

شناخت امنیت دریایی



درباره کتاب

شناخت امنیت دریایی با نگرشی میان‌رشته‌ای، ابعاد نظری، حقوقی و عملی امنیت در پهنه دریایی را بررسی می‌کند. از تهدیدهای سنتی مانند دزدی دریایی، قاچاق و تروریسم دریایی تا تهدیدات نوپدید نظیر حملات سایبری به زیرساخت‌های بندری و سیستم‌های ناوبری، همگی در چارچوبی علمی و تخصصی تحلیل شده‌اند. نویسنده با استفاده از مجموعه‌ای از مباحث حقوق بین‌الملل و حقوق دریایا، فضای پرتنش دریایا را فراتر از عرصه نظامی نگریسته و آن را به بخشی ضروری از امنیت اقتصادی، محیط‌زیستی، سایبری و حقوقی تبدیل می‌کند.

با بهره‌گیری از مطالعه موردی در مناطق حساس جهان، متن نشان می‌دهد چگونه تحلیل دقیق داده‌ها و اطلاعات دریایی - شامل داده‌های ناوبری، مخابرات دریایی و مانیتورینگ محیطی - می‌تواند راهگشای پیش‌بینی تهدیدها و مدیریت هوشمند ریسک باشد. این کتاب با تأکید بر همکاری‌های بین‌المللی؛ از جمله تبادل اطلاعات، هماهنگی نهادهای دریایی و حقوقی و توسعه راهبردهای مشترک، صحنه‌ای فراملی برای امنیت دریایی ترسیم می‌کند. این مرجع ارزشمند برای دانشجویان، پژوهشگران، تصمیم‌سازان، فعالان حوزه امنیت بین‌الملل و حقوق دریاهاست که به دنبال راهنمایی علمی و کاربردی برای مواجهه با چالش‌های پیچیده دریایی هستند.

درباره نویسنده

کریستین بوگر، استاد روابط بین‌الملل در دانشگاه کپنهاگ و مدیر گروه تحقیقاتی «زیرساخت‌های اقیانوسی»، با بیش از ۲۰۰ مقاله و کتاب در حوزه حکمرانی دریا، امنیت دریایی و مقابله با جرائم آبی، از کارشناسان مورد اعتماد سازمان‌های بین‌المللی همچون یوان‌آی‌دی‌آر و مؤسسه سیف‌سیز است. تیموتی ادموندز، استاد امنیت بین‌المللی و مدیر تحقیق در دانشگاه بریستول، با بیش از ۹۰ آثار پژوهشی و تجربه مشاوره به نهادهایی مانند دولت بریتانیا و پارلمان انگلیس در تدوین استراتژی‌های امنیت دریایی، نقشی کلیدی در ارتقای ظرفیت‌های دریایی ایفا کرده است.

درباره مترجمان

سید احسان دستغیب (شیراز، ۱۳۵۹)، پژوهشگر دکتری علوم سیاسی و روابط بین‌الملل در دانشگاه مادرید و تحلیلگر حوزه حکمرانی و سیاست‌گذاری عمومی، بین‌الملل و مطالعات ایران است. رساله او بر پیوند میان حکمرانی، اقتصاد سیاسی، دولت، اصلاحات و پیامدهای آن بر تحولات اجتماعی ایران تمرکز دارد. او درباره تحریم‌ها، سیاست خارجی، ژئوپلیتیک انرژی و نسبت سیاست‌های بین‌المللی با تحولات ایران به نگارش و تحلیل پرداخته است. همچنین، با رسانه‌ها و نهادهای مطالعاتی در اروپا و خاورمیانه همکاری داشته و نوشته‌ها و تحلیل‌های او در رسانه‌های گوناگون منتشر شده است. رساله‌ای در باب مدارا و بردباری، بال‌های شجاعت، نمایشنامه دختر مرد چاهکن، و همین کتاب از جمله آثار ترجمه‌شده احسان دستغیب است.



حسن فتاحی، (تهران، ۱۳۶۱) دانش‌آموخته دانش‌های زاستاری (علوم پایه) و مهندسی است. در کارنامه‌اش تدریس فیزیک، اخترشناسی، تاریخ علم، سیاست‌گذاری هسته‌ای و توسعه ایران دیده می‌شود. وی تاکنون آثار متعددی در زمینه‌های تخصصی فیزیک، علم برای عموم، اخترشناسی، ریاضی و موضوعات مرتبط با علوم انسانی را در کنار همکارانش، از جمله احسان دستغیب، ترجمه کرده است. او از سال ۹۷ در نشریات داخلی و خارجی درباره اخترفیزیک، توسعه نیافتگی ایران و جنگ ایران و عراق می‌نویسد. همچنین، در جایگاه مشاور فنی مهندسی و پژوهشگر این حوزه‌ها فعالیت دارد.



شناخت امنیت دریایی

تیموتی ادموندز و کریستین بوگر

ترجمه احسان دستغیب

و

حسن فتاحی



بوگر، کریستین، ۱۹۷۵-م. Bueger, Christian - ادموندز، تیموتی، ۱۹۷۳-م. Edmunds, Timothy
شناخت امنیت دریایی/کریستین بوگر، تیموتی ادموندز: ترجمه احسان دستغیب، حسن فتاحی.
تهران: مهراندیش، ۱۴۰۵.
ص. ۳۶۰

۹۷۸-۶۲۲-۸۱۵۸-۷۴-۷

۷۱۸۵

۳۵۹/۰۳

۱۰۵۶۲۹۷۱



در این کتاب از «نشانه درنگ» که با علامت «!» مشخص می‌شود، استفاده شده است. «نشانه درنگ» نویسه مناسبی است که به جای ویرگول نابجا می‌نشیند و بسیاری از دشواری‌های خواندن درست متن فارسی را نیز برطرف می‌کند.



شناخت امنیت دریایی

- تیموتی ادموندز و کریستین بوگر.
- ترجمه احسان دستغیب و حسن فتاحی.
- آماده‌سازی، ویرایش و نظارت فنی: مهراندیش.
- چاپ اول، تهران، ۱۴۰۵. چاپ: قشقایی.
- ۵۰۰ نسخه. شماره نشر: ۴۳۴.
- شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۸۱۵۸-۷۴-۷.



برای مشاهده قیمت، لطفاً اسکن کنید.



هرگونه خلاصه‌نویسی، تکثیر و یا تولید مجدد این کتاب، به‌صورت کامل و یا بخشی از آن، اعم از چاپ، کپی، فایل صوتی یا الکترونیکی بدون اجازه کتبی ناشر ممنوع و موجب پیگرد قانونی است.

انتشارات مهراندیش

خیابان فلسطین شمالی، بعد از خیابان بزرگمهر، نرسیده به خیابان انقلاب،
کدپستی: ۱۴۱۶۹۳۴۱۱۳. واحد یک.
تلفن: ۶۶۴۸۹۳۶۵-۲۱. همراه: ۰۹۱۲ ۵۵۹ ۱۶۰۲



www.mehrandishbooks.com www.mehrandishbook.com mehrandish@gmail.com

mehrandishnashr

mehrandishbooks

@mehrandsishbooks

این کتاب ترجمه‌ای است از:

Understanding Maritime Security.

CHRISTIAN BUEGER & TIMOTHY EDMUNDS

Oxford University Press. 2024

فهرست

پیشگفتار مترجمان	۱۱
پیشگفتار مترجمان بر بحران هرمز و بازگشت امنیت دریایی به کانون سیاست جهانی:	۳۳
مقدمه	۴۱
فهرست علائم اختصاری	۴۴
درک امنیت دریایی	۴۹
۱-۱. اهمیت امنیت دریایی در چیست؟	۴۹
۱-۲. امنیت دریایی چیست؟	۵۰
۱-۳. ویژگی‌های کلیدی امنیت دریایی	۵۲
۱-۴. فرصت‌های امنیت دریایی	۵۵
۱-۵. چگونه این کتاب را بخوانیم؟	۵۷
تاریخچه‌ای کوتاه از امنیت در دریا	۶۳
۲-۱. تاریخ اقیانوس و تکامل امنیت دریایی	۶۳
۲-۲. چهار اقدامی که به شکل‌گیری امنیت دریایی انجامید	۶۴
۲-۳. پیدایش دستور کار امنیت دریایی	۷۷
۲-۴. بستر امنیت دریایی	۸۷
چارچوب‌های تحلیل امنیت دریایی	۸۹
۳-۱. ابزارهای فکری و چارچوب‌های تحلیلی	۸۹
۳-۲. حقوق دریایی و چارچوب‌های قانون‌محور	۹۰
۳-۳. چارچوب‌های کشورمحور: منافع و نهادها	۹۹
۳-۴. رویکردهای تفسیری: مفهوم‌سازی، شناخت عملی	۱۰۸
۳-۵. علل ریشه‌ای ناامنی دریایی	۱۱۸
۳-۶. استفاده از چارچوب‌های تحلیلی	۱۲۸
درگیری‌های میان‌کشوری، تروریسم و مناطق خاکستری	۱۳۱
۴-۱. درگیری سیاسی در حوزه دریایی	۱۳۱
۴-۲. درگیری‌های میان‌کشوری و مناقشات	۱۳۲

