگران در اقیانوسهای هند و آرام

الف. خصوصیات نظام حقوقی سنتی آبهای آسیا (اقیانوس هند و اقیانوس آرام)، یعنی منطقه ای بودن و مسالمت آمیز بودن و غیرنظامی و غیرانحصاری بودن و مهمتر اینکه محلی بودن آن — که تساوی حق کشتیرانی را در جنبه مسالمت آمیز خود به همگی کشورهای منطقه ارزانی می داشت و دریانوردی غیرجنگی در آن متداول بود — با ورود پرتغالیان به آبهای قاره آسیا و استقرار حاکمیت انحصاری آن کشور بر آنها از میان رفت و دریانوردی نظامی به دریانوردی تجاری افزوده شد. قدرت و حق دریانوردی مردم منطقه از آنان سلب گردید و حتی پاره ای از سرزمینهای ساحلی به صورت پایگاه نظامی یا ایستگاههای تجاری پرتغالیان درآمد که موجب استقرار حاکمیت پرتغال بر آنها شد.

ب. اصل آزادی دریانوردی که جایگزین اصل حاکمیت انحصاری بر آنها، از جمله آبهای قاره آسیا، گردید موجب شد که پرتغال موقعیت حکمرانی خود بر دریاها را به هلند (کمپانی هند شرقی هلند) بسپارد. جز این هیچ گونه تغییری در موقعیت دریانوردی کشورهای ساحلی این آبها به وجود نیامد و محرومیت و ممنوعیت کشورهای کرانه ای از دریانوردی، که از زمان ورود پرتغالیان به آبهای آسیا شروع شده بود، همچنان باقی و برقرار ماند.

اصل آزادی دریانوردی هرچند نسبت به کشورهای اروپایی دمکرات منشانه و مردمی پسند بود و از تضييع حق دریانوردی کشورهای پروتستان جلوگیری می کرد اما برای ملل و اقوام آسیایی و آفریقایی هیچ نتیجه ای نداشت و موجب رفع ممنوعیت آنها از دریانوردی نگردید. اصل آزادی دریاها راه حل حقوقی بود که انشعاب یون مسیحی اروپا (پروتستان) بر

کشورهای کاتولیک مذهب اروپا (اسپانیا و پرتغال) از یک سو و برملل و اقوام آسیایی و افریقایی از سوی دیگر تحمیل کردند و با این راه حل، همان بلایی را بر سر کاتولیکهای مسیحی آوردند که پرتغالیها (حکمرانان انحصارگر پیشین) بر سر ملل و اقوام آسیایی و افریقایی آورده بودند. به دیگر سخن، ممنوعیت و محرومیت ملل و اقوام آسیا و افریقا از دریانوردی همچنان باقی مانده و حتی تماس دریایی این کشورها با یکدیگر قطع شده بود.

مبحث ششم

نظرگاهها و نگارشهای حقوقی اروپاییها

از ۱۴۹۲ - ۱۴۹۸ به بعد

با استقرار سلطه اروپاییان بر دریاها و اقیانوسهای جهان، نگارش رسالات و کتب حقوقی دریایی که در جهت توجیه و تعلیل منافع کشورهای ذینفع آن سامان بود آغاز شد. حقوقدانانی چون فرانسیسکو ویتوریا و فرانسیسکو سوارز - که هر دو از متشرعین مذهب مسیح هستند - و جنتیلی ایتالیایی و به ویژه گروسیوس هلندی همگی در توجیه و تعلیل این مقصود مطالبی نوشته اند.

کتاب دریای آزاد اثر گروسیوس که در ۱۶۰۹ منتشر شد، به منظور ثبوت و تأیید ادعای کمپانی هلندی هند شرقی برای تجارت در شرق دور، در برابر ادعای دولت پرتغال مبنی بر انحصار تجارت این منطقه، تدوین شده بود.

این کتاب که نظریه آزادی دریاها را تحلیل کرده بود به نوبه خود تهدیدی برای ادعاهای آن دوره انگلیس مبنی بر کنترل دریاهای اطراف بریتانیا تلقی شد و واکنش حقوقدانان انگلیسی اسکات ولوود در کتاب چکیده قوانین دریایی و سلدن در کتاب دریای بسته را به دنبال داشت و نیز

انگیزه مخالفت پرفسور اسپانیایی سیرافن دوفریتاس در تألیف کتاب
 امپراتوری عادلانه آسیایی برتغالیها علیه دریای آزاد گروسیوس گردید.
 علی رغم ضدیت با نظر گروسیوس، نظریه وی در قرن هجدهم بارور
 شد، با این محدودیت جزئی که قسمتی از دریای آزاد که مجاور خاک
 کشورهای ساحلی است تا حد معینی تحت حاکمیت این کشورها باشد.
 پیشگام مؤلفان اخیر بینکر شوک هلندی است که، ضمن دفاع از آزادی
 دریاها، در اثر معروف خود رساله مالکیت دریایی قائل به دو منطقه دریایی
 شده است: یکی منطقه دریایی ساحلی و دیگری منطقه دریای آزاد. ضمناً
 حد آبهای تحت حاکمیت کشور مجاور دریا را نیز تعیین کرده است و آن
 حد تیررس توپ می باشد. بینکر شوک بر طبق ضرب المثلی که می گوید:
 «سلطنت بر خاک، در نقطه ای متوقف می شود که در آن نیروی اسلحه پایان
 می یابد»، تیررس توپ را مقیاس قرار داده بود و تیررس توپ در آن زمان،
 تقریباً $5\frac{1}{2}$ کیلومتر بود و در نتیجه ممکن است مبنای قاعده ۳ میل را که
 امروز معمول است همین $5\frac{1}{2}$ کیلومتر دانست که به عنوان دریای ساحلی
 (دریای سرزمینی) منظور شده است. گالیانی در قرن هجدهم بود که اعلام
 داشت تیررس توپ به طور متوسط ۳ میل است. باید دانست «موضوع برد
 بیشتر گلوله توپ که بلا انقطاع بر دوری اثر آن می افزاید، و همچنین با ترقی و
 پیشرفت علم بالستیک و با تکمیل گلوله هایی که با رادیو هدایت می شود،
 بیش از پیش از ارزش این قاعده می کاهد. بخصوص، بزرگترین عیب و
 نقص قاعده مزبور این است که بر اساس ملاک ثابت و تغییرناپذیری استوار
 نیست»^{۵۸}.

و اتل که رساله اش با عنوان حقوق عاقله در سال ۱۷۵۸ منتشر شد
 بخشی از نظرات حقوقدانان پیشین مثل گروسیوس را جدا کرد و اعلام
 داشت که کشتیهای همه دول حق عبور بی ضرر از دریای سرزمینی را دارند.

۵۸. شارل روسو: حقوق بین الملل عمومی، جلد دوم، ترجمه محمدرضا علی حکمت، صص ۹۶ و ۹۷.

به‌مورد اجرا نگذاردن حقوق دریاها توسط اروپاییان در خارج از محدوده اروپا طی مدتی قریب به پانصد سال

از ۱۴۹۲ تا ۱۴۹۸ به بعد که مفاهیم حقوق دریاها، از قبیل مالکیت انحصاری بر دریاها و آزادی دریاها و دریای سرزمینی و منطقه مجاور، در اروپا پدید می‌آمد، کشورهای آسیایی در سواحل اقیانوس هند و اقیانوس آرام در معرض هجوم و گلوله باران قایقهای توپدار اروپایی قرار داشتند. سرتاسر آنها و سواحل آسیا جولانگاه کشتیهای جنگی مجهز به توپ اروپاییان بود و خود کشورهای آسیایی که صاحب اصلی این آبها و سواحل بودند از هرگونه فعالیت دریانوردی محروم و ممنوع شده بودند؛ زیرا مطابق قراردادهایی که کشورهای هلند و انگلیس و فرانسه با پاره‌ای از کشورهای آسیایی منعقد می‌ساختند کشورهای آسیایی ملزم و متعهد شده بودند که واردات و صادرات خود را تماماً به وسیله کشتیهای اروپایی حمل و نقل کنند. مهمتر اینکه کشورهای آسیایی فاقد هرگونه رابطه تجاری دریایی با یکدیگر شده بودند، زیرا به موجب مقررات حقوقی دست‌وپاگیری که اروپاییان بر ممالک آسیایی تحمیل کرده بودند، برقراری روابط خارجی کشورهای اخیرالذکر به عهده وزارت خارجه یا اداره مستعمرات ممالک اروپایی گذارده شده بود.

به هر حال، در جریان شکل‌گیری مفاهیم حقوقی و به‌مورد اجرا گذاردن آنها در اروپا، کشورهای آسیایی از این حقوق برخوردار نشدند. به عبارت بهتر، کشورهای آسیایی و افریقایی از شمول مقررات حقوق دریاها محروم و دورنگاه‌داشته شدند و نیازها و مصالح و مقتضیات مردم این قسمت از جهان در حقوق دریاها ملحوظ نگردید و لذا حقوق دریاها که توسط اروپاییان وضع و به‌مورد اجرا گذارده می‌شد جهانشمول نبود، و به دیگر سخن، اروپا تمایلی به اجرای آن حقوق در دیگر کشورهای جهان نداشت.



انقلاب صنعتی و کاربرد آن در دریانوردی

مبحث یکم کلیات

انقلاب صنعتی نهضتی بود که مراحل اولیه آن بین سالهای ۱۷۷۰ تا ۱۸۲۵ در انگلستان و از ۱۸۱۵ در قاره اروپا صورت گرفت. انقلاب صنعتی به معنای مجموعه تحولات و تغییرات روش و وسایل تولید صنعتی است. از آغاز تاریخ تا حدود سال ۱۸۰۰ کلیه امور جهان به کمک ابزار دستی انجام می‌شد. از آن زمان به بعد بوده که مرتباً بر موارد استفاده از ماشین افزوده شده است. قبل از سال ۱۸۰۰ عضلات آدمی یا حیوان به کمک اهرم یا جراثقال و به استعانت نیروی باد یا آب تولید قوه می‌کرد. از آن تاریخ به بعد منبع تولید قوه نیروهای مجهول‌تر طبیعی بوده است که بشر در بخار آب، الکتریسیته، احتراق گاز، و بالاخره همین اواخر در دل اتم یافته است. غرض از انقلاب صنعتی، جریان تحول از ابزار دستی به نیروی ماشینی است.

در اثر وقوع انقلاب صنعتی در صنایع کشتی‌سازی، «آهن» جانشین «چوب» گشت. یعنی کشتیهای چوبی جای خود را به کشتیهای بخاری با بدنه‌های آهنی سپرد و این گونه کشتیها مجهز به سلاح «آتشین» گردید و انواع مخصوص کشتیهای جنگی برای وظایف ویژه دریایی طرح ریزی شد. تکامل فنون سبب پیشرفت صنایع به طور روزافزون گردید و اختراعات در تمام موارد تکثیر و گسترش یافت. در نتیجه، در دریاها نیز عملیات تازه‌ای رخ داد به گونه‌ای که از اواخر قرن نوزدهم برای نخستین بار کاربرد تمام‌عیار علم را در دریانوردی و جنگ بازمی‌یابیم. زیر دریایی،

اژدرافکن و مسلسل سنگین و مواد منفجره قوی که آغاز جنگهای مکانیزه دریایی را رقم می‌زند، اکثراً به دنبال انقلاب صنعتی اختراع شد و روبه تکامل رفت، بطوریکه نیروی دریایی در این زمان مافوق همه نیروها به شمار می‌رفت. نیروی بخار اهمیت ایستگاههای دریایی را با محدود کردن شعاع عملیات ناوگان زیادتر کرده بود و پایگاههای دریایی اساس لازم برای قدرت در دریاها به شمار آمد. برای نخستین بار مردم توانستند با اطمینان زمان رسیدن به مقصد را در سفر دریایی پیش بینی کنند. همچنین، پیش از انقلاب صنعتی، حداکثر ظرفیت بار کشتیها از ۲۰۰۰ تن در نمی‌گذشت، اما بعد از انقلاب صنعتی ظرفیت ۵۰,۰۰۰ تن برای کشتیهای اقیانوس پیمای امری عادی شد.