۳-۴. تروریسم دریایی و خشونت افراط‌گرایانه.....	۱۴۶
۴-۴. مناطق خاکستری.....	۱۵۶
۵-۴. درک درگیری و تروریسم در دریا.....	۱۶۷
جرائم آبی: دزدان دریایی، قاچاقچیان و مجرمان زیست محیطی.....	۱۶۹
۱-۵. گوناگونی جرائم در دریا.....	۱۶۹
۲-۵. جرم آبی چیست؟.....	۱۷۰
۳-۵. خطرات دزدی دریایی.....	۱۷۶
۴-۵. قاچاق از طریق دریا.....	۱۸۷
۵-۵. ماهیگیری غیرقانونی و دیگر جرائم زیست محیطی.....	۲۰۴
۶-۵. درهم تنیدگی‌ها.....	۲۱۵
معرفی افراد و نهادها در حوزه امنیت دریایی.....	۲۱۷
۱-۶. کنشگران در حوزه امنیت دریایی.....	۲۱۷
۲-۶. یک کشور چه چیزهایی دارد؟ نیروی دریایی، گارد ساحلی و نهادهای دیگر.....	۲۱۸
۳-۶. عرصه جهانی: سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای.....	۲۳۱
۴-۶. منافع: صنعت و تأمین‌کنندگان خصوصی امنیت.....	۲۴۵
۵-۶. فراتر از اعتراض؟ سازمان‌ها و فعالین غیردولتی.....	۲۵۶
۶-۶. ادغام کنشگران امنیت دریایی.....	۲۶۶
جعبه‌ابزار راه‌حل‌های امنیت دریایی.....	۲۶۹
۱-۷. شناسایی راه‌حل‌ها.....	۲۶۹
۲-۷. غیررسمی بودن و آزمایش‌گرایی.....	۲۷۰
۳-۷. عملیات‌ها در دریا.....	۲۷۹
۴-۷. راهبردهای امنیت دریایی.....	۲۸۸
۵-۷. هوشیاری حوزه دریایی (MDA).....	۷۹۲
۶-۷. ظرفیت‌سازی.....	۳۰۹
۷-۷. بهره‌برداری و ارتقاء جعبه ابزار.....	۳۱۹
چالش‌های نوین و چشم‌انداز آینده.....	۳۲۱
۱-۸. فضای در حال تکامل امنیت دریایی.....	۳۲۱
۲-۸. خودکارسازی (اتوماسیون) و امنیت سایبری.....	۳۲۲
۳-۸. محافظت از زیرساخت‌های حیاتی: بنادر، کابل‌ها و خطوط لوله.....	۳۳۰
۴-۸. تغییر اقلیم و ازدست‌رفتن تنوع زیستی.....	۳۴۰
۵-۸. میان تفکر سیاره‌ای و ژئوپلیتیک.....	۳۴۷
۶-۸. موج پنجم یا عصر جدید؟.....	۳۵۶

این کتاب تقدیم می‌شود به آنان که دانستند مرز تنها خطی بر نقشه نیست،
بلکه عهدی است میان انسان و خاک و دریا، و برای پاسداشت این عهد،
جان خویش را به امواج سپردند؛
به روان بزرگ دریادار شهید غلامعلی بایندر
و برادر دلاورش، ناسروان شهید یدالله بایندر،
که در سیاهی هجوم، فانوس بیداری بودند؛
و شهید جواد صفری مقدم، نخستین تکاور شهید خرمشهر در جنگ هشت‌ساله.

پیشگفتار مترجمان

درک پدیده امنیت دریایی، بدون شناختِ دگرگونی‌های تاریخی آن در بستر تمدن‌های گوناگون ممکن نیست. دریا، اگرچه از نظر فیزیکی یک پهنه طبیعی است، اما همواره در معرض نظم‌بخشی اجتماعی، حقوقی و سیاسی ازسوی قدرت‌های انسانی قرار داشته است. آنچه امروز به نام «حقوق بین‌الملل دریاها» شناخته می‌شود، حاصل انباشت چندلایه سنت‌های حقوقی، عرفی، مذهبی و سیاسی تمدن‌های مختلف در طول تاریخ است.

اگرچه امروزه قوانین و حقوق بین‌الملل دریاها عمدتاً بر پایه مفاهیم و فلسفه‌ای که در اندیشه غربی شکل گرفته‌اند بنا شده است، اما تجربه‌های تاریخی و حقوقی در زمینه امنیت و نظم‌بخشی دریایی صرفاً محدود به جهان غرب یا تمدن‌های خاص نبوده است. هر سرزمینی که به دریا دسترسی داشته، روایت و سهم ویژه‌ای در تکوین مفاهیم و سازوکارهای مرتبط با امنیت، حاکمیت و بهره‌برداری از دریا ایفا کرده است.

ایران نیز کشوری است که سرنوشت و هویت تاریخی آن با دریا پیوندی ناگسستنی دارد. از دوران باستان، ایرانیان به اهمیت آب‌های پیرامونی خود پی برده بودند و برای دفاع، تجارت و گسترش اقتدار خویش به دریا روی آوردند. امپراتوری‌های کهن ایران، به‌ویژه هخامنشیان، نیروی دریایی توانمندی ایجاد کردند که عرصه فعالیتش از دریای پارس تا مدیترانه گسترده بود. در دوره‌های بعد نیز دریا مجرای برای پیشرفت و تماس‌های فرامرزی

ایرانیان بوده است. بازرگانان و دریانوردان ایرانی در سده‌های میانه در آب‌های اقیانوس هند و دریای چین به کشتی‌رانی پرداختند و از این رهگذر^۱ پیام‌آور فرهنگ و تمدن ایرانی به سرزمین‌های دوردست شدند.

ایرانیان باستان، به‌ویژه در دوره هخامنشیان (۵۵۰-۳۳۰ ق.م.)، نخستین قدرت آسیایی بودند که مفهوم «قدرت دریایی»^۲ را در مقیاس امپراتوری به کار بستند. کوروش بزرگ پس از فتح بابل (۵۳۹ ق.م.) با کامل کردن تسلط خویش بر خلیج فارس و سواحل آن تا دریای عمان، به بنیان‌گذاری یک نیروی دریایی و سازماندهی بنادر اقدام کرد (برایانت^۳، ۲۰۰۲). داریوش یکم (۴۸۶-۵۲۲ ق.م.) با احداث بنادر بزرگ در بابل و جزیره خارک و راه‌اندازی کارگاه‌های کشتی‌سازی در فنیقیه، اولین ناوگان امپراتوری ایران را تأسیس کرد؛ ناوگانی که در عملیات‌های نظامی علیه یونان (نبرد ماراتون، ۴۹۰ ق.م.) و سرکوب شورش‌های دریایی ایونیان نقش حیاتی ایفا کرد (برن^۴، ۱۹۶۲). داریوش، همچنین، با حفر کانال سوئز باستانی میان نیل و دریای سرخ، مسیر دریایی ایران به مدیترانه و اقیانوس هند را کوتاه‌تر ساخت و امکان جابه‌جایی سریع نیروها و کالاها را فراهم آورد (پوزامنتیه^۵، ۲۰۱۳). اسناد هرودوت (کتاب هفتم) و سنگ‌نبشته‌های هخامنشی نشان می‌دهند که ایرانیان نه تنها از کشتی‌های جنگی فنیقی و مصری استفاده کردند، بلکه از ملوانان و ناخدایان یونانی برای هدایت ناوگان بهره می‌گرفتند و با آنان قراردادهای رسمی منعقد می‌کردند. شواهد نشان می‌دهد که دریانوردی و امنیت دریایی در دوران هخامنشی با تکیه بر ناوگان متحرک (گریزو در جداول و رودخانه‌ها)، گشت‌زنی در تنگه‌ها و بنادر کلیدی تأمین می‌شد، یعنی نیروی دریایی وظیفه حفاظت از خطوط دریایی را بر عهده داشت. در دوران اشکانی و ساسانی نیز میراث دریابانی و دریانوردی ادامه یافت. اشکانیان به دلیل تمرکز بر جاده ابریشم، کمتر بر دریا تمرکز کردند، اما در دوره ساسانیان (۲۲۴-۶۵۱ م.) خلیج فارس و دریای عمان به مهم‌ترین مسیرهای تجاری و نظامی ایران بدل شد. شاهان ساسانی برای مقابله با نفوذ بیزانس در دریای سرخ و مهار قدرت‌های عرب شبه‌جزیره، بنادر جنوب ایران را گسترش دادند و ناوگان‌هایی در بصره، سیراف و هرمز مستقر کردند (هاوارد، جانستون، ۲۰۰۶).

1. Thalassoocracy.

2. Briant.

3. Burn.

4. Posamentier.

به‌ویژه در جنگ‌های ایران و بیزانس، دریابانی ایرانیان در دریای مدیترانه شرقی و دریای سرخ نیز نقش یافت و از حملات دزدان و رومی‌ها جلوگیری می‌کرد (لوو گریتریکس^۱، ۲۰۰۲). از اروپا و جهان اسلام و حوزه تمدنی خاورمیانه گرفته تا شرق آسیا، مرور این‌گونه تجربه‌ها، خصوصاً در قرون وسطی، و بررسی سیر تطور آن‌ها تا دوران مدرن، در فهم ریشه‌های مفاهیم امروزی امنیت دریایی نقش کلیدی دارد.

این تحولات در تمدن ایرانی بخشی از یک روند گسترده‌تر بود که در دیگر تمدن‌ها نیز به شیوه‌های گوناگون پی گرفته شد. مفاهیم امنیت، حاکمیت و بهره‌برداری از دریا، در دل تمدن‌های کهن همواره با ضرورت‌های تجاری، نظامی و سیاسی پیوند خورده و در پاسخ به تهدیدها و فرصت‌های محیط پیرامونی شکل گرفته‌اند. از اروپا و جهان اسلام تا شرق آسیا، همین نیازهای اساسی باعث شد که تمدن‌های دیگر نیز الگوهای خاص خود را برای نظم‌بخشی به دریاها و بهره‌گیری از آن‌ها تدوین کنند. درک این روندهای موازی و گاه متقاطع، به‌ویژه در قرون وسطی، اهمیت ویژه‌ای دارد؛ چراکه بسیاری از اصولی که امروزه در حقوق بین‌الملل دریاها و اندیشه‌های مربوط به امنیت و آزادی دریاها مشاهده می‌کنیم، ریشه در همین تحولات دارند. به‌ویژه در تمدن اروپایی، که از سنت حقوق رومی تغذیه می‌کرد و بعدها در بستر دریانوردی قرون وسطی بالید، می‌توان شکل‌گیری تدریجی مفاهیمی همچون «آزادی دریا» و «حاکمیت ساحلی» را به‌خوبی مشاهده کرد.

اروپا - از حقوق رومی تا دریانوردی قرون وسطی:

اندیشه‌های مربوط به دریا و کشتیرانی در تمدن اروپایی سابقه‌ای دیرینه دارد. حقوق دانان رومی بر این باور بودند که دریا به حکم طبیعت متعلق به همگان است و هیچ کس نمی‌تواند آن را به انحصار خود درآورد؛ به تعبیر آن‌ها «دریا طبیعتاً به روی همه باز است» و همچون هوا به همگان تعلق دارد. این دیدگاه که در مجموعه قوانین رومی (به‌ویژه آیین‌نامه ژوستینیان^۲) منعکس شد، بنیانی را بنا نهاد که بعدها در سنت حقوقی اروپایی به اصل آزادی دریاها تعبیر گشت. در عمل نیز طی دوران باستان و نیمه نخست قرون وسطی، بهره‌برداری

1. Lieu & Greatrex.

۲. Corpus Juris Civilis، آیین‌نامه ژوستینیان، مجموعه قوانین مدنی است که به دستور امپراتور ژوستینیان یکم (حکمرانی: ۵۲۷-۵۶۵ میلادی) در امپراتوری روم شرقی (بیزانس) گردآوری و تدوین شد. این مجموعه مهم‌ترین کوشش در تاریخ روم برای نظام‌مند کردن قوانین بود و پایه حقوق مدنی اروپا شد.

از دریای آزاد برای همه ملت‌ها آزاد بود و هیچ قدرتی ادعای انحصاری بر اقیانوس‌ها نداشت. با این حال، از نیمه دوم قرون وسطی به تدریج الگوی دیگری پدیدار شد. با شکل‌گیری دولت‌های ساحلی نیرومند در اروپا، هر قدرت دریایی خود را حاکم بلامنازع آب‌های مجاور سرزمین خویش می‌پنداشت. دولت - شهرهای دریانورد مانند ونیز و جنوا در مدیترانه ادعای «دریای بسته» در قلمروهای خود را داشتند و برای عبور کشتی‌های خارجی عوارض و محدودیت وضع می‌کردند. در شمال اروپا نیز پادشاهی‌هایی چون انگلستان و دانمارک عبور از آب‌های نزدیک سواحلشان را منوط به پرداخت تعرفه یا ادای احترام به پرچم خود کرده بودند. به عنوان نمونه، جمهوری و نیز مدعی حاکمیت بر دریای آدریاتیک بود و پادشاهی‌های اسکاندیناوی حق ماهیگیری بیگانگان را در دریای بالتیک ممنوع می‌کردند. این دوره را می‌توان زمان چیرگی نظریه دریای بسته^۱ در عمل دانست که براساس آن 'بخش‌هایی از دریا تحت سلطه انحصاری یک قدرت قرار می‌گرفت. در عین حال، سنت حقوقی دریایی در اروپا بی‌توجه به این تحولات قدرت‌محور نبود. مجموعه‌هایی از قواعد عرفی بین ملوانان و تجار شکل گرفت که برخی مبدل به مَدُوناتی بانفوذ شدند. یکی از کهن‌ترین این مَدُون‌ها قانون رودس^۲ در امپراتوری بیزانس (سده هفتم میلادی) بود که خود بر پایه حقوق رومی و عرف جزیره رودس در دوران باستان تدوین شده بود. قانون دریایی رودس بر مسائلی همچون مسئولیت خسارت کالاهای کشتی در توفان‌ها یا حملات دزدان دریایی تأکید داشت و هزینه زیان را به‌طور عادلانه بین مالک کشتی، بازرگانان صاحب کالا و مسافران تقسیم می‌کرد. این قاعده حقوقی، در واقع، شکلی ابتدایی از بیمه دریایی بود که خطرات مشترک سفرهای دریایی را میان ذی‌نفعان توزیع می‌کرد. چنین قوانینی نشان‌دهنده پیشرفت بالای تجارت و کشتیرانی در آن دوران و تلاش برای ایجاد نظم و امنیت در دریاهاست.

1. Mare clausum.

۲. Lex Rhodia de iactu. (به لاتین)، قانون رودس به معنای «قانون رودسی درباره خسارت مشترک در دریا» است. خاستگاه آن 'جزیره رودس در دریای اژه است که در سده‌های ۳۰۰ تا ۱۰۰ پیش از میلاد یکی از قدرت‌های دریایی و کانون بازرگانی و حقوق دریایی جهان باستان بود. بازرگانان دریایی رودس برای تقسیم خسارت ناشی از حوادث در دریا، مانند انداختن بار به دریا برای نجات کشتی در توفان، مقرراتی وضع کردند. این قاعده، که امروزه در حقوق دریانوردی به نام «خسارت همگانی» (General Average) شناخته می‌شود، اساساً از همین قانون رودس گرفته شده است. امپراتوری روم شرقی (بیزانس) نیز این قانون را در نظام حقوقی خود پذیرفت و در سده هفتم میلادی، در روزگار امپراتور هرکلیوس (۶۱۰-۶۴۱ م.) و پس از او، آن را به عنوان بخشی از آیین‌نامه‌های حقوقی و تجاری به کار برد.

در اروپای غربی نیز مجموعه قوانین مشهوری مانند فرمان‌های اولرون در اواخر قرن دوازدهم تدوین شد که نخستین قانون دریایی جامع در شمال غرب اروپا به‌شمار می‌آید.^۱ قوانین اولرون که احتمالاً تحت تأثیر سنت مدیترانه‌ای (مثلاً قانون رودس) بودند، به‌سرعت در میان ملوانان انگلیسی، فرانسوی و شمال اروپا رواج یافتند و پایه‌ای برای حقوق دریایی عرفی آن مناطق شدند. محور این قوانین نیز تنظیم روابط میان مالک کشتی، ناخدا، خدمه و تجار و تعیین تکالیف هرکدام در قبال حوادثی نظیر غرق شدن یا خسارت دیدن کشتی بود. بدین ترتیب، حتی در زمانه‌ای که قدرت‌های سیاسی برای تسلط بر دریاها رقابت می‌کردند، یک زیربنای حقوقی بین‌المللی (یا فراملی) به‌صورت عرفی در میان جوامع دریانورد به وجود آمده بود که نظم‌بخشی به امور دریایی و تأمین امنیت نسبی دریاها را امکان‌پذیر می‌ساخت.

جهان اسلام - تداوم سنت‌های باستانی و شکل‌گیری حقوق دریایی اسلامی:
هم‌زمان با اروپا، در قلمروهای اسلامی نیز نگاه ویژه‌ای به دریا شکل گرفت که هم متأثر از میراث باستانی بود و هم نوآوری‌های خود را داشت. با گسترش اسلام در سواحل مدیترانه، از قرن هفتم میلادی به‌بعد، خلافت‌های اسلامی (امویان و عباسیان) به میراث دریایی بیزانس دست یافتند. از منظر پژوهش‌های تاریخی - حقوقی و با تکیه بر منابع اصیل، آنچه در تمدن اسلامی به‌تدریج به‌عنوان فقه‌البحار شناخته شد، حاصل پیوندی خلاقانه میان سنت‌های حقوقی و نهادی باستانی (به‌ویژه میراث بیزانسی در مدیترانه و میراث ایرانی در خلیج فارس) با اصول شریعت و اجتهاد فقهای مسلمان بود. بررسی اسناد پاپیروسی مصر^۲ در سده‌های نخست اسلامی

۱. *Rolls of Oleron. Judgments of Oleron*، فرمان‌های اولرون یکی از کهن‌ترین مجموعه قوانین دریایی اروپاست، تدوین‌شده در اواخر قرن ۱۲ میلادی، که به نام جزیره اولرون در سواحل آتلانتیک فرانسه (نزدیک لاروشل) شناخته می‌شود. این مجموعه قواعد که عمدتاً عرف دریایی بازرگانی را گرد می‌آورد، از زمان حکومت الینور آکیتن و ریچارد یکم (قلب‌شیر) در انگلستان و فرانسه رواج یافت و بعدها به‌عنوان مبنایی برای حقوق دریایی اروپا، به‌ویژه در انگلستان و شمال اروپا، پذیرفته شد.
۲. *The Egyptian papyrus documents*، اسناد پاپیروسی مصر به مجموعه فراوان اسناد حقوقی، اداری، مالی، نامه‌ها، قراردادهای و حتی آثار ادبی گفته می‌شود که بر روی پاپیروس (کاغذ گیاهی مصری) نوشته شده‌اند. این اسناد از هزاران سال تمدن مصر، از دوره فراغه (سده‌های پیش از میلاد) تا دوره بطلمیوسی، رومی، و بیزانسی (تا حدود قرن هفتم میلادی) باقی مانده و در حفاری‌های باستان‌شناسی در مناطق خشک مصر کشف شده‌اند. اسناد پاپیروسی یکی از مهم‌ترین منابع تاریخ اقتصادی، اجتماعی، و حقوقی دنیای باستان و به‌ویژه جهان یونانی - رومی هستند.

(مانند آنچه مقریزی^۱ در *الخطط* و پژوهشگران مدرن چون بلانک و شابان مستند کرده‌اند)^۲ نشان می‌دهد که والیان مسلمان، به‌ویژه در شام و مصر، با حفظ کارگاه‌های کشتی‌سازی بیزانسی، سازمان‌های دریایی و حتی نیروی کار مسیحی محلی، زیرساخت‌های دریایی را تقویت و سپس در چارچوب شریعت بازتفسیر کردند. هم‌زمان در خلیج فارس و دریای عمان، که به‌نوعی «حیات خلوت» ایران ساسانی بود، ایرانیان مسلمان‌شده، به‌ویژه خاندان‌های شیعی بومی در مناطق ساحلی چون هرمز و بندرعباس، نقشی کلیدی در انتقال دانش دریانوردی و عرف‌های دریایی ایرانی به ساختارهای اسلامی ایفا کردند، به‌طوری‌که شماری از قواعد مندرج در *فقه البحار*، به‌ویژه در زمینه مسئولیت ناخدا (ربان)، قواعد نجات در دریا، و شیوه حل و فصل دعاوی بندری، برگرفته از سنت‌های دریایی ایرانی و ساسانی بود که در مدارس فقهی اهل سنت (مالکی و شافعی) و سپس در اندیشه فقهی شیعه دوازده‌امامی تداوم یافت. شیعیان ایرانی در قرون میانه، به‌ویژه در دوره ایلخانی و صفوی، با ساماندهی نهادهای بندری و تدوین دستورالعمل‌های شرعی - عرفی، سهم درخور توجهی در نگه‌داشت امنیت و اخلاق دریایی در آب‌های پیرامونی داشتند. از این منظر، *فقه البحار* را باید تبلور نوعی «جهان‌شمولی بومی‌شده» در حقوق اسلامی دانست که میراث ایرانیان و نقش پررنگ جوامع شیعی در آن غیرقابل انکار است.