مبحث دوم

انقلاب صنعتی و توسعه محیط عمل حقوق دریاها و دریانوردی و تشکیل مستعمرات جدید در اقیانوس آرام

«تا پایان قرن نوزدهم اقیانوس آرام، دریایی دورافتاده بود و دول بیگانه (غربی) کاری به کار آن نداشتند. در قرن نوزدهم در اثر ترقیات جدید و توسعه وسایل ارتباط و اکتشافات تازه‌ای که در اثر تکامل انقلاب صنعتی به عمل می‌آمد، نظر دول اروپایی رفته رفته به سوی این اقیانوس جلب شد.»^{۵۹}

همچنین، حفر کانال سوئز* و کوتاه شدن راه ارتباطی اروپا به آسیا و ترقی وسایل مراوده، نفوذ تجارت و سیاست دول اروپایی را در اقیانوسیه تسهیل کرد، و دولت انگلیس با توسعه کانادا و استرالیا درصد برآمد این دو کشور را به وسیله جزایر اقیانوسیه به یکدیگر متصل کند.

۵۹. حسن ستوده: تاریخ دیپلماسی عمومی، ج ۲، ص ۲۲۹.

۵. برای توضیح بیشتر رک. فصل ششم همین مقاله، پانویس ۶۹.

دولت ایالات متحده آمریکا نیز قبل از جنگهای داخلی خود اهمیت زیادی برای اقیانوس آرام قائل می شد اما بعد از جنگ داخلی توجه آن کشور معطوف امور و اصلاحات داخلی شد و موقتاً از دخالت خود در این اقیانوس کاست، ولی «در اواخر قرن نوزدهم مجدداً متوجه این اقیانوس گردید تا مقام از دست رفته را بازآورد. در ۲۰ نوامبر ۱۸۸۹ از طرف کنگره آمریکا قانونی برای ایجاد دو بحریه، یکی در اقیانوس اطلس و دیگری در اقیانوس آرام، به تصویب رسید. ترقی صنعتی و فراوانی منابع ثروت عظیم آمریکا و طرح نقشه حفر کانال پاناما بین اقیانوس اطلس و اقیانوس آرام نیز امریکاییها را بیشتر به انجام منظور خود کمک کرد و اجرای نقشه آنها را تسهیل و نظر آنان را بیش از پیش متوجه توسعه نفوذ تجارتي و سیاسی آمریکا در اقیانوسیه و خاور دور ساخت»^{۶۰}.

در سال ۱۸۹۰ شورشی در جزیره کوبا بر ضد اسپانیاییها اتفاق افتاد و در نتیجه پافشاری انقلابیون و سفاکی اسپانیاییها، نظر آمریکا متوجه جزیره کوبا شد و نیز انفجار کشتی امریکایی «ماین» موجب اعلان جنگ آمریکا به اسپانیا گردید. نیروی دریایی آمریکا کشتیهای اسپانیا را در خلیج مانیل در فیلیپین منهدم ساخت و به این ترتیب جنگ بین آمریکا و اسپانیا از اقیانوس اطلس به اقیانوس آرام کشیده شد. به موجب پیمان صلح در ۱۸۹۸ جزایر فیلیپین، در مقابل پرداخت مبلغی، به دولت آمریکا واگذار گردید. از آن پس، گرچه شورش مردم فیلیپین بر ضد امریکاییان ادامه داشت و آنان را از توسعه متصرفات در اقیانوس آرام باز می داشت ولی آمریکا به تثبیت مواضع و متصرفات خود در اقیانوس آرام پرداخت.

آلمان به دنبال انقلاب صنعتی خود، به ویژه در اواخر قرن نوزدهم، می کوشید به منظور کسب مستعمرات، خود را در تمام اختلافات استعمارگران وارد سازد. «خاور دور و اقیانوس آرام بهترین میدان برای عملیات این کشور محسوب می شد. آلمانها با توسعه مراودات تجاری و

۶۰. حسن ستوده: همان، ص ۲۳۳.

نیروی دریایی خود در سال ۱۸۹۴ یک قسمت از گینه جدید و مجمع‌الجزایر بیسمارک و سلیمان را اشغال کردند و در مورد اشغال جزایر ساموآ با امریکاییها اصطکاک پیدا کردند. این اختلاف در سال ۱۹۰۰ با تقسیم جزایر مزبور بین دو کشور برطرف شد. همچنین، دولت آلمان در موقع جنگ بین امریکا و اسپانیا در ۱۸۹۸ بر سر فیلیپین، درصدی برآمد از گرفتاریهای اسپانیا استفاده نموده، تکیه گاههایی در اقیانوس آرام به دست آورد. در نتیجه مذاکرات آلمان با اسپانیا در ۱۸۹۸ جزایر کارولین و در ۱۸۹۹ جزایر پالوئوس و ماریان، به استثنای جزایر گوام، به آلمان واگذار گردید»^{۶۱}

مبحث سوم

انقلاب صنعتی و گسترش استعمار

قبل از انقلاب صنعتی، نهضتی در جهت اعراض و رویگردانی از استعمار پدید آمده بود. سفر دراز و خسته کننده میان کشورهای استعمارگر اروپایی تا مستعمراتشان در افریقا و آسیا موجب شد که میان کشورهای متروپل و مستعمراتشان جدایی بیفتد و در بسیاری از محافل ذیربط، متصدیان امور نسبت به امپراتوری و رای بحار بی اعتنا شوند. حتی پایان قرن هجدهم را زمان برافتادن امپراتوریهای مستعمراتی و نوپدید شدن طلبان می توان نامید.

رویهمرفته، از سال ۱۸۱۵ به بعد هیچ گونه اقدام استعمارگرانه یا رقابت مستعمراتی بارزی مشهود نگردید. بین سالهای ۱۷۷۵ تا ۱۸۷۵ اروپاییها همان قدر از سرزمینهای مستعمراتی خود را از دست دادند که توانستند به دست آورند. عقیده ای رواج یافت که مستعمرات به منزله سنگ آسیایی هستند که برگردن کشور استعمارگر آویخته شده است. به همین

۶۱. همان، صص ۲۳۲ و ۲۳۳.

جهت، بازار استعمارگری از رواج و گرمی افتاد. نظر کلی این بود که مستعمرات تجملات گرانبه‌تری هستند که ابداً به زحمتشان نمی‌ارزند. اما انقلاب صنعتی و کاربرد آن، به ویژه در کشتی و تلگراف، اوضاع مستعمرات را چه در آسیا و چه در آفریقا دگرگون ساخت، به گونه‌ای که کشورهای استعمارگر سابق نه فقط علاقه‌مند به حفظ مستعمرات موجود خود شدند بلکه اقدام به تسخیر و تصرف سرزمینهای دیگر نیز کردند، زیرا کار تسخیر و تصرف سرزمینها برای استعمارگران آسان‌تر شد، به این ترتیب که «با پیدایش انقلاب صنعتی در اروپا، کشتیهای آهنی و فولادی، توپهای سنگین‌تر و تفنگهایی به مراتب دقیق‌تر ساخته شد. تفاوت وسایل و لوازم حرب میان دول اروپایی و غیراروپایی به حدی زیاد شده بود که معمولاً صرف‌نشان دادن نمونه‌ای از قدرت نظامی دریایی اروپاییان برای تحمیل اراده‌آنان کفایت می‌کرد. اکثراً اعزام کشتی جنگی به آبهای طرف، او را ناچار به تسلیم می‌نمود. برای دول مقتدر اروپایی که در مقام اخافه‌دول غیراروپایی، کشتیهای جنگی خود را امر به گلوله‌باران سواحل آن ممالک می‌دادند، عصر درخشانی محسوب می‌شود، چنانکه ناخدای امریکایی «پُری» ژاپنیها را تهدید به گلوله‌باران بندر توکیو نمود. در ۱۸۵۶ کنسول انگلیسی در کانتون برای مجازات افرادی که در آن محل دست تعدی به طرف اروپاییان دراز کرده بودند، از دریاسالار انگلیسی که در آن حول و حوش بود تقاضا کرد آن شهر متعلق به چین را گلوله‌باران کند. در ۱۸۶۳ انگلیسها ساتسوما را به توپ بستند و در سال ۱۸۶۴ ناوگان متفقین اروپایی همراه با امریکاییها با گلوله‌باران چوشو بروز انقلاب ژاپن را تسریع کردند. به همین نحو، در ۱۸۸۲ اسکندریه و در ۱۸۹۴ زنگبار را به توپ بستند. نتیجه تهدیدات و گلوله‌باران سواحل آن بود که سلطان یا فرمانروای محلی، پیمانی را امضاء می‌کرد و دولتی جدید تشکیل می‌داد یا یک نفر اروپایی را که (معمولاً انگلیسی بود) به سمت مشاور قبول می‌کرد»^{۶۲}.

۶۲. رابرت روزول پالمز: تاریخ جهان نو، ترجمه ابوالقاسم طاهری، ج ۲، ص ۲۶۶.

اندکی بیش نمی‌گذشت که کشور مزبور به صورت مستعمره تازه‌ای درمی‌آمد.

«دیری نگذشت که سرتاسر کره ارض عرصه‌ای شد که بر روی آن چند کشور نیرومند دریایی و نیمه دریایی اروپایی در قاره‌ها و جزایر پراکنده در گوشه و کنار جهان، مستعمراتی را ایجاد و تسخیر و امپراتوریهای عظیمی را تأسیس نمودند. در تحت چنین شرایطی، تا سال ۱۹۰۰ بریتانیای کبیر توانسته بود به ۴/۵ میلیون میل مربع مستعمره دست اندازی کند و آن را به امپراتوری سابق خود بیفزاید؛ فرانسه ۳/۵ میلیون میل مربع را بلعیده بود و آلمان یک میلیون میل مربع، بلژیک نهصد هزار و روسیه ۵۰۰ هزار و ایتالیا ۱۸۵ هزار و ایالات متحده آمریکا ۱۲۵ هزار میل. وسعت بعضی از این امپراتوریها به اندازه‌ای زیاد بود که بنا بر مثل معروف، «آفتاب در قلمرو آنها غروب نمی‌کرد». بدین ترتیب، شبکه جهانگیر استعمار در سرتاسر جهان برقرار بود. استعمارگران با کاربرد انقلاب صنعتی در جنگ افزارهای دریایی، در تاخت و تاز بودند و یک چهارم از جمعیت دنیا تحت تسلط و انقیاد آنان درآمده بود.

در آغاز قرن بیستم، کشورهای مستعمره و نیمه مستعمره ۶۷ درصد مناطق مسکونی کره زمین را تشکیل می‌دادند که ۵۶ درصد کل جمعیت جهان در آنها زیست می‌کرد. متصرفات استعماری بریتانیا ۱۰۹ برابر سرزمین بریتانیا و جمعیت آنها ۸۸ برابر جمعیت آن کشور بود و ۲۶/۹ درصد مستعمرات جهان را در دست داشت. مستعمرات فرانسه ۲۱ برابر فرانسه (مقام دوم) و مستعمرات بلژیک ۸۰ برابر بلژیک بودند. «^{۶۳} جهان بین استعمارگران دریانورد که همگی انقلاب صنعتی را شروع کرده بودند، تقسیم شده بود، بطوریکه بعد از جنگ جهانی دوم، هنگامی که سازمان ملل متحد سرزمینهای تحت قیمومت و غیر خودمختار را معین کرد سرزمینهای متصرفی هریک از کشورهای استعمارگر شامل مناطق زیر بود:

۶۳. الکساندر اورباتف و...: تاریخ عصر جدید، ترجمه محمد تقی فرامرزی، ج ۲، ص ۲۶۴.

انگلستان شامل: عدن، جزایر باهاما، باربادوس، باسوتولند، بچوانالند، برمودا، گیانا (گویان)، هندوراس، سومالی لند، بروئی، جزایر کیمن، قبرس، جزایر فالک، فیجی، گامبیا، جبل الطارق، جزایر گیلبرت و الیس، ساحل طلا، هنگ کنگ، جامائیکا، کنیا، جزایر مالایا، مالت، موریس، نیجریه، بورتوی شمالی و نواحی وابسته، ساراواک، سیچلیس، سیرالئون، سنگاپور، جزایر سلیمان، سوازیلند، ترینیداد، توباگو، جزایر تورگوس و کیکاس، اوگاندا، جزایر ویندوارد (شامل دومینیکا، گرانادا، سنت لوسیا و سنت وینسنت)، زنگبار و رودزیا.

بلژیک: کنگوی بلژیک.

دانمارک: گروئنلند.

فرانسه: افریقای استوایی شامل: چاد، گابن، کنگوی میانه، اوبانگی شاری (جمهوری افریقای مرکزی)، تأسیسات فرانسه در هندوستان، تأسیسات فرانسه در اقیانوسیه، گوئیانای فرانسه، سومالی لند فرانسه، افریقای فرانسه شامل: داهومی، گینه فرانسه، سودان فرانسه، ساحل عاج، موریتانیا، کولونی، نیجر، سنگال، ولتای علیا، گوادلوپه و بخشهای وابسته به آن، هندوچین، ماداگاسکار، مالاگاشی و بخشهای وابسته به آن (از جمله مجمع الجزائر کومور)، مارتینیک، مراکش، نیوکارونیا و بخشهای وابسته به آن، نیوهبرید (تحت حکومت مشترک انگلیس و فرانسه)، رئونین، سن پیر، میکلون و تونس.