نتیجه این فرایند آن بود که تا آغاز قرن نهم میلادی (سوم هجری) یک نظام حقوقی دریایی منسجم در جهان اسلام شکل گرفته بود که تقریباً همه ابعاد دریابانی را پوشش می‌داد. این نظام 'قواعدی برای حمل و نقل کالا از طریق آب، قراردادهای کرایه کشتی، استخدام ملوانان، رفتارهای مجاز در کشتی، و سایر مسائل دریانوردی وضع کرده بود.

جالب آنکه علاوه بر موضوعات تجاری، حقوق دانان مسلمان مباحثی را نیز در باب وضعیت حقوقی دریاها، آزاد و آب‌های ساحلی مطرح نمودند. به بیان دیگر، در تفکر حقوقی اسلامی پیشامدرن، مفاهیم «دریای آزاد» و «دریای سرزمینی» شناخته شده بود و اصولی برای تعیین حدود صلاحیت دولت‌ها در آب‌های مجاور سرزمینشان وجود

۱. مقریزی، تقی‌الدین احمد بن علی (۷۶۶-۸۴۵ ق/۱۳۶۴-۱۴۴۲ م)، *مورخ و جغرافی‌دان مصری دوره مملوکی و نویسنده المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار* (معروف به *الخطط*). این اثر یک دانشنامه تاریخی - جغرافیایی درباره محله‌ها، بناها، آداب و زندگی اجتماعی در قاهره و مصر است.

۲. Blanc, André Raymond, اورشناس فرانسوی معاصر؛ و Shaban, M. A. (Muhammad Abd al-Hayy Shaban), *A New Interpretation of Islamic History: The Abbasid Revolution*, که به مورخ مصری معاصر و نویسنده *A New Interpretation of Islamic History: The Abbasid Revolution*، که به بازخوانی تاریخ اجتماعی و سیاسی اسلام پرداخته است.

داشت.^۱ برای نمونه، منابع تاریخی نشان می‌دهند که حکومت‌های مسلمان برای دفاع از سواحل خود و حمایت از حقوق صید و منافع اقتصادی مردم ساحل‌نشین، نوعی حاکمیت محدود بر نوار ساحلی دریایی قائل بودند و حضور بیگانگان مسلح را در آن محدوده تحمل نمی‌کردند. این حاکمیت دریایی محدود را می‌توان معادل ابتدایی «دریای سرزمینی» در حقوق مدرن دانست که بعدها در حقوق بین‌الملل با مفهوم سه مایل دریایی تبلور یافت. فقیهان مسلمان، همچنین، اصل آزادی دریایی در ماورای آن نوار ساحلی را پذیرفته بودند؛ بدین معنا که اقیانوس‌های پهناورتر (مانند اقیانوس هند) را عرصه‌هایی مشترک برای همگان می‌شمردند که قابل تملک انحصاری توسط هیچ حکومت واحدی نیست. پژوهش‌های جدید نشان داده است که بسیاری از اصول بنیادین حقوق بین‌الملل پیشامدرن در زمینه وضعیت حقوقی دریاها و آزاد و دریای سرزمینی، ریشه در جهان مدیترانه دارد و صرفاً آفریده اروپا نیست. به عبارتی، مسلمانان به همراه همسایگان بیزانسی و اروپایی خود در شکل دادن به قواعد عرفی دریا سهم داشته‌اند؛ رقابت‌ها و تعاملات دریایی میان جهان اسلام و مسیحیت (به‌ویژه از قرن یازدهم میلادی به بعد، طی جنگ‌های صلیبی و تصادم نیروی دریایی دو جهان) به پیدایش هنجارها و ضوابط بی‌سابقه‌ای درباره حقوق دریا انجامید که بعدها در سراسر اقیانوس‌های جهان تسری یافت.

از حیث عملی نیز جهان اسلام در قرون وسطی به واسطه موقعیت جغرافیایی خود^۱ نقشی مرکزی در تجارت دریایی ایفا می‌کرد. تا پیش از عصر اکتشافات اروپایی، بازرگانان مسلمان و مستعرب^۲ بخش اعظم خطوط کشتیرانی در نیمه شرقی جهان را در دست داشتند. سواحل اسلامی از مجمع‌الجزایر اندونزی در شرق تا سواحل اقیانوس اطلس در غرب را در بر می‌گرفت و شبکه وسیعی از خطوط بازرگانی در اقیانوس هند، خلیج فارس، دریای سرخ و مدیترانه اسلامی برقرار بود.

۱. برخی فقیهان مسلمان از سده‌های نخست اسلامی به مباحث حقوقی دریاها پرداخته و مفاهیمی همچون «حریم البحر» (آب‌های ساحلی) و «بحر مباح» (دریای آزاد) را برای تنظیم حدود صلاحیت دولت‌ها در آب‌های مجاور سرزمینشان به کار برده‌اند. این مفاهیم به‌ویژه در آثار فقهی شافعی و مالکی دیده می‌شود و ناظم قواعدی درباره بهره‌برداری و امنیت دریایی پیش از شکل‌گیری حقوق بین‌الملل مدرن بوده است. در پژوهشی جامع، حسن خلیلیه (Hassan S. Khalilieh)، پژوهشگر فلسطینی و استاد دانشگاه حیف، در کتاب *Islamic Law of the Sea: Freedom of Navigation and Passage Rights in Islamic Thought* (۱۹۹۸) نشان داده است که اصولی مشابه با مفاهیم مدرن «دریای آزاد» و «آب‌های سرزمینی» در تفکر حقوقی اسلامی پیشامدرن شناخته شده و به کار گرفته می‌شد.

۲. بازرگانانی که مسلمان نبودند (مثلاً مسیحیان بومی شام یا مصر یا یهودیان)، ولی فرهنگ و زبان عربی را پذیرفته و در شبکه بازرگانی اسلامی و عربی فعال شده بودند.

نکته قابل توجه این است که برخلاف مدیترانه که در آن^۱ کشمکش میان جمهوری‌های دریایی اروپایی و امپراتوری‌های اسلامی گاه به جنگ‌های دریایی و حضور مستمر ناوگان‌های نظامی می‌انجامید، در اقیانوس هند و آب‌های شرق دور تا پیش از ورود پرتغالی‌ها فضای نسبتاً صلح‌آمیزی حاکم بود. منابع تاریخی گواهی می‌دهند که کشتی‌های تجاری در اقیانوس هند عموماً بدون سلاح بودند و نیازی به همراهی کاروان‌های نظامی احساس نمی‌شد. این در حالی است که در مدیترانه همان دوران، تجارت و جنگ در هم آمیخته بود و قدرت‌های بازرگانی اروپایی برای کسب برتری تجاری به زور متوسل می‌شدند.

آرامش نسبی آب‌های اقیانوس هند نشانگر آن است که سنت آزادی‌های دریایی و امنیت نسبی خطوط کشتیرانی بدون سلطه انحصاری یک قدرت، به‌عنوان یک هنجار پذیرفته شده در میان دریانوردان بومی آن منطقه وجود داشت. تنها با ورود پرتغالی‌ها در اواخر قرن پانزدهم و تلاش آنان برای انحصار تجارت ادویه بود که این وضع دستخوش تغییر اساسی شد. پرتغال با ایجاد نظام مجوز بحری موسوم به کارتاز^۱ و استقرار ناوگان‌های مسلح در اقیانوس هند، کوشید تجارت دریایی را به انحصار خود درآورد و کشتی‌های مسلمان و هندی را تحت کنترل درآورد. واکنش جهان اسلام به این چالش نیز درخور توجه است؛ سلطان مصر (قایم‌بای و جانشینانش در دوره ممالیک) با همکاری پادشاهی‌های محلی هند (گجرات) ناوگانی جنگی در دریای سرخ و اقیانوس هند تجهیز کردند تا با سلطه‌جویی پرتغال مقابله کنند. اگرچه نهایتاً پرتغالی‌ها به‌طور موقت بر بخش‌هایی از خطوط تجارت ادویه مسلط شدند، اما هیچ‌گاه موفق نشدند کنترل کامل اقیانوس هند را در بلندمدت در اختیار داشته باشند. مقاومت مسلمانان و ظهور دیگر قدرت‌های دریایی (هلند، انگلستان) به تدریج به شکست سیاست دریای بسته پرتغال در شرق انجامید.

در ایران عصر صفوی نیز، به‌ویژه به فرماندهی شاه عباس یکم (۱۵۸۸-۱۶۲۹)، اهمیت ژئوپولیتیکی و اقتصادی خلیج فارس و دریای مکران برای ایران به‌طرز چشمگیری ارتقا یافت؛ شاه عباس دریافته بود که کنترل بنادر جنوبی - مانند هرمز، بندرعباس (نام‌گذاری شده به نام خودش) و بحرین - کلید مدیریت تجارت دریایی و امنیت منطقه‌ای

۱. در نظام مجوزدهی کارتاز (cartaz) کشتی‌های بازرگانی غیرپرتغالی ناگزیر بودند برای عبور از مسیرهای دریایی یا پهلوگیری در بنادر، کارتاز دریافت کنند، در غیر این صورت توقیف یا غرق می‌شدند.