هلند: اندونزی، گینه نوی هلند (ایریان غربی)، جزایر آنتیل هلند (کوراسائو) و سورینام.

اسپانیا: فرناندو پوئو، ایفنی، دیومونی، صحرای اسپانیا.

پرتغال: آنگولا، مجمع الجزائر دماغه ورده (سبز)، گوا و نواحی وابسته به آن، گینه پرتغال، ماکائو و نواحی وابسته، موزامبیک، ساوژواو، باتیستادو آژوا، ساوتومه، پرینسیپه، تیموره و نواحی وابسته به آن.

آلمان: جزایر مارشال، جزایر سلیمان، جزایر ماریاناس (به استثنای گوام) و جزایر کارولین و قسمتهایی در قاره آفریقا.^{۶۴}

این همه مستعمرات در نتیجه کاربرد توأمان اصل «آزادی دریاها» و استفاده از «انقلاب صنعتی» در جنگ افزارهای دریایی به دست اروپاییان افتاده بود. استعمارگران اروپایی هریک، نیروی دریایی بازرگانی و جنگی عظیمی ایجاد و سیادت بر دریاها را احراز کردند و تمامی تکیه گاهها و شاهراههای دریایی را در کف قدرت خود گرفتند. آری، در واقع، گسترش استعمارگری و تحکیم تسلط اروپاییان بر دریاها زاینده کاربرد انقلاب صنعتی در دریانوردی بوده است.

مبحث چهارم

انقلاب صنعتی و اکتشاف در قطبین زمین (شمالگان - جنوبگان) و توسعه باز هم بیشتر قلمرو دریانوردی

سرزمینهای قطبی قسمتهایی از کره زمین هستند که خیلی دیرتر از سایر نواحی آن کشف شده اند زیرا وجود برف و یخ دائم که مانند کلاه سفیدی در اغلب اوقات سال آن را پوشانیده است، همواره مشکل بزرگی برای رسیدن بشر به آن نواحی بود. وقوع انقلاب صنعتی این توانایی را به دریانوردان و کاشفان داد که به آن صفحات روی آورشوند. دول دریانورد بزرگ اروپایی به انگیزه های کسب سود، شاید هم به خاطر بعضی مسائل علمی، به کشف قطبین پرداختند.

۶۴. عبدالرحیم ذاکر حسین: «تأسیسات حقوقی بین المللی نابرابر» مجله حقوقی، شماره ۶، صص ۳۸ و ۳۹.

موقعیت جغرافیایی قطبین

وسعت مناطق قطبی شامل نواحی وسیعی از کره زمین می‌گردد که از قطب جنوب و قطب شمال تا مدارهای قطبی یعنی مدار ۶۶ درجه و ۳۳ دقیقه عرض شمالی و عرض جنوبی جغرافیایی را در فضایی بالغ بر ۴۳ میلیون کیلومتر مربع، اعم از آب و خاک، تشکیل می‌دهد. برای تجسم خاکهای مناطق قطبی می‌توان آن را برابر با وسعتی بیش از وسعت قاره اروپا و اقیانوسیه در نظر گرفت.

نظر به اینکه قطبین زمین یکی در شمال و دیگری در جنوب کره زمین واقع هستند و در جریان اکتشاف شرایط خاصی بر کار هریک از آن دو حاکم بوده است، لذا شرح مربوط به هریک را جداگانه می‌آوریم:

● قطب شمال (شمالگان):

وسعت مناطق قطب شمال حدود ۲۱ میلیون و ۵۰۰ هزار کیلومتر مربع است که از این مقدار حدود سه پنجم آن را آب و دو پنجم بقیه را خشکی و خاک احاطه نموده است. به دیگر سخن، ۱۳ میلیون و ۱۰۰ هزار کیلومتر مربع آن پوشیده از دریای منجمد و ۸ میلیون و ۴۰۰ هزار کیلومتر مربع آن را خاک فرا گرفته است. اقیانوس منجمد شمالی دریای بزرگی است که در منتهی الیه قاره‌های امریکای شمالی و آسیا و اروپا محصور شده و چون یکی از بزرگترین دریاهاى جهان است به آن نام اقیانوس داده‌اند.

قسمتهای عمده خاکی مناطق قطب شمال دنباله خاک قاره‌های امریکا و آسیا و اروپا است و خاک این قاره‌ها در ۱۳۰۰ تا ۱۵۰۰ کیلومتری قطب شمال پایان می‌یابد. از میان خشکیهایی که به صورت جزایر در آبهای اقیانوس منجمد شمالی پراکنده‌اند می‌توان به عنوان نمونه جزیره بزرگ گروئنلند و سرزمین بافن و سرزمین ویکتوریا و جزیره

اشپیزبرگ را نام برد. کار اکتشاف تا ۱۹۰۹ و سپس تا ۱۹۳۳ ادامه یافته بود.

تسلط بر سطح اقیانوس و فضای هوایی آن برای کشورها جنبه حیاتی دارد و به همین دلیل نیز فعالیتهای نظامی که به وسیله زیردریاییهای اتمی در این قسمت پوشیده از یخ در جهان انجام می شود از لحاظ استراتژیک دارای کمال اهمیت است. سرزمینهای قطب شمال توسط کشورهای روسیه، ایالات متحده آمریکا، نروژ، دانمارک، و کانادا کشف و بین آنها بر مبنای تئوری سکتور (قطاع) تقسیم شده که شرح آن از حوصله این مقاله خارج است. کشورهای نامبرده همگی در مجاورت قطب شمال قرار دارند. سرزمینهای قطب شمال از لحاظ اقتصادی و نظامی و ماهیگیری و استخراج معادن و موصلات هوایی و غیره دارای اهمیت بسیار است و تمامی آنها در اختیار و درید ملکیت و حاکمیت انحصاری کشورهای مذکور قرار دارد.

● قطب جنوب (جنوبگان):

قطب جنوب، به کلیه مناطقی اطلاق می شود که از قطب جنوب تا مدار ۶۶ درجه و ۳۳ دقیقه عرض جغرافیایی قرار گرفته باشد و چون وسعت خشکیهای این ناحیه نسبت به وسعت خشکیهای قطب شمال بیشتر است، به جهت این وسعت خاک، گاه به آن «آنتارکتیک» (قاره ششم) نیز گفته می شود. رویهمرفته، وسعت قطب جنوب بین ۱۳ الی ۱۴ میلیون کیلومتر مربع و تقریباً برابر با وسعت خاک ایالات متحده آمریکا و اروپا است.

در اکتشاف نواحی قطب جنوب برای رسیدن به سرزمینهای قطبی از دماغه هورن در امریکای جنوبی، دماغه امیدنیک در جنوب آفریقا و جزیره تاسمانی در جنوب شرقی اقیانوسیه، فعالیت آغاز شده بود. هر چند پیشینه فعالیت اکتشافی در قطب جنوب به سفرهای ۱۷۷۲ - ۱۷۷۵ کاپیتان جیمز کوک انگلیسی بازمی گردد و حتی در ۱۸۲۰ مکتشفان انگلوساکسونی برای اولین بار مدار جنوبگان را دور زدند، اما این بعد از

پیشرفت و تکامل انقلاب صنعتی و دقیقاً بعد از تشکیل کنگره جغرافیایی لندن در ۱۸۹۵ بود که سیل هجوم دول استعمارگر را برای اکتشاف نواحی قطب جنوب به سوی آن سرازیر ساخت. کشورهای آلمان و انگلیس و فرانسه و بلژیک هریک امید داشتند اولین کشوری باشند که پرچم خود را در سرزمینهای قطب جنوب برافرازند.

تا سال ۱۹۱۱ عمده مناطق قطب جنوب کشف شده بود و بعضی از کشورها هر کدام دارای حق حاکمیت بر قسمتی از نقاط قاره جنوب شده بودند. از جمله این کشورها می توان انگلستان، زلاندنو، فرانسه، استرالیا، نروژ، شیلی و آرژانتین را نام برد. دو کشور روسیه شوروی و ایالات متحده امریکا نیز بعداً به فهرست اسامی مزبور افزوده شدند.

به این ترتیب، در پرتو انقلاب صنعتی نواحی کشف نشده زمین و باقیمانده دریاها و اقیانوسهای زمین اکتشاف شده و جایی مجهول برای دریانوردان و قدرتهای بزرگ و اغلب استعمارگر باقی نمانده بود. دریاها و اقیانوسهای زمین، ناشناخته های خود را به روی بشر گشوده بودند.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



حقوق بین الملل دریاها متعاقب انقلاب صنعتی

مبحث اول

زایش مفاهیم نوین حقوقی

«انقلاب صنعتی، به ویژه ماشین بخار، مناسبات بین المللی را دگرگون ساخت و صنعت حمل و نقل را نیز متحول نمود. دریانوردی با

کشتی بخار عامل مؤثری در تحولات اقتصادی شد. از ۱۸۳۸ از وقتی که یک کشتی بخار برای نخستین بار اقیانوس اطلس را پیمود، خطوط دریایی به وجود آمده و توسعه یافته است. رشد صنعت موجب تکوین یک نظام آزاد برای استفاده از راههای آبی شد؛ راههای پهناور دریایی بین المللی که در آنها کشتی بخار عامل امنیت و سرعت و نظم قلمداد می‌شد. اصول مربوط به آزادی دریاها، به طریق اولی، نظام حقوقی ترعه‌های اقیانوس پیوندمثل کانال سوئز و کانال پاناما را حاکم گرداند و تحول تازه‌ای در دریانوردی و اکتشاف و لاجرم حقوق دریاها به وجود آورد.^{۶۵}

تحت تأثیر این واقعیتهای، آلبرت دولا پرادل، حقوقدان بزرگ فرانسوی، قریب هشتاد سال پیش به تأثیر شگفت‌انگیز علم و صنعت در تنظیم قواعد اصول حقوقی اشاره کرده و چنین گفته است: «فلاسفه و حقوقدانان با نظریات و عقاید خود حقوق را به وجود نمی‌آورند بلکه این مهندسین و مخترعین هستند که با اختراعات خود حقوق را ایجاد می‌کنند و آن را به سوی ترقی و تکامل پیش می‌برند»^{۶۶}.

الف. قواعد مربوط به مفاهیم نوپدید حقوقی

این قواعد در یک رشته از قراردادهای بین المللی قید شده و از این طریق بر حقوق بین الملل دریاها تأثیر گذارده است. مهمترین قراردادهای حاوی قواعد مورد نظر و کشورهای عاقد آنها عبارتند از:

۱. قرارداد پاریس ۱۸۵۶:

این قرارداد که برای حل و فصل مسائل و خاتمه دادن به جنگ

۶۵. کلود آلبر کلییار: نهادهای روابط بین الملل، ترجمه دکتر هدایت‌الله فلسفی، ص ۸۲.

۶۶. محمد صفدری: همان، ج ۱، ص ۲۷.

کریمه (۱۸۵۴ - ۱۸۵۶) منعقد شد^{۶۷}، فصل تازه‌ای در تاریخ اروپا و هم امپراتوری عثمانی گشود و نیز طلیعهٔ مرحلهٔ تازه‌ای در تاریخ حقوق بین‌الملل عمومی بوده است. به موجب تصمیمات متخذه در کنفرانس پاریس، که به عقد قرارداد پاریس ۱۸۵۶ منجر شد، امپراتوری عثمانی تمامیت ارضی اش تضمین شد و بدین ترتیب حقوق بین‌الملل از انحصار دول اروپای مسیحی خارج گردید و با بخشی از جهان اسلام مذهب پیوند خورد. کنفرانس پاره‌ای مقررات وضع کرد، از جمله اصل اساسی بیطرفی در جنگ دریایی را مطرح ساخت و مقرراتی به سود کشورهای بیطرف وضع کرد. «دریاستیزی* را که بر کشتیهای بیطرف خسارت بسیار وارد می‌کرد ممنوع داشت و اصل عدم توقیف کالاهای دشمن را که با پرچم بیطرف حمل می‌شد بنیاد گذاشت، هرچند قاجاق جنگی را از شمول این اصل خارج نمود»^{۶۸}. نظریهٔ مرسوم قرن هجدهم دایر بر محاصرهٔ ساختگی و غیرواقعی را تحریم نمود. محاصره دریایی را به شرطی معتبر دانست که واقعی باشد. بیطرفی دریای سیاه تصویب و در نتیجه روسیه از ورود به دریای مدیترانه محروم شد. همچنین، اعلامیهٔ اساسی مربوط به حقوق بین‌الملل دریایی و الغای دریاستیزی به تصویب رسید. در همین سال امتیاز حفر کانال سوئز به تأیید و تصویب باعالی رسید.^{۶۹}

۶۷. کشورهای شرکت کننده عبارت بودند از: روسیه، فرانسه، انگلیس، ترکیه، اتریش و پوهون. * دریاستیزی (Guerre de Course) رسمی منسوخ در جنگ که کشتیهای مسلح خصوصی را مأمور توقیف کشتیهای دشمن می‌کردند. این گونه کشتیهای مسلح (و نیز ناخدا و سرنشینان آن) را دریاستیز می‌خوانیم. کشتیهای دریاستیز از لحاظ اینکه مالک خصوصی دارند از کشتیهای جنگی عادی متمایزند، و دریاستیزی از جهت اینکه به دستور و برحسب مأموریت انجام می‌گیرد با دریازنی (راهزنی دریایی) متفاوت است (دائرة المعارف فارسی) به نقل از پانوشت ص ۹۰ نهادهای روابط بین‌الملل تألیف کلود آلبر کلییار، ترجمه و تحقیق از هدایت الله فلسفی.

۶۸. کلود آلبر کلییار: همان، ص ۹۰.

۶۹. امتیاز حفر کانال سوئز، در ۱۸۵۶ از طرف خدیو مصر به نام فردیناند دولسپس فرانسوی صادر شده بود و کانال در ۱۸۶۹ مورد بهره‌برداری واقع گردید. در نتیجهٔ این کار راه دریایی میان اروپا و آسیا به ویژه شرق دور کوتاه شد. هرچند به ظاهر مطالب مربوط به کانال سوئز

۲. کنگره و قرارداد برلن ۱۸۸۴ - ۱۸۸۵:

در آستانه انقلاب صنعتی، قاره آفریقا مورد اکتشاف اروپاییان واقع شده بود. انقلاب صنعتی موجب توجه بیشتر به این کار شد. هر یک از دول اروپایی قسمتهایی از قاره آفریقا را اشغال کرده و به عنوان «متصرفه» خود منظور داشته بودند. کار اکتشافات و مسائل و دشواریهای مربوطه موجبات اصطکاک منافع میان کشورهای اروپایی را فراهم آورد. بیسمارک، صدراعظم آلمان، که شخصاً متصرفات (مستملکات) افریقایی را کارپوچی می‌دانست در ۱۸۸۴ - ۱۸۸۵ کنفرانسی در برلن تشکیل داد.^{۷۰} کنفرانس از برای بسط اراضی دول اروپایی در آفریقا پاره‌ای از قواعد و نظامات را وضع کرد. از جمله اینکه اگر یک دولت دریایی در ساحل مستملکه‌ای داشت، در تصرف اراضی داخله قاره آفریقا بر سایرین مرجح بود. تصرف نبایستی صرفاً روی کاغذ انجام گیرد و به اسم باشد،

به مبحث حاضر ارتباط ندارد و بیان اهمیت و تأثیر عظیم این کار از حوصله نوشته حاضر خارج است و جا دارد موضوع بررسی جداگانه‌ای قرار گیرد لکن از آنجا که موضوع بهره‌برداری از کانال سوئز مستقیماً بر کشف و در نتیجه استعمار آفریقا تأثیر گذاشته است از این رو اجمالاً به آن اشاره‌ای می‌شود: علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

با حفر کانال سوئز، مسیر بازرگانی دریایی آسیا و اروپا که از اقیانوس هند و غرب آفریقا (اقیانوس اطلس) می‌گذشت، تغییر یافت و به دریای مدیترانه که از قدیم الایام تا پایان اقتدار دریایی مسلمانان - یعنی قبل از اکتشافات بزرگ دریایی (۱۴۹۲ - ۱۵۲۲) - معمول بود، منتقل شد. در نتیجه، مدیترانه و دریای سرخ بار دیگر اهمیت مواصلاتی و سوق‌الجیشی خود را بازیافت. اما این بار، برخلاف دوره پیشین، دریای مدیترانه و جزایر واقع در آن و دریای سرخ که روزگاری دراز در تحت حاکمیت مسلمانان بود، از اختیار آنان خارج شده و در کف قدرت امپراتوریهای استعمارگر اروپایی قرار گرفته بود، و در نتیجه، تمامی شاهراهها و تکیه گاههای مسیر دریایی به دست کشورهای اروپایی به ویژه فرانسه و انگلیس و هلند افتاده و کانال سوئز به شریانهای امپراتوری استعمارگر بدل شده بود.

۷۰. کشورهای شرکت کننده در کنفرانس برلن عبارت بودند از اکثر کشورهای اروپایی و ایالات متحده آمریکا.

بلکه واقعاً یک دولت می‌بایست حکام یا مدیران و سربازانی برای تسخیر اراضی گسیل دارد (این سربازان می‌بایست از کانال سوئز عبور کنند). در عرض پانزده سال تا ۱۹۱۰ تمامی قارهٔ افریقا بین کشورهای انگلیس، فرانسه، بلژیک، هلند، اسپانیا، پرتغال و ایتالیا تقسیم شده بود.

در جریان گسیل سربازان به افریقا و تقسیم این قاره، در طرز استفاده از کانال سوئز، به تدریج عادات و رسوم پدید آمد و قراردادها یا فرمان‌هایی تصویب و صادر شد که لازم بود به مجموعهٔ قواعد حقوقی تبدیل شود و به صورت یک نظام حقوقی جامع و مشخص درآمد و از نظر بین‌المللی تضمین گردد. این مهم با قرارداد قسطنطنیه تحقق یافت.

۳. قرارداد قسطنطنیه:

این قرارداد بین کشورهای فرانسه، بریتانیای کبیر، اتریش - هنگری، آلمان، ایتالیا، روسیه، ایالات متحدهٔ امریکا و عثمانی در تاریخ ۲۹ اکتبر ۱۸۸۹ در پایتخت عثمانی منعقد شد. قرارداد شامل یک مقدمه و ۱۷ ماده است. مقررات اساسی پیمان شامل این موضوعات بود: آزادی سیر کشتیهای تجاری و جنگی در زمان صلح مثل زمان جنگ، بیطرفی کانال و حق کشتیرانی به تساوی برای عموم دول و بالاخره نظارت و بازرسی برای عملی شدن تعهدات مزبور. *تال جامع علوم انسانی*

شایان ذکر است که تغییرات و تحولات بوجود آمده در کانال سوئز، در جهت تحقق اهداف شوم کنفرانس برلن ۱۸۸۵، یعنی تقسیم افریقا، به کار گرفته شد. زیرا تنها راه ورود به داخلهٔ قارهٔ افریقا از راه مشرق آن قاره یعنی ساحل غربی بحر احمر که پایین‌تر از کانال سوئز واقع بود ممکن می‌شد و قارهٔ افریقا بین استعمارگران اروپایی تقسیم گردید که شرح آن در فصل قبل از نظر گذشت.

سیر تدوین حقوق بین الملل دریاها

اغلب علمای حقوق بین الملل اقدام دول اروپایی را در سالهای ۱۷۸۰ - ۱۸۰۰ در موضوع تنظیم اعلامیه های مربوط به بیطرفی در جنگ دریایی اساس و پایه اقدامات دول در تدوین مقررات حقوق بین الملل می دانند. اما از نیمه دوم قرن نوزدهم مرحله جدیدی در تاریخ تنظیم و تدوین قواعد حقوق بین الملل به طور عموم آغاز گردید، بطوریکه تا سال ۱۹۱۴ بیش از یکصد کنگره و کنفرانس بین المللی و قریب ۲۰۰ قرارداد و اعلامیه متضمن مقررات بین المللی تنظیم و امضاء شد که بخش قابل توجهی از آنها مربوط به حقوق بین الملل دریاها است. کنفرانسها و قراردادهای مربوط از جمله پاریس ۱۸۵۶ و برلن ۱۸۸۵ و قسطنطنیه ۱۸۸۸ در مبحث قبلی از نظر گذشت؛ سپس نوبت به کنفرانسهای لاهه می رسد که کار اساسی تدوین حقوق بین الملل از جمله رشته حقوق دریاها را به عهده داشت.

الف. کنفرانس لاهه ۱۸۹۹

کنفرانس به ابتکار نیکلای دوم امپراتور روسیه برگزار شد و کشورهای آلمان، انگلیس، فرانسه، ایتالیا، هلند، ایالات متحده امریکا، روسیه، پرتغال، اسپانیا، بلژیک، دانمارک، لوکزامبورگ، رومانی، صربستان، سوئد و نروژ، سوئیس، ترکیه، بلغارستان و مونتنگرو از اروپا و کشورهای سیام، ایران، چین و ژاپن از آسیا شرکت داشتند و گردانندگان اصلی کنفرانس و مبتکر وضع قواعد حقوق و قرارداد همان کشورهای بزرگ دریانورد اروپایی بودند. کنفرانس سه کمیسیون تشکیل داد: کمیسیون تقلیل اسلحه، کمیسیون تنظیم قواعد و رسوم جنگ زمینی، کمیسیون تدوین قواعد مربوط به حل اختلافات بین المللی. کمیسیون دوم دو قرارداد تنظیم

نمود: یکی مربوط به حمایت نظامیان مجروح و مریض در جنگ زمینی که مقررات آن شامل قربانیان جنگ دریایی نیز می‌گردید، و دیگری مربوط به قواعد جنگهای زمینی بود که براساس اعلامیه بروکسل ۱۸۷۴ تنظیم گردید.

ب. کنفرانس لاهه ۱۹۰۷

در این کنفرانس، همگی کشورهای شرکت کننده در کنفرانس قبلی و علاوه بر آنها کشورهای امریکای مرکزی و امریکای لاتین نیز شرکت داشتند و مجموعاً ۴۴ کشور می‌شدند. گردانندگان کنفرانس همچنان کشورهای بزرگ دریانورد غربی بودند.

کنفرانس سیزده قرارداد و یک اعلامیه تصویب کرد، از جمله «قرارداد مربوط به جنگ دریایی را براساس قرارداد ژنو ۱۸۶۴ اصلاح نمود. ده قرارداد دیگر مربوط [بود] به مسائل مختلف از قبیل ترتیب بمباران بنادر و شهرها به وسیله نیروی دریایی، استعمال اژدرها و مینهای تحت البحری، رفتاری که در بنادر دول بیطرف با کشتیهای متخاصم باید بشود، تبدیل کشتیهای تجاری جنگی، مالکیت خصوصی اموال در دریاها، محاصره دریایی، تخریب کشتیهای بیطرف ضبط شده در مواقع قهری (فورس ماژور)، تعیین قواعد جنگ زمینی که در جنگ دریایی نیز باید قابل اجرا باشد»^{۷۱}.

پ. سایر اقدامات

از آن پس تاکنون، به منظور تدوین حقوق بین الملل دریاها، فعالیت‌های دیگری، بغیر از آنچه معمول گردیده بود، به شرح زیر به عمل آمده است:

۷۱. متحد صفدری: همان، ج ۱، صص ۱۰۲-۱۰۵.

۱. اقدامات در اواخر قرن نوزدهم:

تلاشهای موفقیت آمیزی از طرف «انجمن حقوق بین الملل» و «مدرسه حقوق بین الملل» و «مدرسه حقوق بین الملل هاروارد» به عمل آمده است. این مؤسسات که همگی غربی بوده اند مسائل حقوقی مورد ابتلای کشورهای متبوع خود (غربیها) را به بررسی گذارده و حل و فصل کرده اند.

۲. در عصر جامعه ملل متفق:

۲/۱. اقدام حقوقدانان به طور انفرادی: نویسندگانی چون کلمبوس، مک دوگال و بُرگ شرح کلی موضوعات را تهیه کرده اند و در رأس آنها اثر تاریخی ژیلبرت ژیدل تحت عنوان حقوق بین الملل عمومی دریاها (۳ جلد، پاریس ۱۹۳۲ - ۱۹۳۶) قرار دارد که کاری برجسته و استادانه است و نیز مجلدات کتاب گرایشهای جدید در حقوق دریاها که کار ارزشمندی به شمار می آید. همچنین، حقوقدانانی مانند دومین پترو شوتز، بلانت شیلی، فیور و اینترنوسیا از جمله این تلاشگران به شمار می آیند.^{۷۲}

۲/۲. جامعه ملل متفق: نخستین اقدام در سال ۱۹۳۰ از طرف خود جامعه ملل به عمل آمد که هر چند موفق به تدوین حقوق دریاها نشد اما این کار به بوتۀ فراموشی تيفتاد بلکه تا عصر ملل متحد به درازا کشیده شد.