است. وی با سازماندهی ناوگان دریایی بومی، تجهیز بنادر به دژها و ایجاد ائتلاف نظامی با انگلستان، توانست در سال‌های ۱۶۱۵ تا ۱۶۲۲ پرتغالی‌ها را از بحرین و هرمز بیرون کرده و راه را برای توسعه تجاری و نظامی ایران هموار سازد. این اقدامات نشان می‌دهد که صفویان نه فقط قدرت زمینی، بلکه ظرفیت درک و بهره‌برداری از دریای مکران و خلیج فارس را داشتند - بخشی از راهبرد بلندمدت خود برای امنیت ملی و رشد اقتصادی.

حضور فعال ایران در این عرصه دریایی، با تشکیل ناوگان متنوع و دفاع از ساحل‌های جنوبی در برابر تهدیدات پرتغالی‌ها، یکی از نخستین نمونه‌های تأسیس قدرت دریایی بومی در دنیای اسلام بود و زمینه‌ای مهم برای رقابت دریایی بعدی با امپراتوری‌های اروپایی در منطقه را فراهم آورد.

شرق آسیا - دریا به مثابه مرز طبیعی و سیاست درهای بسته:

سومین کانون تمدنی مهم در بحث سنت‌های دریایی، شرق آسیا (چین، ژاپن و کره) است. دیدگاه تاریخی این تمدن‌ها نسبت به دریا متفاوت از جهان غرب و اسلام بوده است. در اندیشه سیاسی سنتی چین، امپراتور فرمانروای تمامی آنچه زیر آسمان است (مفهوم تیان‌شیا) بود و، در نتیجه، دریاها و پیرامونی نیز به‌طور ضمنی بخشی از قلمرو جهان‌شمول امپراتور محسوب می‌شدند. با این حال، این شمول نظری به معنای توسعه عملی حاکمیت چین بر اقیانوس‌ها نبود. برعکس، چینیان باستان معمولاً توجه و اولویت بسیار کمتری به دریا و نیروی دریایی در قیاس با زمین و نیروی زمینی می‌دادند. دفاع از سرزمین در اندیشه نظامی چین به‌صورت سنتی معادل دفاع از مرزهای زمینی بود و اقیانوس به چشم یک دیوار بزرگ طبیعی نگریسته می‌شد که کشور را از تعرض بیگانگان محفوظ می‌دارد. برای قرن‌ها چینی‌ها تهدید جدی‌ای از سوی دریا احساس نمی‌کردند؛ برخلاف اروپا که سواحلش پر از قلعه‌های دریایی بود، در امتداد هزاران کیلومتر خط ساحلی چین اثری از استحکامات گسترده دیده نمی‌شد. راهبرد دفاعی چین در مواجهه با مهاجمان احتمالی دریایی عمدتاً عقب‌نشینی به عمق خاک و کشاندن دشمن به مصاف در زمین‌های داخلی بود تا مزیت آشنایی با سرزمین و امکانات لجستیکی امپراتوری به کار آید. از این رو، رویکرد چین به دریا بیشتر حالت انفعالی و دفاعی داشت تا تهاجمی.

نگرش فرهنگی نیز مؤید این عدم اقبال به دریاست: در ادبیات سنتی چین، دریا اغلب

به عنوان یک فضای هولناک یا حداقل غریب تصویر شده است. نقل است که «چینیان باستان نسبت به اقیانوس پهناور احساسی دوگانه از اشتیاق و تحقیر داشتند»؛ از سویی به ثروت‌ها و شگفتی‌های ورای دریا علاقه‌مند بودند و از سوی دیگر، آن را عرصه‌ای دون پایه‌تر از خاک حاصلخیز می‌دانستند. این طرز فکر سبب شد دریانوردی در فرهنگ چین هرگز منزلت و اولییتی هم‌سنگ کشاورزی و جنگ روی زمین نیابد. البته دوره‌هایی کوتاه از توجه ویژه به دریا در تاریخ چین مشاهده می‌شود؛ مهم‌ترین نمونه، اوایل دوران سلسله مینگ (قرن پانزدهم میلادی) است که امپراتوران این دودمان یک ناوگان عظیم اکتشافی به فرماندهی دریاسالار چنگ‌هه^۱ را روانه دریاهای دوردست کردند. این سفرها که با کشتی‌های گنجینه عظیم انجام شد، از سواحل آسیای جنوب شرقی تا هند، خلیج فارس و سواحل شرقی آفریقا را درنوردید. باین حال، هدف اصلی این مأموریت‌ها جهان‌گشایی دریایی یا استعمار سرزمین‌های دور نبود، بلکه بیشتر به نمایش شکوه امپراتوری چین و تحکیم نظام خراج‌گذاری سنتی محدود می‌شد. پس از چند دهه، دولت مینگ به طور داوطلبانه سیاست اکتشافات دریایی را کنار گذاشت و بار دیگر به رویکرد درون‌گرا بازگشت. این درون‌گرایی به شکل سیاست‌های مشهور دریابندی (هایجن) تجلی یافت. در اواخر قرن چهاردهم، بنیان‌گذار سلسله مینگ (امپراتور ژو یوان‌ژانگ) با صدور فرمانی هرگونه تجارت خصوصی دریایی را ممنوع کرد و فقط به هیئت‌های اعزامی کشورهای تابع اجازه داد در قالب مأموریت‌های خراج وارد چین شوند.

این تحریم دریا پاسخی به موج دزدی‌های دریایی (عمدتاً ازسوی دزدان ژاپنی و همچنین چینی‌های یاغی) بود که امنیت سواحل چین را مختل کرده بودند. هرچند اجرای کامل این ممنوعیت برای دولت مینگ ممکن نشد و در عمل 'قاچاق و تجارت پنهانی ادامه یافت، اما، در مجموع، بیانگر ترجیح حکومت چین به بستن درهای خود از بیم ناامنی‌های دریایی بود. سیاست دریابندی طی حدود دو قرن چندین بار لغو و اجرا شد تا نهایتاً در سال ۱۵۶۷ میلادی رسماً کنار گذاشته شد و چین شاهد شکوفایی دوباره تجارت دریایی (ولو تحت نظارت دولت) گردید. با وجود این، این دوره طولانی انزوا تأثیر خود را گذاشت و چین را در آستانه ورود اروپاییان به شرق آسیا، نسبت به تحولات

۱. Zhèng Hè (۱۳۷۱-۱۴۳۳/۱۴۳۵)، یکی از مشهورترین دریاسالاران و کاشفان تاریخ چین و جهان است. او در دوره سلسله مینگ به خدمت امپراتوری درآمد و به فرمان امپراتور یونگل مأمور شد که فرماندهی ناوگان عظیم چین را برعهده بگیرد و به سفرهای اکتشافی و دیپلماتیک در دریاهای جنوب بپردازد.

حقوق بین‌الملل دریاها بی‌تفاوت نگاه داشت. ژاپن و کره نیز روندی مشابه را طی کردند. حکومت توکوگاوا در ژاپن از اوایل قرن هفدهم سیاست ساکوکو (کشور بسته) را در پیش گرفت و ارتباط دریایی با خارج را به‌شدت محدود ساخت؛ به‌طوری که تا اواسط قرن نوزدهم هیچ کشتی خارجی (جز در موارد استثنایی مانند هلندی‌ها در ناگاساکی) اجازه پهلوگیری آزاد در بنادر ژاپن نداشت. کره در دوران سلسله چوسون نیز به «پادشاهی منزوی» معروف بود و مراودات محدود خود را صرفاً از طریق سفارت‌های دوره‌ای با چین حفظ می‌کرد تا سرانجام در اواخر قرن نوزدهم بر اثر فشارهای نظامی قدرت‌های غربی ناچار به گشودن دروازه‌هایش شد.

بنابراین، در شرق آسیا، برخلاف سنت اروپایی - اسلامی، مفهوم حقوق بین‌الملل دریاها به‌شکل معاهدات یا نظریه‌های حقوقی توسعه نیافت؛ زیرا این کشورها کمتر وارد تعاملات چندجانبه دریایی با همسایگان خود شدند و بیشتر در چارچوب نظام سلسله‌مراتبی تیان‌شیا و روابط خراج‌گذار به دریا می‌نگریستند. نتیجه آنکه تا زمان رویارویی، ناگزیر با قدرت‌های دریایی غرب (در قرن نوزدهم)، شرق آسیا ناچار شد مفاهیم حقوقی بیگانه‌ای را درمورد دریا بپذیرد که خود در شکل‌گیری‌شان سهمی نداشت.

گذار به دوران نوین - از «دریای بسته» تا آزادی دریاها:

با ورود به دوران مدرن (قرون ۱۵ و ۱۶ میلادی)، برخورد سنت‌های متفاوت دریایی به اوج خود رسید و رقابت بر سر امنیت دریایی و کنترل اقیانوس‌ها خصلتی جهانی یافت. پیشتازان این دگرگونی کشورهای اروپایی بودند که عصر اکتشافات را آغاز کردند. پرتغال و اسپانیا به‌عنوان قدرت‌های دریایی پیشرو، با حمایت کلیسا، سیاست دریای بسته را در مقیاسی بی‌سابقه دنبال کردند؛ بدین معنا که اقیانوس‌ها را میان خود تقسیم کرده و عبور و مرور سایر ملل را در آن ممنوع اعلام نمودند.

پیمان مشهور توردسی‌یاس (۱۴۹۴) به میانجی‌گری پاپ، کره زمین را به دو نیم‌کره نفوذ اسپانیا و پرتغال تقسیم کرد و متعاقباً پاپ نیکلاس پنجم طی فرمانی (زمانوس پانتیفیکس^۱، ۱۴۵۵) هرگونه تردد دریایی بدون مجوز پادشاه پرتغال را در سواحل آفریقا و هند حرام شمرد. پادشاهان پرتغال خود را در فرامین رسمی «ارباب فتح و کشتی‌رانی

1. Romanus Pontifex.

اتیوپی، عربستان، فارس و هند» می‌خواندند که نشان‌دهنده ادعای حاکمیت بر دریاهای دوردست بود. اسپانیا نیز پس از تسلط بر آمریکا، اقیانوس آرام را دریای بسته خود تلقی نمود و تنگه ماژلان را برای جلوگیری از ورود سایر رقبا به اقیانوس گشت‌زنی می‌کرد. این رویکرد انحصاری البته دیری نپایید و با واکنش شدید دیگر دولت‌های اروپایی روبه‌رو شد. قدرت‌هایی نظیر انگلستان، هلند و فرانسه که در این تقسیم دنیا جایی نداشتند، ابتدا به شیوه غیردیپلماتیک به چالش این انحصار برخاستند؛ یعنی از طریق صدور مجوز به کشتی‌هایشان برای دزدی دریایی قانونی^۱ علیه کاروان‌های اسپانیایی و پرتغالی. در فاصله سده‌های شانزدهم و هفدهم، حملات مکرر دزدان دریایی و بحریه‌های خصوصی مورد حمایت دولت‌های معترض، عملاً احتکار دریایی ایبری‌ها^۲ را شکننده کرد. اما از آن مهم‌تر، چالش نظری و حقوقی بود که به‌زودی شکل گرفت و اساس مشروعیت دریای بسته را نشانه رفت.