۳. سازمان ملل متحد:

۳/۱. کنوانسیون ۱۹۵۸: کمیسیون حقوق بین الملل سازمان ملل متحد موضوع تدوین حقوق دریاها را از سال ۱۹۴۹ در دستور جلسات خود قرار داد. پس از دریافت گزارش و مواد تصویب شده کمیسیون حقوق بین الملل، که مدت هشت سال مطالعات لازم را در مورد آنها به عمل آورده

۷۲. رابین چرچیل و آلن لو: حقوق بین الملل دریاها، ترجمۀ بهمن آقایی، صص ۳۱ و ۳۲.

بود، مجمع عمومی سازمان ملل متحد، طبق قطعنامه شماره ۱۱۰۵ در اوایل مارس ۱۹۵۸ از کشورهای عضو سازمان ملل متحد و کشورهای عضو مؤسسات تخصصی دعوت کرد تا در کنفرانس مربوط به حقوق دریاها شرکت نمایند، و مواد مصوب کمیسیون حقوق بین الملل را برای مطالعه و استفاده از آنها در تنظیم مقاوله نامه ها به کنفرانس فرستاد. کنفرانس در ۲۴ فوریه ۱۹۵۸ در ژنو تشکیل گردید و پس از تنظیم چهار مقاوله نامه راجع به دریای آزاد، دریای سرزمینی و منطقه مجاور، صید و حفاظت منابع جاندار دریای آزاد، و فلات قاره، در تاریخ ۲۸ آوریل ۱۹۵۸ به کار خود پایان داد. مفهوم نوپدید حقوقی در کنوانسیون ۱۹۵۸ همانا فلات قاره بود.*

«شایان ذکر است که تا اواخر دهه ۱۹۵۰ پیش بینی نمی شد که روزی بشر بتواند از منابع واقع در ماورای عمق ۲۰۰ متری دریا بهره برداری کند. به همین دلیل، در کنفرانس حقوق دریاها ۱۹۵۸، عواقب و اشکالات ناشی از ضابطه استخراج، توجه کسی را جلب نکرد ولی اندکی بعد پیشرفت فنون کاوش و استخراج و بهره برداری از منابع اعماق، خاصه نفت، مسأله دریا و حاکمیت بر آن را به صورت ویژه ای درآورد.

کمپانیهای بزرگ نفتی، بخصوص شرکتهای امریکایی، برای یافتن منابع نفتی اعماق از چند سال بعد به حفاریهای آزمایشی دست زدند و در سال ۱۹۶۱ در اقیانوس آرام در عمق ۳۵۰۰ متری موفق به سوراخ کردن ۷۰ متر از پوسته زمین شدند. در حال حاضر بدون تردید نفت مهمترین ثروت اعماق است. در ۱۹۶۸ در خلیج مکزیک در عمق ۳۵۸۰ متری یک مخزن نفتی مهم کشف شد.

تخمین میزان نفت موجود در زیر بستر دریاها - در حالی که مطالعات زمین شناسی می تواند حوضه هایی را مشخص کند - تنها از طریق حفاری که به این وسیله می توان به منابع نفتی دسترسی پیدا کرد میسر است. تا قریب بیست سال بعد از کنفرانس ۱۹۵۸ عملیات حفاری در لبة قاره ها در دریاها انجام گرفته و قریب ۲۵۰۰ حلقه چاه حفر شد.

اکتشاف و استخراج نفت در بستر دریاها برای مدت های مدید در سراسر جهان ادامه خواهد یافت. حدس زده شده که ۱۸ درصد از ۶۲۸ میلیون بشکه نفت خام موجود، در منابع شناخته شده در زیر کف اقیانوس (دریا)ها قرار دارد. این میزان ظاهراً افزایش پیدا خواهد کرد، چون برآورد شده است که حداقل ۵۰ درصد منابع شناخته شده در خارج از خشکی قرار دارند.

طبق تخمین سازمان ملل متحد ۲۲۷۲ میلیون (۲/۲۷۲ میلیون میلیارد) بشکه نفت در بستر دریاها موجود است که بیشتر این مقدار در ۲۰۰ میلی منطقه انحصاری واقع است. این مقدار نفت برای ۱۴۰ سال با میزان مصرف کنونی برای جهان کفایت می کند. فعلاً ۲۰ درصد تولید

۳/۲. کنوانسیون ۱۹۸۲: با اینکه کنوانسیونهای ۱۹۵۸ نخستین مجموعه مقررات حقوق دریاها است که تقریباً به طور جامع تدوین شده بود، ولی با عدم استقبال بیشتر کشورهای جهان سوم و کشورهای سوسیالیستی مواجه شد. زیرا به اعتقاد اینان، کنوانسیونها، حافظ منافع آن دسته از کشورهایی بود که از امکانات فنی و تکنولوژی بیشتری بهره مند هستند. با افزایش کشورهای تازه به استقلال رسیده، نهضت مخالفت با نظام سنتی حقوق دریاها گسترش یافت و خواستار تجدید نظر در کنوانسیونهای چهارگانه ژنو شد.

به دلایل مذکور در فوق و اهمیت یافتن بیشتر دریاها، در سال ۱۹۶۷ هیأت نمایندگی مالت نزد سازمان ملل متحد پیشنهاد کرد که مسأله «ماهیت حقوقی بستر و زیر بستر دریاها و اقیانوسها واقع در ماورای حوزه صلاحیت کشورها و استخراج نتایج آن به مقاصد صرفاً مسالمت آمیز و

نفت خام و ۱۰ درصد تولید گاز طبیعی از منابع دریاهاى ساحلى و کف دریاها به دست مى آید... در اعماق ماورای فلات قاره، گذشته از نفت، منابع بسیاری به صورت محلول و کلوخه یافت می شود. در مناطق عمیق بحر احمر، فلزات مختلفی از قبیل سرب، مس، نقره و طلا به صورت محلول در آب کشف شده است. در اعماق اقیانوس هند، کرومیت خالص کشف شده است. در اعماق ۷۰۰ الی ۶۱۰۰ متری اقیانوس اطلس و اقیانوس کبیر، کلوخه های منگنز و فسفوریت متعددی وجود دارد. کلوخه های منگنز شامل آهن، نیکل، کبالت و منگنز است. حجم این کلوخه ها معمولاً از یک سیب زمینی بزرگ تجاوز نمی کند ولی در بعضی موارد کلوخه های بسیار بزرگ نیز پیدا شده است.

طبق کاوشهایی که به وسیله عکسبرداری تلویزیونی از بستر دریاها شده معلوم گردیده که در حدود ۲۵ درصد سطح اقیانوسها را ۶۰۰,۰۰۰ میلیون تن کلوخه منگنز پوشانده است. به موجب تحقیقات مورد بحث تا چند سال بعد در حدود ۷/۹ درصد احتیاجات کوبالت، ۲ درصد منگنز، ۱/۳ درصد نیکل و ۵/۱۳ درصد مس جهان از این منابع قابل تأمین است. از سالهای ۱۹۸۰ یک کنسرسیوم بین المللی مرکب از ۲۰ کمپانی بزرگ فعالیتهای دامنه داری را جهت استخراج منگنز در جنوب اقیانوس آرام آغاز نموده است...

منابع غذایی بستر دریاها هم بسیار متنوع و بعضی از انواع آن هنوز ناشناخته باقی مانده است. من باب مثال، در مدیترانه، در اعماق ۵۵۰ و ۷۰۰ متر ملخ دریایی صید شده و در عمق ۹۰۰ متری شمال غربی اقیانوس اطلس لانکوست و در عمق ۷۳۰ متری ملخ دریایی. در

به نفع جامعه بشریت» در دستور کار مجمع عمومی این سازمان قرار گیرد. مجمع عمومی سازمان ملل متحد با صدور قطعنامه ای در سال ۱۹۷۰ تشکیل کنفرانس سوم حقوق دریاها را در سال ۱۹۷۳ منظور نمود. نخستین اجلاس کار کنفرانس با شرکت نمایندگان بیش از صد و پنجاه کشور و چندین نهضت آزادیبخش، از جمله نهضت آزادیبخش فلسطین، در کاراکاس پایتخت ونزوئلا تشکیل شد و در طی نود هفته مذاکره در یازدهمین اجلاس خود کنوانسیون واحد حقوق دریاها را در ۳۲۰ ماده و ۹ الحاقیه و یک سند نهایی در ۲۰ آوریل ۱۹۸۲ به تصویب رسانید. مهمترین مفهوم نوپدید حقوقی که در کنوانسیون ۱۹۸۲ درج شده، مفهوم حقوقی «بستر دریا به عنوان میراث مشترک بشری» و تشکیل سازمانهای مربوطه است.

البته، جای خرسندی است که پیدایی موضوعات و مفاهیم جدید حقوقی مانند «بستر دریا میراث مشترک بشری» در کنوانسیون ۱۹۸۲ که

اعماق، انواع و اقسام منابع گیاهی نیز وجود دارد که مهمترین آنها «الگ» است که امکان استفاده آن برای تهیه کود شیمیایی وجود دارد... از نظر استراتژی: توری استراتژی بازدارنده در نقش زیردریاییهای اتمی مجهز به موشکهای اتمی، به عنوان یک پایگاه متحرک اتمی در سیاست دفاعی ابرقدرتها جنبه دیگری از اهمیت دریا را بخصوص از نظر ابرقدرتها آشکار میسازد. با پیدایش زیردریاییهای مجهز به سیستم پولاریس یا «پوزیدون»، که از زیر آب و در آن واحد می تواند چندین هدف واقع در فاصله چندین هزار متری را نشانه بگیرد، بر اهمیت دریاها افزوده شده است.

مخلص کلام با تکنیک جدید، ماهیگیری به عنوان یک منبع سرشار اقتصادی درآمده و از همه مهمتر آگاهی از وجود منابع عظیم نفت و کلوخه های معدنی چند فلزی، در زیر بستر دریاها، موضوعات و مفاهیم بااهمیتی از حقوق دریاها مانند فلات قاره را به خود اختصاص داده است. پیشرفت تکنیک به قدرتهای بزرگ دریانورد امکان ساخت تانکرهای عظیم نفتکش و ناوگان نظامی و زیردریاییهای اتمی (به عنوان پایگاه متحرک اتمی)، زیردریاییهایی برای عبور از قطب و پایگاههای شناور و جزایر مصنوعی را داده است که هریک از این پدیده ها موجب پیدایی مفاهیم حقوقی در حقوق بین الملل دریاها گردیده و بر دامنه قواعد آن افزوده است.» (عبدالرحیم ذاکر حسین: دریا و قدرتهای استعمارگرو امپریالیستی، پلی کپی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۱۳۶۵، صص ۱۰۹-۱۱۲).

محدودیت سختی بر اصل آزادی دریاها — این شالودهٔ رژیم حقوقی اروپاییان — وارد آورده و آن را در آستانهٔ تحوّلی ژرف قرار داده است و می‌رود تا اندک اندک دریاها را از استیلای بلامنازع و استفادهٔ انحصاری قدرتهای استعمارگر و امپریالیست به در آورد، اما این کنوانسیون — علی‌رغم علاقه‌مندی مشتاقان خود — هنوز موضوعات و مباحث بسیار بااهمیت دریایی را خارج از قلمرو بحث و بررسی گذارده است. به دیگر سخن، با عدم پرداختن به موضوعات حقوقی بسیار بااهمیت بین‌المللی، مانند نظام حقوقی کانالهای بین‌المللی سوئز و پاناما و تنگه‌های بُسفر و داردانل که نظام حقوقی فعلی حاکم بر آنها یادگار دوران تاخت و تاز اروپاییان استعمارگر و دربردارندهٔ منافع آن قدرتها بوده و بعضاً هنوز هم هست، این کنوانسیون فاقد جامعیت موضوعات حقوق دریاها است. نکتهٔ شایان ذکر اینکه با وجود نارساییها و نابرابریهای موجود در کنوانسیون ۱۹۸۲ که مانع از این بوده که کنوانسیون مذکور به صورت کمال مطلوب درآید، پاره‌ای از کشورهای بزرگ دریانورد از تصویب آن به صورت کنونی سرباز زده‌اند، زیرا موضوع «بستر دریا به عنوان میراث مشترک بشری» را که موجب سهیم شدن همگی کشورها در منافع حاصل از استخراج منابع دریایی و بهره‌برداری از دریاها می‌شود به زیان خود دانسته‌اند.