در سال ۱۶۰۹ حقوق‌دان جوان هلندی، هوگو گروتیوس، با انتشار رساله‌ای مختصر به نام *دریای آزاد*^۳ گامی بزرگ در شناسایی اصل آزادی دریاها برداشت. گروتیوس در این اثر با استناد به اصول عقل و حقوق طبیعی استدلال کرد که دریا را نمی‌توان به تملک درآورد، زیرا قابل تصرف فیزیکی، همچون خشکی، نیست و بنابراین ذاتاً آزاد و متعلق به همگان است. انگیزه عملی گروتیوس دفاع از حق دریایی هلند در اقیانوس هند و شکستن ممنوعیت‌های تجاری پرتغال بود. او اعلام داشت که هیچ قدرتی حق ندارد ملتی را از تجارت و کشتی‌رانی در آب‌های دوردست محروم کند. این نظریه انقلابی که آزادی دریاها را به مثابه یکی از اصول بنیادین حقوق بین‌الملل معرفی می‌کرد، به‌سرعت در فضای فکری اروپا پیچید و واکنش‌های متعددی برانگیخت. در سوی مقابل، طرف‌داران نظریه دریای بسته متوسل به پاسخ شدند. ویلیام ولوود اسکاتلندی و سپس جان سلدن انگلیسی از جمله حقوق‌دانانی بودند که به دفاع از موضع اسپانیا و پرتغال برخاستند.^۴

1. Privateering.

۲. Iberia، ایبری‌ها نامی است که به مردمان بومی نواحی شرقی و جنوبی شبه‌جزیره ایبری (Hispania / Iberia) در دوران باستان اطلاق می‌شود؛ نام «شبه‌جزیره ایبری» نیز که به اسپانیا و پرتغال کنونی اطلاق می‌شود، از همین قوم گرفته شده است.

3. Mare Liberum.

۴. William Welwod (اسکاتلندی) و John Selden (انگلیسی) بیشتر به‌دنبال پاسخ به ایده دریای آزاد (Mare liberum) گروتیوس و دفاع از امکان اعمال انحصار بر دریاهای مجاور بودند؛ موضعی که در آن زمان نه‌فقط برای اسپانیا و پرتغال، بلکه برای منافع پادشاهی‌های بریتانیا نیز سودمند بود.

سلدن در کتاب دریای بسته^۱ استدلال کرد که دریا نیز می‌تواند همچون خشکی به مالکیت دولت‌ها درآید و شواهد تاریخی متعددی از ادعاهای حاکمیت بر دریا (از جمله در خود انگلستان) گرد آورد. او واژه *mare clausum* را به ادبیات حقوقی وارد کرد و کوشید نشان دهد تصاحب دریا از لحاظ عملی و حقوقی امکان‌پذیر است.

هرچند استدلال‌های سلدن و دیگران از پشتوانه نیروی دریایی انگلستان برخوردار بود، اما روند تحولات جهانی به نفع اندیشه گروتیوس پیش می‌رفت. کشورهای دریانورد برای گسترش تجارت و استعمار مناطق ماوراءبحار نیاز به آزادی تردد دریایی داشتند و حتی انگلستان که زمانی ادعای حاکمیت دریایی در اطراف جزایرش را داشت، در قرن هجدهم به مدافع سرسخت آزادی دریاها بدل شد. عامل دیگر، قدرت‌گیری نیروی دریایی هلند و سپس بریتانیا بود که با حضور پرصلاطیت خود در اقیانوس‌ها عملاً مانع از احیای هرگونه انحصار تک‌جانبه می‌شد. به این ترتیب، تا ربع قرن نخست سده نوزدهم، اصل آزادی دریاها^۲ هم در نظریه و هم در عمل توسط همه دولت‌های بزرگ پذیرفته شده بود. البته پذیرش آزادی دریاها به معنای نفی کامل حاکمیت ساحلی نبود، بلکه نوعی مصالحه بین دو دیدگاه حاصل شد. راه حل میانه را حقوق دان هلندی، کورنتیس بینکرشوک، در اوایل قرن هجدهم پیشنهاد کرد: حاکمیت یک کشور بر دریا تنها تا جایی پذیرفتنی است که توپ‌های ساحلی آن کشور قادر به اعمال قدرت اند^۳. این قاعده که به اصل تیررس توپ مشهور شد، محدوده دریای سرزمینی را حدود سه مایل دریایی (معادل حدود ۵/۵ کیلومتر) تعیین می‌کرد. چنین محدوده‌ای عملاً حفاظتی برای امنیت ساحلی کشورها فراهم می‌ساخت و درعین حال پهنه عظیم‌تری از اقیانوس‌ها را به عنوان دریای آزاد برای عبور و مرور همگان باقی می‌گذاشت. اصل سه مایل دریایی به سرعت به یک عرف پذیرفته شده تبدیل گردید و تا قرن بیستم سنگ بنای حقوق دریاها بود.

امنیت دریایی در دوران نوین و کنونی:

از قرن نوزدهم به بعد، با تثبیت اصل آزادی دریاها و سلطه دریایی بریتانیا (دوران

۱. *Mare clausum*، کتابی با این عنوان که در سال ۱۶۳۵ م. منتشر شد.

۲. Cornelius van Bynkershoek (۱۶۷۳-۱۷۴۳)، حقوق دان و قاضی دیوان عالی هلند، در اثر مشهورش *De dominio maris* (۱۷۰۲) نظریه‌ای ارائه کرد که بعدها به «قاعده سه مایلی» شهرت یافت و تا سده بیستم مبنای عرفی تعیین دریای سرزمینی به شمار می‌رفت.

«پاکس بریتانیکا»)، امنیت مسیرهای کشتیرانی بین‌المللی تا حد زیادی توسط یک قدرت برتر تضمین می‌شد. نیروی دریایی سلطنتی بریتانیا با از بین بردن دزدی دریایی در بسیاری از مناطق (از دریای کارائیب تا اقیانوس هند) و گشت‌زنی در آبراه‌های حیاتی، نوعی نظم امپراتوری بر دریاها حاکم کرد که به نفع تجارت جهانی بود. در این دوره، مفهوم امنیت دریایی بیش از پیش با آزادی دریانوردی و مصونیت کشتی‌های تجاری از تعرض گره خورد. هرچند تعارضات دریایی میان خودِ قدرت‌های بزرگ (مانند جنگ‌های ناپلئونی) ادامه داشت، اما اصول کلی آزادی عبور بی‌ضرر و بی‌طرفی کشتی‌های تجاری در خلال جنگ‌ها به تدریج توسعه یافت و در کنوانسیون‌های لاهه، اواخر قرن نوزدهم، انعکاس یافت.

قرن بیستم فصل تازه‌ای در حقوق دریاها و امنیت دریایی گشود. پس از فجایع جنگ جهانی اول پیمان‌های بین‌المللی، چون عهدنامه ورسای (۱۹۱۹) و میثاق جامعه ملل، بر اصل آزادی دریاها تأکید کردند. در خلال جنگ جهانی دوم نیز اعلامیه منشور آتلانتیک (۱۹۴۱) که توسط متفقین صادر شد، صراحتاً بر ضرورت دسترسی آزاد همه کشورها به تجارت جهانی و دریاهای آزاد تصریح می‌نمود. منشور سازمان ملل متحد (۱۹۴۵) اگرچه به طور مستقیم وارد جزئیات حقوق دریاها نشد، اما روح حاکم بر آن - ممنوعیت تهدید و تجاوز - مبنایی برای تلاش در جهت استفاده صلح‌آمیز از دریاها فراهم آورد. با آغاز دوران سازمان ملل، جامعه جهانی به تدوین جامع قواعد حقوق دریاها همت گماشت. کنوانسیون‌های چهارگانه ۱۹۵۸ ژنو اولین تلاش هماهنگ برای قانونمند کردن استفاده از دریاها بودند که در آن‌ها اصل آزادی دریای آزاد به رسمیت شناخته شد.

با این حال، در دهه‌های پایانی قرن بیستم تحولاتی رخ داد که تا حدی آزادی مطلق دریاها را محدود ساخت. کشورها خواستار بهره‌برداری انحصاری از منابع فلات قاره و مناطق ماهیگیری مجاور ساحل خود شدند. آگاه‌گر این حرکت اعلامیه یک‌جانبه رئیس‌جمهور ایالات متحده (ترومن) در ۱۹۴۵ بود که منابع بستر فلات قاره مجاور آمریکا را جزو منافع انحصاری آن کشور اعلام کرد. به تدریج بسیاری از کشورها محدوده دریای سرزمینی خود را از سه مایل به ۱۲ مایل افزایش دادند و مفهوم منطقه نظارت^۱ (امنیتی) و سپس منطقه اقتصادی انحصاری (EEZ) تا ۲۰۰ مایل را مطرح کردند. این مطالبات

1. contiguous zone.

سرانجام در کنفرانس سوم حقوق دریاها به رسمیت شناخته شد. کنوانسیون سازمان ملل درباره حقوق دریاها (UNCLOS) سال ۱۹۸۲ یک رژیم جامع برای تمامی پهنه‌های آبی جهان ارائه داد که مطابق آن^۱ دریای سرزمینی حداکثر ۱۲ مایل، منطقه انحصاری اقتصادی ۲۰۰ مایل و فلات قاره تا ۳۵۰ مایل قابل مطالبه است. به موجب این کنوانسیون، عرصه‌های نوینی مانند آب‌های مجمع‌الجزایری برای کشورهای جزیره‌ای تعریف شد و در نتیجه بخش‌هایی از دریا که قبلاً دریای آزاد محسوب می‌شدند تحت صلاحیت محدود دولت‌ها قرار گرفتند. برای مثال، پس از تعریف منطقه اقتصادی انحصاری، دیگر هیچ کشوری حق ماهیگیری در فاصله ۲۰۰ مایلی دریای کشور ساحلی بدون اجازه آن دولت را ندارد و این، خود، نوعی محدودسازی آزادی پیشین است.

اما در مقابل این توسعه صلاحیت سرزمینی، جامعه جهانی تدابیر دیگری اندیشید تا منافع مشترک بشریت در دریاهای آزاد حفظ شود. یکی از این تدابیر، معرفی مفهوم «میراث مشترک بشریت» برای بستر اعماق دریاها (مناطق خارج از حاکمیت ملی) بود که طبق کنوانسیون ۱۹۸۲، بهره‌برداری از منابع معدنی آن صرفاً تحت نظارت یک نهاد بین‌المللی (سازمان بین‌المللی بستر دریاها) ممکن است. این ابتکار نشان می‌دهد که علی‌رغم تمایل دولت‌ها به گسترش حوزه نفوذ خود در دریا، اصل مشارکت جهانی و آزادی دریاهای آزاد همچنان به‌عنوان یک آرمان حفظ شده است. از دیگر مصادیق تداوم اصل آزادی دریاها، حق عبور ترانزیت از تنگه‌های بین‌المللی و آبراه‌های باریک است که در کنوانسیون ۱۹۸۲ تضمین شده تا کشتی‌ها و ناوگان‌ها بتوانند بدون تبعیض از مسیرهای حیاتی عبور کنند و امنیت کشتیرانی جهانی مختل نشود.

در دوران معاصر، مفهوم «امنیت دریایی» ابعاد تازه‌ای یافته است. علاوه بر مسائل سنتی، همچون دزدی دریایی، که از قدیم تهدیدگر امنیت دریایی بوده (و هنوز هم در مناطقی مانند شاخ آفریقا و تنگه مالاکا چالش‌آفرین است)، موضوعاتی چون تروریسم دریایی، قاچاق مواد مخدر و انسان از مسیر دریا، ماهیگیری غیرقانونی و آلودگی محیط زیست دریایی به دغدغه‌های مهم تبدیل شده‌اند. بااین‌همه، بنیاد همه این مباحث در همان اصول کلاسیکی است که طی قرون و اعصار شکل گرفته است: اصل آزادی دریانوردی و تجارت قانونی برای همگان، احترام به حقوق حاکمه محدود دولت ساحلی بر آب‌های مجاورش، و لزوم همکاری کشورها برای سرکوب تبهکاری دریایی که نمونه بارز آن 'اجماع

جهانی بر ضد دزدان دریایی مدرن است (چنان‌که دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل امروز مصداق جرم بین‌المللی است که همهٔ دولت‌ها صلاحیت تعقیب آن را دارند، ایده‌ای که ریشهٔ آن به قرون گذشته و تلقی دزدان به‌عنوان دشمنان نوع بشر بازمی‌گردد).

برایند آنچه گفته شد بیانگر این است که مفاهیمی همچون دریای آزاد، دریای سرزمینی، آزادی کشتیرانی و حتی ضرورت حفاظت از میراث مشترک بشریت در اعماق دریاها، همگی، انعکاس‌دهندهٔ گذشته‌ای پرفرازونشیب هستند که در آن 'ملت‌ها به تدریج آموخته‌اند چگونه آزادی و امنیت را در پهنهٔ بی‌کران دریا با مسئولیت‌پذیری و احترام متقابل ترکیب کنند. از این رو، پرداختن به ریشه‌های تاریخی امنیت دریایی صرفاً کندوکاو در گذشته نیست، بلکه ابزاری تحلیلی برای درک بهتر چالش‌های امروز و پیش‌روی آینده است. امید است که خواننده با این دید گستردهٔ تاریخی به سراغ مباحث کتاب حاضر برود و دریابد که چرا امنیت دریاها برای بشریت اهمیت بنیادین داشته و دارد، و چگونه می‌توان با بهره‌گیری از میراث مشترک تمدنی، آینده‌ای امن‌تر و عادلانه‌تر را در پهنهٔ اقیانوس‌ها رقم زد.

تجارب جهانی نشان داده‌اند که برای مقابلهٔ مؤثر با چالش‌های متنوع دریایی، از درگیری‌های مسلحانه گرفته تا مخاطرات زیست‌محیطی، باید مجموعه‌ای از ظرفیت‌ها در قالب یک رویکرد جامع ملی بسیج شوند. در ایران نیز، هم‌افزایی میان نهادهای رسمی و بخش‌های غیردولتی و مردمی می‌تواند کیفیت حکمرانی دریایی را به‌طور چشمگیری ارتقا بخشد. در کنار آنان، سازمان‌های دولتی تخصصی مانند سازمان بنادر و دریانوردی، ادارهٔ مرزبانی و گارد ساحلی و نیروهای دریابانی، هریک، بخشی از مأموریت تأمین نظم و ایمنی در پهنه‌های آبی را بر عهده دارند. این دستگاه‌ها در حوزه‌هایی چون کنترل ترافیک دریایی، بازرسی و گشت‌زنی ساحلی، مقابله با قاچاق و نجات دریایی^۱ ایفای نقش می‌کنند.

در کنار ساختارهای رسمی، جامعهٔ مدنی و سازمان‌های مردم‌نهاد نیز نقشی مکمل و گاه بی‌بدیل در ارتقای امنیت دریایی ایفا می‌کنند. این دست از سازمان‌ها می‌توانند با پایش مردمی و اعمال فشار افکار عمومی، دولت و صنایع را به رعایت استانداردهای زیست‌محیطی و ایمنی تشویق کنند. برای مثال، حضور سازمان‌های مردم‌نهاد

1. Marine Search & Rescue.

محیط‌زیستی در رصد و افشای آلودگی‌های نفتی یا صید بی‌رویه، نقش بازدارنده مهمی در حفظ منابع دریایی دارد. همچنین، انجمن‌های صنفی مرتبط با دریا - مانند اتحادیه‌های صیادان، تعاونی‌های دریانوردی یا انجمن‌های دریانوردان تجاری - می‌توانند چشم و گوش جامعه در برابر تهدیدات امنیتی پنهان باشند؛ از گزارش موارد مشکوک قاچاق و تردد غیرمجاز در آب‌های ساحلی گرفته تا مشارکت در عملیات جست‌وجو و نجات یا کمک به آسیب‌دیدگان حوادث دریایی. نمونه‌های بین‌المللی نشان می‌دهد سازمان‌های مردم‌نهاد در مبارزه با جرمی چون ماهیگیری غیرقانونی و قاچاق انسان بسیار فعال بوده‌اند. برای نمونه، مؤسسه‌هایی مانند دیده‌بان جهانی شکار غیرقانونی ماهی (GFW) یا سی‌شپرد^۱ با استفاده از فناوری‌های نوین، اطلاعاتی حیاتی درباره رفتارهای غیرقانونی در دریاها فراهم می‌کنند و یاری‌رسان دولت‌ها در شناسایی و تعقیب متخلفان هستند.

در کشور ما نیز قابلیت‌های جامعه مدنی برای مشارکت در امنیت دریایی بسیار بالاست. کافی‌ست دولت، نیروهای نظامی و رسانه‌ها زمینه را برای فعالیت شفاف و سازنده این نهادها فراهم کنند و از ظرفیت علمی و مردمی آنان بهره بگیرند. دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی ایرانی می‌توانند با مطالعه جنبه‌های گوناگون امنیت دریایی - از حقوقی و زیست‌محیطی تا فناوری‌های نوین شناسایی و پایش - پشتوانه‌ای علمی برای تصمیم‌سازی‌های کلان باشند. نتیجه آنکه امنیت دریایی یک مأموریت ملی و چندوجهی است؛ مأموریتی که در آن همه از نیروهای مسلح گرفته تا صیادان و کنشگران مدنی، باید نقش خود را ایفا کنند. چنین رویکرد جامعی در نهایت به افزایش تاب‌آوری کشور در برابر مخاطرات دریایی و استفاده بهتر از فرصت‌های عظیم آبی ایران خواهد انجامید.

ایران امروز در چهارراه آبراه‌های راهبردی جهان قرار گرفته و نقشی دوگانه در امنیت دریایی ایفا می‌کند که نیازمند نگاهی انتقادی و سازنده است. ازسوی دیگر، اما، باید واقع‌بین بود و محدودیت‌ها و چالش‌های نقش ایران در امنیت دریایی جهانی را نیز در نظر گرفت. نخست آنکه حضور و مشارکت ایران در چارچوب‌های رسمی چندملیتی - که اغلب تحت رهبری قدرت‌های غربی شکل گرفته‌اند - کم‌رنگ بوده است. ایران عضو ائتلاف‌هایی نظیر نیروهای دریایی ترکیبی (CMF) در خلیج عدن و بحر احمر نیست و

1. Sea Shepherd.

در مجامع گسترده‌تری چون کارگروه‌های ناتو یا ابتکار امنیت دریایی PSI^۱ حضور ندارد. دلایل این عدم مشارکت متنوع است؛ از ملاحظات سیاسی و بی‌اعتمادی متقابل با غرب گرفته تا تحریم‌هایی که دست‌وپای همکاری‌های نظامی ایران را بسته است. با این حال، نتیجه عملی آن شده که تصویر ایران در بسیاری از گفتمان‌های امنیت دریایی، نه یک تأمین‌کننده امنیت، بلکه یک چالش‌آفرین ترسیم شود.