ژوئیه‌شکاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

پرتال جامع علوم انسانی

مبحث سوم

توجیه حقوقی اروپایی بودن حقوق بین‌الملل دریاها متعاقب انقلاب صنعتی

صفحات پیشین نوشتهٔ حاضر آشکار ساخت که از نظر تاریخی، دوران معاصر، عصر تفوق اروپا در سراسر کرهٔ ارض به ویژه در دریاها است. در این مبحث برآنیم سلطهٔ اروپا را از نظر وضع قواعد حقوق بین‌الملل دریاها اثبات کنیم. برای این منظور لازم است منابع حقوق

بین الملل عمومی را، به طور کلی، که سرچشمه حقوق بین الملل است به بررسی بگذاریم. ماده ۳۸ اساسنامه دیوان بین المللی دادگستری از منابع حقوق بین الملل به شرح زیر یاد می‌کند:

«دیوان بین المللی دادگستری که مأموریت دارد اختلافاتی را که به او رجوع می‌شود برطبق حقوق بین الملل قطع و فصل نماید، موازین زیر را اجرا خواهد کرد:

الف. عهد بین المللی اعم از عام و خاص و واضح قواعدی که کشورهای طرف دعوی صریحاً به رسمیت شناخته و قبول کرده‌اند.
ب. عرف بین المللی هنگامی که دلیل بر طرز عملی است که در میان عموم معمول و در حکم قاعده حق شناخته شده است.
ج. اصول عمومی حقوق که از طرف ملل متحد به رسمیت شناخته شده است.

د. به شرط مراعات مفاد ماده ۵۹ تصمیمات قضایی و آراء متبخرترین دانشمندان حقوق و سیاست به عنوان وسیله فرعی تشخیص و تعیین قاعده حق.»

اینک هریک از منابع مذکور در فوق را به بررسی می‌گذاریم:

۱. عهدنامه‌های بین المللی

عهدنامه که یکی از منابع بسیار با اهمیت حقوق بین الملل به شمار می‌رود بیانگر هماهنگی اراده دویا چند کشور است در تعیین قاعده‌ای که بتواند مشکلی را در چارچوب روابط بین المللی حل کند. پیمانهای متعددی راجع به حقوق بین الملل دریاها منعقد شده است. بعضی از این پیمانها چندجانبه هستند که در مورد پاره‌ای از آنها در مبحث یکم فصل حاضر سخن گفته شد، مانند پیمان پاریس ۱۸۵۶ و کنفرانس و معاهده برلن ۱۸۸۴ - ۱۸۸۵ و قرارداد قسطنطنیه ۱۸۸۸ و

کنفرانسهای لاهه ۱۸۹۹ و ۱۹۰۷ که شرح اجمالی آنها از نظر گذشت. همگی پیمانهای مزبور به ابتکار و کارگردانی کشورهای دریانورد اروپایی تصویب شده‌اند و کشورهای غیراروپایی نقشی در پیشنهاد و ارائه قواعد مندرج در پیمانها نداشته‌اند. کنفرانس ۱۹۳۰ جامعه ملل هم عمدتاً به وسیله همان کشورهای اروپایی برگزار شده و مسائل مبتلا به کشورهای اروپایی را مطرح ساخته بود. کنوانسیون ۱۹۵۸ سازمان ملل متحد در ژنوا نیز با اینکه تعدادی از کشورهای آسیایی و افریقایی و امریکایی (لاتین و مرکزی) در انعقاد آن شرکت کرده بودند اما در بردارنده منافع کشورهای غربی بود و سایر کشورهای جهان از آن استقبال نکردند. کنوانسیون ۱۹۸۲ با اینکه متجاوز از صد و پنجاه کشور در آن مشارکت داشته‌اند، اغلب اصول و قواعد کنوانسیون ۱۹۵۸ در آن راه یافته است و علی‌رغم سعی و ابتکار تحسین برانگیز کشورهای جهان سوم و صرف نظر از چند موضوع نوین حقوقی، این کنوانسیون در یکی از بااهمیت‌ترین موضوعات خود یعنی «بستر و زیربستر دریاها به عنوان میراث مشترک بشری» که مورد قبول بزرگترین کشور دریانورد جهان یعنی ایالات متحده آمریکا و چند کشور دیگر قرار نگرفته راه به جایی نبرده است.

بنا بر آنچه از نظر گذشت، اولین منبع حقوق بین‌الملل، حقوق بین‌الملل دریاها، تحت تأثیر و نفوذ بی‌چون و چرای کشورهای اروپایی قرار داشته و، در واقع، ابزار و عامل تأمین منافع آنان بوده است.

۲. عرف بین‌المللی

عرف را می‌توان به عنوان مجموعه‌ای از عادات و عملکردهای شناخته شده کشورهای تعریف کرد که در زمانی معین پایه‌گذار قاعده‌ای حقوقی می‌گردد. بنابراین، عرف را می‌توان حاصل ترکیب دو رشته از عناصر دانست: عناصر مادی و عناصر روانی. دانشمندان غرب در تعریف عرف

بین‌المللی اختلاف رأی و نظر دارند. به همین سبب آنچه را که به طور رسمی پذیرفته اند در همان بند دوم از ماده ۳۸ اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری می‌آوریم: «عرف بین‌المللی به عنوان طرز عملی که باید به اثبات برسد که عمومیت دارد و به عنوان اینکه حق است پذیرفته شود». بنابراین، عرف بین‌المللی محصول ترتیبی است که کشوری در روابط خود با کشور دیگر مراعات می‌نماید و آن ترتیب را در حکم قاعده حق می‌شناسد و کشور طرف هم قبول دارد که آن ترتیب از جمله قواعد حق است.

تعریف پیشگفته، ضابطه و معیاری اروپایی است و در سایر کشورها شأن چندانی نداشته و ندارد، به ویژه در کشورهای اسلامی که مطابق موازین شرع، قواعد حقوقی را از منابع چهارگانه کتاب و سنت و عقل و اجماع به دست می‌آورند.

در این مورد حقوقدان ایرانی استاد دکتر حکمت (محمدعلی)

نوشته‌اند:

«از جمله خصوصیات حقوق شرقی یا فقه اسلامی یکی مکتوب بودن آن است، یعنی حقوق نوشته شده‌ای است که عرف را به درجه رسوم و آداب (usages) تنزل داده و هیچ‌گونه ضمانت اجرایی را درباره آن به رسمیت نشناخته است. هزار و چهارصد سال است که اکثریت اقوام و ملل شرقی با حقوق نوشته شده غیر عرفی سروکار دارند، و بالتیجه، عرف را نمی‌شناسند و درباره آن اهمیتی قائل نیستند؛ چرا که از طرفی، به قاعده و قانونی بودن آن ایقان ندارند (ایقان و عقیده راسخ به قانونی بودن عرف از عناصر ضروری و مولد قاعده عرف است و اگر این عقیده راسخ نباشد قاعده عرف نیز قوه قانون ندارد و چون فاقد ضمانت اجرا است منزلت رسم و ادب را خواهد داشت)، و از طرف دیگر، چون خداوند متعال بنا بر شریعت اسلامی واضح هر قانونی است و قوانینی که وضع فرموده به وسیله رسول اکرم (ص) به آدمیان ابلاغ شده است، هیچ قانون دنیوی طبعاً ممکن نیست این منزلت را داشته باشد و متابعت از آن بدعت خواهد بود. بنابراین، قواعد عرفی هیچگاه قوت قانونی پیدا نمی‌کند و در حکم رسوم و آداب باقی

و اما در مورد آنچه مربوط به حقوق بین الملل است استاد دکتر حکمت چنین اضافه فرموده‌اند:

«روابط کشورهای شرق (اسلام مذهب) با کشورهای دیگر، اعم از اروپایی و غیراروپایی در طول قرون متمادی، تنها مبتنی بر معاهده بود. به این معنی که کشورهای مزبور از صدر اسلام تا یک قرن و نیم پیش (متعاقب انقلاب صنعتی) قواعد و قوانین عرف و حقوق عرفی را جز در کمال قدرت و فقط بنا به جهات سیاسی، برای تنظیم روابط حقوقی خود با دیگر کشورها، به رسمیت نمی‌شناختند و به کار نمی‌بردند و چون دیپلماسی «متناوب» یا غیردائم بود، به محض احساس ضرورت به تنظیم این روابط، به انعقاد معاهده مبادرت می‌ورزیدند و اگر قاعده‌ای که برای سایر کشورها قاعده عرفی بوده قبول می‌شد، آن را به صورت قاعده غیرعرفی یعنی به صورت قاعده اعتباری در معاهده قید می‌کردند و این خود از مهمترین خصوصیات حقوق بین الملل کشورهای مشرق زمین است که معاهده تنها منبع قواعد حقوقی بین کشورها شناخته شده است، و از این روی، حقوقی که بر روابط بین کشورهای مشرق زمین با هم و یا با سایر کشورهای جهان نظارت دارد حقوقی است اعتباری، که تنها منبع آن عبارت از معاهده است و جز این هم نمی‌تواند باشد؛ چرا که کشورهای اسلامی بنا به اصل «اوفوا بالعهود» تنها راهی که برای قبول و یا برای وضع بعضی از قواعد و قوانین داشتند، راه تعهد، و تنها وسیله‌ای که شرعاً برای تنظیم روابط خود با سایر کشورها داشتند، انعقاد معاهده بود و ضمانت اجرای آن هم با قانون الهی مقرر شده بود. بنابراین، منظره حقوق بین الملل ناظر بر روابط کشورهای اسلامی، چه با هم و چه با سایر کشورهای جهان، منظره خاصی است که در جای خود [ونه در این مقاله] باید با کمال دقت تعیین و تشریح شود.

۷۳. محمّد علی حکمت: تحولات جدید حقوق بین الملل عمومی (حقوق بین الملل عام معاصر)، جزوه درسی فوق لیسانس و دکتری، ص ۱۶۰.

عرف و حقوق عرفی، در مدت قریب به دوازده قرن و نیم از شرق برافتاد و حتی خاطره آن هم از میان رفت. پس از تسلط غربیان بر ممالک اسلامی شمال افریقا و مردم مسلم هندوستان و هند هلند (اندونزی) و هندوچین، و تکاپوی جمعی از عثمانیان و ترکان و ایرانیان در شباهت جستن به آنان، ورود حقوق اعتباری و عرفی به این ناحیه از جهان تسهیل گردید. بخصوص که خود مستعمره گران و طبقه متوسط جوامع غربی ضدیت و خصومت کشیشان را با اسلام که قرن‌ها از اسباب مقاومت اروپا در مقابل پیشرفت عثمانیان بود، وسیله غلبه و تسلط اقتصادی و سیاسی خود بر این صفحات قرار دادند و به دستاویز کاپیتولاسیون (سلطان سلیمان فاتح بزرگ)* از قبول مقررات حقوق معمولی به عموم، یعنی فقه اسلامی، سر باز زدند و به آرامی و با کمال تدبیر (به سبب برتری مسلمی که حقوق جزا دارد) قواعد و قوانین خود را (گاهی با تلقین و زمانی به زور و وقتی با معاهده) قبولانند و به این ترتیب، عرف و حقوق عرفی بر حقوق داخلی و ملی جوامع مذکور مسلط گردید و مردم این جوامع با عرف سروکار پیدا کردند. در طول قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم قواعد عرفی معمول بین کشورهای معظم غربی که برای سایر کشورها جز رسوم مستمری بیش نبود کم کم به آنها تحمیل شد؛ چرا که در موقع خود اعتراضی نکرده بودند و یا قدرت و توانایی آن را نداشتند که از پذیرفتن رسوم مستمر غربی امتناع ورزند و از این راه، رسم مستمر غربی، به قاعده مورد قبول تبدیل گردید و به موقع اجرا گذارده شد. « ۷۴

* منظور این است که سلطان سلیمان فاتح، حق قضای کنسولی (قضات کنسولی) — کاپیتولاسیون — را به اروپاییان (ونیز، جنوا) اعطا کرده است. اروپاییان نخست از همین طریق سود جستند و این امر مقدمه رسوخ و رواج حقوق اروپاییان در کشور مسلمان عثمانی شد.

۷۴. محمد علی حکمت: حقوق بین الملل عام معاصر، صص ۱۶۱ و ۱۶۲.

۳. اصول عمومی حقوق که ملل متمدن به رسمیت شناخته باشند

موضوع اصول عمومی حقوق، به عنوان منبع قاعده حق که جنبه حقوقی روشنی دارد، در لفافه سیاست پیچیده شده است. اگر نوشته های حقوقی قرن نوزدهم و بیست سال نخستین قرن بیستم را ملاحظه کنیم می بینیم که موضوع منبع حقوق بین الملل به اختصار برگزار شده و اغلب غیر از عرف، در درجه اول و معاهده در درجه دوم، سخنی از منابع دیگر در میان نیامده و بخصوص راجع به اصول عمومی حقوق و اینکه چه اصول و چه حقوقی منبع قاعده حق می باشد بحثی نشده است.