افزون‌بر این، توانمندی سخت‌افزاری نیروی دریایی ایران نیز با چالش‌هایی مواجه است؛ بخش عمده ناوگان سنگین ایران متکی بر شناورهای سال‌خورده یا بومی‌سازی شده‌ای است که هرچند در منطقه کارآمدند، در مصاف با نیروهای مدرن فرامنطقه‌ای محدودیت دارند. فناوری‌های پیشرفته‌ای چون سامانه‌های ضدزیردریایی دوربرد، هواپیماهای گشت دریایی یا ناوهای هواپیمابر در اختیار ایران نیست و تحریم‌های تسلیحاتی، نوسازی عمده ناوگان را طی دهه‌های اخیر دشوار ساخته است. این کاستی‌های فنی می‌تواند نقش‌آفرینی جهانی ایران را محدود کند یا آن را به حوزه‌های نامتقارن و تکین (مانند پهپادها و موشک‌های ضدکشتی) منحصر نماید. ایران، همچنین، هنوز به کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاهای^۲ نپیوسته است. ایران این کنوانسیون را نه/مضا کرده و نه تصویب کرده است، و در نتیجه از نظر حقوقی به‌عنوان عضو آن شناخته نمی‌شود. در عوض، ایران همچنان به قواعد قدیمی‌تر، از جمله «کنوانسیون ژنو درباره حقوق دریاهای (۱۹۵۸)» و اصول عرفی حقوق بین‌الملل دریایی استناد می‌کند. این عدم الحاق - که انگیزه‌های خود را دارد - از منظر دیگر کشورها به معنای کنار ماندن ایران از اجماع جهانی قواعد دریا تعبیر شده و احیاناً دست ایران را در مجامع حقوقی بین‌المللی خالی می‌کند.

با وجود تمامی این ملاحظات انتقادی، رویکرد سازنده ایجاد می‌کند که نقش ایران در امنیت دریایی نه به‌عنوان یک وضعیت ایستا و تغییرناپذیر، بلکه به‌عنوان ظرفیتی پویا و قابل ارتقا نگریسته شود. ایران می‌تواند با اصلاح برخی رویه‌ها و اعتمادسازی فعالانه، از تصویری که رقبا از آن ارائه می‌دهند فراتر رود و جایگاه حقیقی خود را به‌عنوان قدرتی مسئولیت‌پذیر در دریا تثبیت کند.

برای ایران، اهمیت امنیت دریایی شاید حتی حیاتی‌تر و ملموس‌تر باشد. ایران در

۱. Proliferation Security Initiative، به معنای ابتکار جلوگیری از گسترش چارچوبی چندجانبه برای جلوگیری از قاچاق سلاح‌های کشتار جمعی است.

2. UNCLOS 1982.

منطقه‌ای واقع شده که در دهه‌های اخیر آبستن بحران‌ها و تنش‌های متعدد بوده است. نگاهی به نقشه نشان می‌دهد که آب‌های اطراف کشور - از خلیج فارس و تنگه هرمز گرفته تا دریای مکران و اقیانوس هند - محل تلاقی منافع بازیگران مختلف منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای است. حضور نظامی قدرت‌های بزرگ در اطراف مرزهای آبی ایران (ناوگان پنجم آمریکا در بحرین، نیروهای چندملیتی در بحر احمر، پایگاه‌های دریایی فرانسه و انگلیس در خلیج فارس و غیره) به این معناست که کوچک‌ترین حادثه ناامن‌کننده بالقوه می‌تواند به بحرانی بزرگ تبدیل شود. برای نمونه، در خلال دوران اوج تنش‌ها در سال‌های ۱۳۹۸-۱۳۹۷، چند حمله مرموز به نفتکش‌ها در آب‌های جنوبی ایران رخ داد که بازار نفت جهانی را ملتهب ساخت و احتمال درگیری را افزایش داد. هرچند که با مواجهه منطقه‌ای از گسترش بحران جلوگیری شد، این حوادث زنگ خطری بود که امنیت دریایی تا چه حد می‌تواند بر امنیت ملی ایران سایه بیفکند. همچنین، جنگ طولانی یمن و تنش‌ها در حوالی تنگه باب‌المندب، که شاهراه ارتباطی ایران با مدیترانه و اروپا از طریق دریای سرخ است، اهمیت تأمین امنیت آن مسیر را برای ایران آشکار ساخته است.

آینده توسعه ایران در گرو بهره‌گیری هوشمندانه از مزیت‌های جغرافیایی، از جمله موقعیت ترانزیتی و دریایی آن است. مشارکت در پروژه‌های بزرگ بین‌المللی مانند کریدور شمال - جنوب (که بندر چابهار را از طریق دریای عمان به آسیای میانه و روسیه متصل می‌کند) یا طرح‌های چینی نظیر ابتکار کمربند و راه، مستلزم آن است که ایران کشوری امن و قابل اتکا در عرصه دریایی شناخته شود. به علاوه، دستیابی به رؤیای تبدیل شدن به مرکز ترانزیت منطقه‌ای - که سال‌هاست در اسناد توسعه کشور تکرار می‌شود - بدون ایجاد امنیت کامل در بنادر و آب‌های ایران ممکن نخواهد بود. از منظر علمی و فناورانه نیز امنیت دریایی حوزه‌ای پیش‌تاز است: فناوری‌های ماهواره‌ای، ارتباطات دریایی، ربات‌های زیردریایی و سامانه‌های هوشمند پایش اقیانوس‌ها، همگی، جزو تکنولوژی‌های راهبردی آینده هستند. برای یک کشور جوان و تحصیل‌کرده مانند ایران، سرمایه‌گذاری روی این حوزه‌ها هم‌زمان با پرداختن به امنیت آن‌ها و به‌روز ماندن پیرامون چالش‌های مربوطه، می‌تواند موجب تربیت نسل جدیدی از متخصصان و کارآفرینان شود که کشور را در لبه دانش نگاه دارند.

کتاب شناخت / امنیت دریایی که اینک به جامعه علمی و حرفه‌ای کشور تقدیم

می‌شود، دقیقاً با همین هدف ترجمه شده است. این اثر که تألیف دو نفر از برجسته‌ترین متخصصان مطالعات امنیت دریایی در جهان (از بریتانیا و آلمان) است، به‌عنوان نخستین معرفی جامع و مختصر این حوزه پیچیده شهرت یافته است. مؤلفان آن 'تجربه سال‌ها تحقیق، آموزش و مشاوره در زمینه امنیت دریاها را به زبانی روان و ساختاری منسجم ارائه کرده‌اند و طیف متنوعی از موضوعات، از تهدیدات سنتی نظامی تا چالش‌های نوظهور زیست‌محیطی را در اثر خود ارائه داده‌اند. بی‌تردید مطالب این کتاب برای مخاطب ایرانی بسیار آموزنده و روشنگر خواهد بود، چراکه علاوه بر مفاهیم نظری، نمونه‌ها و رویکردهای عملی جهانی را نیز بررسی کرده و از خلال آن‌ها می‌توان درس‌های مفیدی برای بومی‌سازی سیاست‌ها و راهبردهای دریایی کشور استخراج کرد. امید است مطالعه این کتاب به ارتقای سطح آگاهی مدیران صنایع دریایی و بندری، پژوهشگران دانشگاهی و همه علاقه‌مندان بینجامد و گفتمان جدی‌تری پیرامون امنیت دریایی در فضای کارشناسی کشور شکل گیرد.

درباره ترجمه فارسی و سپاس

ترجمه فارسی این کتاب تلاشی است در جهت پر کردن خلأ موجود در ادبیات راهبردی کشور پیرامون امنیت دریایی. ما (مترجمان) با اعتقاد به اهمیت این موضوع، کار ترجمه را با انگیزه‌ای علمی و ملی آغاز کردیم. خوشبختانه در آغاز راه، مؤلفان کتاب نیز نسبت به این ابتکار نظر مساعد و مشتاق نشان دادند. در ماه می ۲۰۲۴ (اردیبهشت ۱۴۰۳) طی مکاتباتی که نویسندگان اصلی با مترجمان صورت دادند، از ایده ترجمه فارسی استقبال کردند و قول حمایت و همراهی دادند. این همراهی ابتدایی، که نشانگر درک مشترک ما از اهمیت اشاعه دانش میان فرهنگ‌ها بود، برای ما دلگرم‌کننده و مایه امتنان بود. متأسفانه در ادامه مسیر، یکی از دو نویسنده - همکار آلمانی کتاب - به‌شکلی غیرمنتظره از حمایتش پا پس کشید و از تعهدات خود روی‌گردان شد. این تغییر موضع با لحنی همراه بود که ما آن را نشانه‌ای از نوعی برخورد غیرحرفه‌ای تلقی کردیم.

در پایان، وظیفه خود می‌دانیم از همه کسانی که ما را در طی این فرایند یاری رساندند تشکر کنیم. از ناشر محترم که با قبول زحمت انتشار این کتاب، امکان دسترسی جامعه ایرانی به یکی از منابع معتبر حوزه امنیت دریایی را فراهم کرد

سپاسگزاریم. همچنین، از همکاران علمی و کارشناسانی که بخش‌هایی از ترجمه را بازخوانی کرده و ما را متوجه خطاها و بهبودهای ممکن نمودند قدردانی می‌کنیم. هر کاستی که شاید در این ترجمه باقی مانده باشد از آن ماست و پیشاپیش امیدواریم خوانندگان فرهیخته بر ما ببخشایند. امیدواریم حاصل کار ما بتواند مورد استفاده پژوهشگران، دانشجویان و متخصصان قرار گیرد و انگیزه‌ای برای تألیف و ترجمه‌های بیشتر در این زمینه مهم باشد. امنیت دریایی، آینده‌ای پُرچالش، اما امیدبخش دارد و به‌عنوان مترجمان خرسندیم که با ارائه این کتاب به زبان فارسی سهمی هرچند کوچک در آگاهی‌بخشی و توانمندسازی جامعه خود ایفا کنیم.

احسان دستغیب

حسن فتاحی

خرداد ۱۴۰۴