این عبارت بعد از جنگ جهانی اول و تأسیس دیوان دائمی بین المللی دادگستری پیدا شده و علت سیاسی دارد. متعاقب انقلاب سوسیالیستی اکتبر ۱۹۱۷ روسیه و عدم شناسایی این کشور از طرف ممالک غربی و نیز موج آزادیخواهی و جنبش استقلال طلبانه کشورهای آسیایی و افریقایی، حقوقدانان غربی با به کار گرفتن تمام دانش حقوقی خود این بند از ماده ۳۸ اساسنامه دیوان را تنظیم کرده اند که جای بحث آن اینجا نیست. اما همین قدر که گفته شود «ملل متمدن» به رسمیت شناسند، باید بینیم منظور از ملل متمدن، کدام ملتها هستند. کتابها و نوشته های معدودی به مسأله تمدن و ملل متمدن پرداخته اند که به یک مورد معتبر از آنها استناد می شود: *تال جامع علوم انسانی*

«بعد از ۱۸۷۰، فی الواقع، جهان متمدنی وجود داشت که اروپا مرکز آن بود، یا به سخن دیگر، ناحیه بخصوصی از اروپا مرکز تمدن بود زیرا، در حقیقت، دو اروپا وجود داشت: یکی حوزه داخلی و دیگری حوزه خارجی. یکی از نویسندگان فرانسوی در سنوات بعد از ۱۹۲۰ در نوشته های خود دواروپایی را که از ۱۸۷۰ به بعد ظهور کرده بود توصیف نموده و حوزه داخلی را «اروپای قوه بخار» نامید و برای این حوزه سرحدی فرضی قائل گردید که گلاسکورا به استکهلم و دانتزیگ و تریست و فلورانس و

بارسلون پیوند می‌داد. در داخل این حوزه نه فقط انگلستان بلکه بلژیک، آلمان، فرانسه، ایتالیای شمالی و بخشهای غربی امپراتوری اتریش - هنگری قرار گرفته بود. «حوزه خارجی» مشتمل بود بر قسمت اعظم خاک ایرلند، قسمت اعظم دو شبه جزیره اسپانیا و ایتالیا و تمامی اروپای واقع در شرق آلمان آن روزی، بوهیم و خود خاک اتریش. خارج دنیای اروپاییان - به استثنای شاید ژاپن که در آن ایام غربی شده بود - همگی، موافق موازین اروپایی، «عقب افتاده» به شمار می‌رفتند.^{۷۵}

بنا بر آنچه گذشت نه حقوق کشورهای آسیایی و افریقایی، که ملل عقب افتاده به شمار می‌رفتند، می‌توانست ملاک واقع شود و نه کشور روسیه شوروی که هنوز او را به رسمیت نشناخته بودند. در اینجا شایان ذکر است که اصول عمومی حقوق کشورهای «اروپای قوه بخار» یعنی حقوق کشورهای استعمارگر انگلیس، فرانسه، هلند و... منبع حقوق بین الملل به شمار می‌رود و در مورد اختلاف بین دو کشور که ممکن است یکی از آندو هیچ گونه ارتباطی (جز مسائل اقتصادی) با کشورهای «متمدن» منظور نظر نداشته باشد، در صورت لزوم، می‌توان اصولی را به نام «اصول عمومی حقوق» که در حقوق موضوعه کشورهای متمدن (استعمارگر سابق و دریانورد) موجود است به کار برد و به زیان کشور دیگر، ولی به نام مفهوم حق و عدل، دعوایی را فیصله داد. واضح است که این استدلال پذیرفتنی نیست و اینچنین سرشت حقوقی مبتنی بر حفظ منافع چند کشور اروپایی معین (استعمارگران دریانورد) است. از این لحاظ، حقوق بین الملل دریاها مطابق بند ۲ از ماده ۳۸ نیز منشأ اروپایی دارد.

۴. تصمیمات قضایی و عقاید برجسته‌ترین علمای حقوق ملل مختلف

هرچند تصمیمات قضایی و آثار علمای حقوق نمی‌توانند ایجاد حقوق کنند - زیرا کشورها این کار را از طریق انعقاد پیمان و قواعد حقوق عرفی انجام می‌دهند - اما در مواقعی که کشورها قضاوت اجباری دیوان را پذیرفته باشند ناگزیر هستند از حکم صادره تبعیت کنند.

در اینجا باید گفت کشورهای غیرغربی جهان نظر خوشی نسبت به دیوان بین‌المللی دادگستری ندارند. «بسیاری از حقوقدانان بین‌المللی دنیای غرب، مسائلی را در مورد موضع منفی که کشورهای جهان سوم در باب حل و فصل قضایی اختلافات بین‌المللی دارند، مطرح نموده‌اند [...] کشورهای جهان سوم علاقه‌ای ندارند که اختلافات خود را به دیوان بین‌المللی دادگستری ارجاع نمایند و عقیده دارند که مفهوم صلاحیت اجباری این دیوان غیرقابل قبول است [...] کشورهای مذکور [جهان سوم]، در حقیقت، نسبت به دیوان یاد شده مظنون و بدگمان شده‌اند و برای آن اعتبار کمی قائل‌اند. این مسأله صرفاً یک مشکل یا نوعی میراث فرهنگی در کشورهای جهان سوم نیست، بلکه نکته مهمتر، وجود این احساس است که هم دیوان بین‌المللی دادگستری و هم سلف آن، یعنی دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری، همیشه از جانب نهادهای حقوقی غربی اداره شده و اکنون نیز می‌شود. اینکه ترکیب دیوان مذکور چگونه باید باشد، یا قانون ماهوی و شکلی که در دعوی مطروحه اعمال می‌کنند کدام باشد، اثری ندارد و چنین برداشت آمیخته به بدگمانی از آن اجتناب‌ناپذیر و قطعی است. مثلاً ترکیب دیوان را در نظر بگیرید: علی‌رغم اساسنامه دیوان که مقرر می‌دارد قضات منتخب و عضو دیوان باید نمایانگر «انواع مختلف تمدن‌ها» و نیز «سیستمهای حقوقی اصلی جهان» باشند، ولی قضات اروپایی و امریکای شمالی در دیوان، همیشه در اکثریت بوده‌اند. حتی قبل از اینکه دعوی افریقای جنوب غربی تمام شود، مردم، دیوان بین‌المللی

دادگستری را «دادگاه اروپای غربی» محسوب می‌کردند. پس از صدور رأی در دعوی مذکور، دیگر چه کسی می‌تواند «الیاس» را سرزنش کند که چرا می‌گوید دیوان عامداً و قاطعاً استعمار و امپریالیسم در افریقای جنوبی را مورد حمایت و دفاع قرار داده است؟ حتی حقوق‌دانان بین‌المللی دنیای غرب هم احساس می‌کنند که دیگر چاره‌ای ندارند جز اینکه بپذیرند دیوان بین‌المللی دادگستری را در این مقطع از تحولش، بحق می‌توان دیوان دادگستری اروپای غربی نامید.»^{۷۶}

بنابر آنچه از نظر گذشت، چهارمین منبع حقوق بین‌الملل نیز ماهیت و منشأ اروپایی دارد. در مورد آثار علمای حقوق، می‌توان به مبحث قبلی (سیرتدوین حقوق بین‌الملل دریاها) عطف توجهی کرد و دریافت که حقوق‌دانان و نویسندگان معروف نیز عموماً غربی و به ویژه اروپایی بوده‌اند. مخلص کلام، بررسی تک‌تک منابع چهارگانه حقوق بین‌الملل عمومی نشان داد که حقوق بین‌الملل دریاها در عصر حاضر مطلقاً اروپایی بوده و از حقوق و فقه و طرز تفکر حقوقی دیگر ملل عالم بی‌خبر مانده است و اگر در آن بعضی از قواعد دیده می‌شود که از ملل غیر غربی گرفته شده بقدری ناچیز است و یا بقدری تغییر ماهیت داده که تعیین ریشه اصلی آن ناممکن است. از این لحاظ، می‌توان گفت حقوق بین‌الملل دریاها که باید از این لحاظ جنبه جهانی داشته باشد نه تنها این جنبه را ندارد بلکه، برخلاف، به همه جهان تحمیل شده و به نام حقوق بین‌الملل دریاها به کار رفته و اعمال شده است؛ چرا که متعاقب انقلاب صنعتی «قسمت اعظم جهان به وسیله قطبهای انحصاری استعمار کنترل و اداره می‌شد. مستعمرات قبل از آنکه موضوع حقوق بین‌الملل به شمار آیند، اهداف آن بودند، و در نتیجه، کوچکترین فرصتی برای مداخله و مشارکت در ساخت اصول و قواعد حقوق بین‌الملل [از جمله حقوق بین‌الملل دریاها] نداشتند»^{۷۷}. چنانکه

۷۶. وانگ تی‌یا: «جهان سوم و حقوق بین‌الملل»، ترجمه محسن محبتی، مجله حقوقی، شماره

۸، صص ۱۱۳ و ۱۱۴.

۷۷. همان، ص ۸۷.

نماینده یک کشور جهان سوم در کنفرانس ۱۹۵۸ حقوق دریاها گفته است: «حقوق ملتها ساخته و پرداخته دست تعدادی از دولتها، کشورها و امپراتوریهها است و سایر کشورها فی الواقع و صرفاً هدف این حقوق به شمارند... اروپاییان مستعمرات و کشورهای وابسته را «غیرتمدن» یا «نیمه تمدن» می نامیدند و جزء حوزه حقوق بین الملل به شمار نمی آورند»^{۷۸}.

حقوق بین الملل دریاها، به عنوان دست آوردی از تمدن اروپایی، ریشه در غرب دارد. در ابتدا، این حقوق فقط بین خود کشورهای اروپایی اجرا می شد و منعکس کننده علایق مسیحی - کاپیتالیستی و امپریالیستی آنها بود و کشورهای غیراروپایی از شمول مفاد قواعد و اصول حقوق دریاها محروم و دور نگهداشته شده بودند. آنچه ملل و اقوام غیراروپایی از آن برخوردار شدند اعمال دیپلماسی قایق توپدار اروپاییان بوده است.



سخن پایانی

شوشگاه مروری بر گذشته، فهم حال، نگاهی به آینده

رساله جامع علوم انسانی

بشر نخست برای صید به آب رفت و از رودخانه به دریا رسید. قلمرو دریانوردی به تدریج گسترش یافت. تمدن دریایی موجب پیدایی نخستین امپراتوریهای دریایی شد. اندک اندک و در اثر تکرار اعمال مشابه از جانب کشورهای دریانورد، قواعد عرفی دریانوردی پدید آمد. اثری ها و فنیقی ها، ایران هخامنشی و یونان باستان و به ویژه رودس و سپس رم، به ترتیب، پدیدآورندگان اولیه قواعد حقوق دریاها بوده اند. پس از آن، اسلام

۷۸. همان، ص ۸۷.

مقررات جامع و مفصلی را در این زمینه ارائه داده است. سرانجام، نوبت به عصر جدید غربیها و حقوق دریاها که ساخته و پرداخته اروپاییان بوده و تا به امروز اساس آن باقی و پابرجا مانده است، می‌رسد. پیدایی حقوق اخیر الذکر با کار اکتشافات جغرافیایی دریایی (اقیانوسها) و ظهور استعمار همزاد و توأم است، چنانکه دریانوردی در اقیانوس اطلس و کشف قاره آمریکا موجب اعطای حاکمیت انحصاری پرتغال و اسپانیا بر دریاها از جانب پاپ شد و برای نخستین بار محیط عمل حقوق دریاها از دریا (مدیترانه) به اقیانوس (اطلس) نقل مکان کرد. «تا آن موقع اروپاییان جز اطراف مدیترانه یعنی کرانه‌های الجزیره، مراکش، طرابلس، دلتای نیل (مصر) و شام و فلسطین جای دیگری را نمی‌شناختند»^{۷۹} و «کشتیهای ممالک متمدن اروپایی همچون غوکان در اطراف مدیترانه چمباتمه زده بودند»^{۸۰}. با گشایش اقیانوس اطلس و کشف آمریکا، چهره جهان تغییر یافت. راههای تجاری بی شماری در اقیانوس اطلس باز شد و کشتیها که از این پس با دریایی روبرو بودند که از حیث عظمت قابل مقایسه با مدیترانه نبود مجبور شدند برای اجرای مأموریتهای جدید بکلی تغییر شکل دهند.

حقوقدان مشهور، ژرژ سل، با آنکه تشبیه و قیاس را به کار برده است می‌نویسد: «این نه تنها یک جهان جغرافیایی [دریایی] است که کلمب کشف می‌کند بلکه این یک قاره قضایی است که باید بر عالم حقوق افزود»^{۸۱}. به این ترتیب، اکتشافات دریایی، هم اصول و قواعد حقوقی حاکم بر دریاها را تغییر داد و هم محیط عمل و گستره و قلمرو حقوق دریاها را وسعت بخشید و این امر تأثیر شگرفی در صحنه مناسبات بین‌المللی پدید آورد.

اکنون دیگر مرکز ثقل جهان تغییر یافته بود. دریای مدیترانه همراه با پایتختهای اقتصادی آن از قبیل بندرهای ونیز و جنوا، همچون دریاچه

۷۹. دکتر نظام الدین شیبانی: تاریخ تمدن، ص ۱۶۲.

۸۰. پی یر روسو: تاریخ صنایع و اختراعات، ترجمه حسن صفاری، ص ۱۷۳.

۸۱. دکتر محمد علی حکمت: حقوق بین الملل معاصر، صص ۷۹ و ۸۰.

کوچکی به نظر می‌رسید که همگی از تنگی جا در آن در حال خفه شدن بودند و حال آنکه کناره‌های اقیانوس اطلس راه را به سوی افق‌های جدید و وسیعی می‌گشود. مدنیت بزرگ اروپایی دوران عتیق یونان و روم، دیگر مانند خاطره‌های دوردستی به نظر می‌رسید. کشورهای تازه‌ای وارد صحنهٔ مناسبات بین‌المللی شده بودند، مانند اسپانیا و پرتغال، و آنهایی که با چابکی و مهارت می‌خواستند جریان را به نفع خویش تغییر جهت بدهند همچون هلند و انگلستان و فرانسه. اینان کشورهای بودند که در صحنهٔ جدیدی از تاریخ و حقوق دریاها که در حال پیدایش بود در صفوف مقدم قرار گرفتند.

قواعد حقوق، از جمله حقوق بین‌الملل، امری انتزاعی نیست و در ذهن صورت نمی‌بندد بلکه در جهت تبیین عمل و کیفیت زندگی و تنظیم روابط بین‌المللی موجود و عینی در حیات بین‌المللی مطرح می‌شود. باید به نتایج و آثار بین‌المللی هر یک از قواعد حقوقی حاکم بر دریاها در صحنهٔ مناسبات بین‌المللی توجه دقیق مبذول داشت و تفاوت و تغییر حاصل از دگرگونی قواعد را در صحنهٔ مناسبات بین‌المللی و حیات کشورها آشکار ساخت. در تأمین این منظور، حقوقدان باید در علوم دیگر و شعب و شاخه‌های آنها دست داشته باشد تا بتواند پی‌آمدهای تغییر یا وضع هر قاعدهٔ حقوقی را توجیه و تعلیل نماید.

به دنبال کشف اقیانوس اطلس و اعطای حاکمیت انحصاری بر دریاها به پرتغال و اسپانیا، اکتشافات و تحولات دیگری در امر دریانوردی روی داد: هلندیها، انگلیسیها و فرانسویها وارد دریاها شدند و اصل «آزادی دریانوردی» را جایگزین اصل «حاکمیت انحصاری بر دریاها» ساختند. اصل جدید مجوز مشارکت کشورهای اخیرالذکر در دریانوردی در اقیانوسها شد.

اصل «آزادی دریاها» که با اصل «حق جنگ کشور»، در محتوای حقوق بین‌الملل نهفته و آمیخته شده بودند، کاربرد توأمان یافتند. به موجب اصل «آزادی دریاها» هر کشور اروپایی حق داشت کشتیهای

جنگی خود را، پر از سرباز و سازوبرگ نظامی، به سواحل قاره‌ها و کشورهای دیگر گسیل بدارد و به موجب حق جنگ هر وقت اراده می‌کند به دستاویزهای پوچ و بی اساس بر کشور مورد نظر مسلحانه هجوم ببرد. مظهر این عملکرد در روابط بین‌المللی (روابط اروپا با آسیا و آفریقا) به صورت «دیپلماسی قایق توپدار» نمودار شد که حاصل آن به مستعمره درآوردن قاره آفریقا بجز یکی دو کشور و برخی از کشورهای آسیایی و همچنین کل نیمکره غربی (قاره آمریکا) بود که مآلاً منجر به تأسیس «امپراتوریهای استعماری» گردید و ملل غیراروپایی به ستم استعمارگری اروپا گرفتار آمدند. همچنین، اصل آزادی دریاها موجب محاصره نظامی قاره آسیا و آفریقا توسط نیروی دریایی اروپا بود که این حصر نظامی پس از گذشت پنج قرن هنوز شکسته نشده و سلطه اروپاییان بر مردم و سرزمینهای دو قاره مزبور تا به امروز همچنان باقی و برقرار مانده است.

حقوق دریاها از نظر محتوا افزایش یافته است. در گذشته، دریا فقط برای حمل و نقل کالا و مسافریه کار می‌آمد و منابع آن نیز منحصر به مقدار ناچیزی ماهی برای امرار معاش افراد «ساحل نشین» بود و در نتیجه قواعد مربوطه نیز محدود و محدود بود. پس از انقلاب صنعتی دامنه دریای آزاد همواره در اثر گسترش تحولات جدید محدود و در نتیجه قواعد نوپدید وضع شده است. این تحولات در درجه اول حاصل پیشرفتهای تکنولوژی و امکان استفاده بیشتر از منابع دریاها بوده و نیز ملاحظات امنیتی ناشی از گسترش ناوگان نظامی در آن دخیل بوده است. همچنین، در اثر توسعه صلاحیت کشورهای ساحلی بر مناطق مجاور سواحل آنها، به تدریج از دامنه دریای آزاد کاسته شده و در شکل گرفتن قواعد جدید حقوق دریاها، خصوصیات ویژه مناطق مختلف دریایی مؤثر افتاده است.

بالجمله، تحت تأثیر پدیده‌های مزبور، حقوق دریاها که در آغاز پیدایی و در طی چندین سده، از چند قاعده و اصل تجاوز نمی‌کرد، اینک محتوای آن سر به کتاب چند صد صفحه‌ای می‌زند و مقررات آن دائماً در حال افزایش است، به گونه‌ای که احراز تخصص در این رشته، کاری دشوار و

حلّ و فصل مشکلات و مسائل مربوطه مستلزم کار تجربی و مطالعات دائم و همکاری حقوقدانان و دیپلماتها و اقتصاددانان می باشد.

سیر تدوین حقوق بین الملل دریاها که عمدتاً از قرن نوزدهم، به ویژه نیمه دوم آن، آغاز و تا ۱۹۵۸ به درازا کشیده شد گویای حقیقت مزبور است.

کنوانسیون ۱۹۸۲، البته با اهتمام کشورهای جهان سوم، دارای نهادها و موضوعات جدید حقوقی شده است که جنبه مثبت کنوانسیون به شمار می رود و گویای حضور کشورهای جهان سوم در صحنه مناسبات بین المللی و نقش فعالشان در وضع قواعد حاکم بر روابط میان کشورها در محیط دریاها و سهم شدن آنان در منافع حاصل از دریا و احقاق حقوق خودی است. با این همه، نباید از نظر دور داشت که کنوانسیون ۱۹۸۲ فقط بررسی قواعد و اصول حقوقی در زمان صلح را وجهه همت قرار داده و از حقوق دریاها در زمان جنگ و مقررات مربوط به آن سخن به میان نیاورده است.

حقوق دریاها در زمان جنگ که حالت دیگری از روابط بین المللی را تنظیم می کند دارای اصول و قواعدی است که تماماً ساخته و پرداخته غربیها است و ملاک و معیار و منابع آن همگی در حقوق داخلی کشورهای غربی و نیز در قراردادهای بین المللی منعقد فی مابین آنها و عرف معمول به همان کشورها، که مطابق مصالحشان وضع و به مورد اجرا گذارده شده است، نهفته می باشد.^{۸۲}

قبول ضوابط و معیارهای غربیها که بعضاً مخالف مصالح جهان سومها بوده و اجرای آنها در دریاها و اقیانوسهای متعلق به غیر غربیها صورت می گیرد موجب شده تا، از این رهگذر، قدرتهای دریانورد به نیات و اهداف خود — هر چه باشد — جامه عمل بپوشانند.

۸۲. رجوع شود به شارل روسو: حقوق مخاصمات مسلحانه، ترجمه دکتر سید علی هنجانی، صص ۲۴۰ و ۲۴۱.

آزادی دریاها موجب می‌شود که یک قدرت دریانورد با ناوهای جنگی خود در هر نقطه از آبهای جهان حاضر شود و در صورت مقتضی و با زمینه‌سازیهایی قبلی موجبات برخورد نظامی دریایی را با کشور مورد نظر فراهم سازد و تا وقتی به خواسته خود نرسیده باشد دست از جنگ نکشد. به این ترتیب، اصل آزادی دریاها همچون گذشته به مثابه ابزاری در دست قدرتهای دریانورد علیه کشورهای که خط مشی سیاسی خاص خود را تعقیب می‌کنند، باقی مانده است. عبور کشتیهای جنگی بیگانه از تنگه هرمز در طی جنگ تحمیلی عراق علیه ایران، علی‌رغم تمایل و حقوق کشور جمهوری اسلامی ایران، گویا و مصداق این حقیقت است.

از خلال مطالب گذشته می‌توان دریافت که اروپا به دنبال نهضت اکتشافات دریایی و سپس متعاقب نهضت انقلاب صنعتی توانسته است بر تمامی دریاها و اقیانوسهای کرهٔ ارض و، در نتیجه، بر مجموع شاهراهها و پایگاههای دریایی و بر کانالهای اقیانوس پیوند و تنگه‌های بین‌المللی تسلط یابد و از رهگذر آن، حقوق بین‌الملل دریاهایی را وضع و اجرا کند که اهداف و مقاصد او را تحقق بخشد و با این تمهید، ملل و اقوام بی‌شماری را به دام استیلا و استعمار گرفتار سازد.

اگر کشورهای سابقاً مستعمره و تحت نفوذ کنونی — به ویژه کشورهای مسلمان — بخواهند به حقوق برابر با قدرتهای دریانورد غربی دست یابند لازم است به وضع سیاسی خود که قبل از اکتشافات دریایی اروپا داشته‌اند بازگردند؛ یعنی یکپارچگی خود را بازیابند و به اتحاد و تشکلی در صحنهٔ مناسبات بین‌المللی دست بزنند و به این خیال واهی دل خوش نکنند که روزگاری فرا خواهد رسید که کشورهای بزرگ دریانورد از سرانصاف و عدل به قبول حقوق و منافع مشروع آنان تن در دهند — حقوق و منفعی که سالها بل قرن‌ها از آنان سلب کرده و به یغما برده‌اند — و به گونه‌ای قوانین حقوقی را وضع نمایند که حقوق سلب شدهٔ آنها را جبران کنند تا بعد از این از حقوق برابر برخوردار شوند.

نظر به اینکه پس از انقلاب صنعتی، وضع قواعد حقوقی و

برخورداری از منابع دریا تحت تأثیر پیشرفتهای علمی و فنی اروپاییان قرار داشته است بر دیگر کشورهای جهان، به ویژه کشورهای مسلمان، واجب است که خود را به ابزار فنی لازم مجهز سازند تا استیلای دریایی غرب یعنی محاصره نظامی دریایی آسیا و آفریقا و امریکای مرکزی و لاتین را بشکنند و اصل آزادی دریانوردی را در رديه (جنبه) و کاربرد نظامی آن ملغی سازند و فقط برای استفاده تجاری اصل آزادی دریاها را به مورد اجرا بگذارند تا کشورهای هر منطقه بتوانند در پناه مناطق جغرافیایی خود و به دور از تهدید قدرتهای بیگانه در امنیت و آرامش بسر برند و با استفاده از فتاوری (تکنولوژی) لازم از منابع دریاها بهره برداری کنند و نقاط سوق الجیشی دریایی را به بیگانگان وانگذارند. تنها در اینچنین موقع و موضعی خواهند توانست با حقوق برابر و همعرض با قدرتهای دریایی، به وضع قواعدی که حاوی حقوق حقّه و حافظ منافع کلیه ملل عالم بوده باشد بپردازند. هر چند تا آن روز راهی دراز در پیش است اما امری است شدنی. بررسی تاریخ حقوق بین الملل دریاها به ویژه توجه به آخرین مرحله تحوّل آن که تفوق اروپا بر جهان را در عصر جدید تحقق بخشیده است مثبت این مدعا است. به دیگر سخن، گذشته چراغ راه آینده است ولو گذشته دیگران باشد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی