

بسم الله الرحمن الرحيم

دریاها و آبراه‌های ایران

تقاطع جنوب و شمال

محمد رضا فقیهی

دریادار بازنشسته

انتشارات جاموان

سرسناسه	فقیهی، محمدرضا، ۱۳۲۴-
عنوان و نام پدیدآور	دریاها و آبراه‌های ایران تا قطب جنوب و شمال / محمدرضا فقیهی.
مشخصات نشر	تهران: جاودانه، جنگل، ۱۳۹۱.
مشخصات ظاهری	۲۰۰ ص
شابک	۹۷۸-۶۰۰-۱۵۸-۱۷۶-۲
وضعیت فهرست‌نویسی	قیپا
یادداشت	کتابنامه
موضوع	قانون دریایی - ایران
موضوع	اقیانوس‌ها و دریاها
موضوع	آبراه‌ها
موضوع	خلیج فارس
موضوع	دریای خزر
رده‌بندی کنگره	۹۷۸/۷۷۴/۱۳۹۱/۴۷۷۰/۹۷۸ KM
رده‌بندی دیویی	۳۴۳/۵۵۰۰۹۶
شماره کتابشناسی ملی	۲۷۱۸۶۸۰۰

چاپ اول

عنوان کتاب: دریاها و آبراه‌های ایران تا قطب جنوب و شمال

تألیف: محمدرضا فقیهی

ناشر: انتشارات جاودانه، جنگل

ناظر فنی: امین لشکری

نوبت و سال چاپ: اول، ۱۳۹۱

قطع و تیراژ: وزیری، ۱۰۰۰ نسخه

قیمت: ۵۰۰۰۰ ریال

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۱۵۸-۱۷۶-۲

[http:// www.junglepub.org](http://www.junglepub.org)

[email:// Info@junglepub.org](mailto:Info@junglepub.org)

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۸۶۱۱۵-۹-۶۶۴۸۲۸۳۰

۰۳۱۱-۳۲۰۵۰۶۷-۳۲۰۳۸۰۰-۹

«حق چاپ برای مؤلف محفوظ است»

بنام خداوند جان آفرین حکیم سخن در زبان آفرین

بنادر و سواحل ایران در جنوب و شمال از دیرباز به عنوان پل ارتباطی بین شرق و غرب سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا از اهمیت زیادی برخوردار بوده است. از نظر جغرافیایی، اقتصادی راهبردی (Ecogeostrategie) محصور شدن ایران بین سه دریا در جنوب و شمال شامل خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر با حدود نزدیک به ۳ هزار کیلومتر سواحل و همچنین وجود تنگه راهبردی هرمز در جنوب و همچنین کانال‌های ارتباطی دریای خزر به دریای بالتیک و دریای سیاه در شمال از اهمیت زیادی برخوردار می‌باشد. جمهوری اسلامی ایران به علت دارا بودن موقعیت مهم ارتباطی بین سه قاره آفریقا، آسیا و اروپا و گستردگی مساحت و جمعیت اهمیت زیادی را در تاریخ دریانوردی جهان بخود اختصاص داده است. از نظر تاریخی ایرانیان از بنیان‌گذاران اولیه صنعت دریانوردی بوده‌اند و پس از ظهور اسلام، ایرانیان دریانورد به مسلمانان دریانورد تبدیل شدند و بنادر بزرگ ایرانی خلیج فارس مانند سیراف مرکز دریانوردی‌های طولانی و صنایع دریایی می‌گردند. در این مقطع از زمان ارتباطات دریایی بین بندر سیراف و سایر بنادر عمده خلیج فارس به سمت جنوب سواحل شرق آفریقا و سواحل سیلان و مالایا، ادامه پیدا می‌کند و بانگاه موشکفانه به تاریخ تحولات دریانوردی متوجه می‌شویم که ایرانیان قبل ملت‌های دیگر هرچه بیشتر به مدارات جنوبی کره زمین نزدیک شدند به‌طوری‌که حدود ۱۵۰۰ سال قبل به حدود سواحل مادگاسکار (قملو) زیر مدار ۲۰ درجه جنوبی حدود مدار جدی (CAPRICORN) رسیدند که می‌توان گفت اولین دریانوردانی بودند که تا آن زمان تا این حد به مدارات جنوبی و جنوبگان نزدیک شدند و در حدود ۲۷۰۰ سال قبل در زمان خشایار شاه

هخامنشی از سمت غرب آفریقا به سواحل سنگال زیر مدار ۱۵ درجه شمالی رسیدند که نمایانگر هزاران میل دریانوردی به سمت جنوب بوده است سیر تحولات دریایی ایران متلاطم بوده و دارای فراز و فرودهای چندی می باشد. شروع دریانوردی ایرانیان دارای قدمتی زیاد می باشد به طوری که در اسطوره های ایرانی مانند شاهنامه حکیم ابوالقاسم فردوسی و کتاب های دیگر مانند گرشاسب نامه از دریانوردی ایرانیان و توان دریایی ایران به طور کلی صحبت می گردد که دریانوردی در خلیج فارس، سواحل آفریقا و سواحل هند و سیلان را چه از جنبه های نظامی و یا تجاری تشریح می کند.

ایرانیان مبتکر سفرهای دریایی اکتشافی و حفر کانال های دریایی بودند به طوری که در شروع تاریخ تشکیل حکومت های ایرانی می بینیم که داریوش پادشاه هخامنشی دریا سالار آسکیلای را جهت سفر دریانوردی اکتشاف در خلیج فارس مأمور می کند و کانال سوئز را بین یکی از شاخه ها نیل و دریای سرخ ایجاد می کند تا کشتی ها بتوانند از مدیترانه تا رود سند در امپراطوری پهنای هخامنشی دریانوردی و تجارت کنند و یا اینکه جهت دوری از طوفان دریایی دریای اژه کانال آتوس را در تنگه آتوس ایجاد می کنند. بعد از رشد اسلام در ایران یکپارچگی دریانوردان خلیج فارس تحت لوای اسلام دریانوردی ایرانیان رشد فزاینده ای داشت و در اثر ارتباط با بازرگانان و بنا به نوشته ر.ه. میجر کشتی ها آراستند و به مسافرت به ممالک هند، سیلان، مالایا و چین مبادرت می کردند و کالاهای مختلف را در مسیر دریانوردی خود جابجا می نمودند.

فعالیت های ایرانیان منجر به یک سری اختراعات گردید که بر حسب روایاتی چند منتسب به ایرانیان می باشد از جمله اختراع کشتی های آبخاکی جهت حمل بار و اسب، اختراع سکان، قطب نما، عمق یاب و فانوس های دریایی و همچنین کبوتران نامه بر بین سواحل و کشتی ها. ایرانیان سعی نمودند از دریانوردان خبره مانند فینیقی ها و غیره اطلاعات مورد نیاز را آموخته و آنها را تکامل ببخشند و همچنین در صدر اسلام اطلاعات و معلومات دریایی خود را در اختیار دریانوردان مسلمان اسلام قرار دهند، نامه

والی شام و فرمانده نیروی دریایی اسلامی در شام و فنیقیه به عمر بن خطاب خلیفه دوم گواه این امر می‌باشد که در اسناد مختلف محفوظ می‌باشد. کاربرد سیاست‌های کشتی‌های نظامی (Gunboat Policy) توسط قدرت‌های بزرگ فرا منطقه‌ای از قرون ۱۶ بعد همچون سیاست‌های فرهنگی، اقتصادی کشورهای بزرگ فرامنطقه‌ای در قرون اخیر با اهداف دورنگاه داشتن مردم ایران از دریا و صنایع دریایی مانند نگارشات نیش‌دار از لرد کرزون نایب‌السلطنه انگلیس در هند در اواخر قرن ۱۹ میلادی در رابطه با دریا ترسی ایرانین که مکمل سیاست‌های کشتی‌های نظامی بوده و برعکس سیاست‌های قبلی که فیزیکی و سخت‌افزاری بود این سیاست‌ها نرم‌افزاری بوده و سعی می‌نموده در فرهنگ و سنی دریایی شیان نفوذ کرده و در روند طبیعی فعالیت بنادر و جزایر کشور خلل ایجاد نموده و ارتباطات سواحل و بنادر اصلی کشور مانند بندرعباس با مراکز عمده جمعیتی در داخل کشور را با ایجاد ناامنی و موانع مختلف مشکل نمایند، و بدین وسیله به مرور راه‌های آبی و تجارت خارجی کشور را در دریاهای اطراف در کنترل خود گرفته و از این طریق به جریان‌های اقتصادی کشور استیلا یابند. در چنین شرایطی ثروت‌های بیکران دریاهای پیرامونی توسط قدرت‌های بزرگ مورد بهره‌برداری انحصاری قرار گرفته و کنترل و نظارت راه‌های ارتباطی دریایی در اختیار آنها خواهد بود، مانند قانون تأسیس و فروش سهام شرکت‌های کشتیرانی در دریای خزر در ۱۲ نوامبر ۱۸۹۶ میلادی برابر با آبان ۱۲۴۸ شمسی هجری که تأسیس و فروش سهام شرکت‌های حمل و نقل دریایی و در دریای خزر به اتباع غیرروس ممنوع نمود، و یا قانون مبارزه با برده‌داری و دزدان دریایی توسط انگلیس که در تحت این قانون کنترل خلیج فارس و دریای عمان کاملاً در اختیار ناوگان نظامی بریتانیا قرار گرفت و بدین وسیله بنیان‌های اقتصادی ناوگان دریایی را که شامل تجارت دریایی می‌گردد به خود اختصاص و لذا ناوگان‌های دریایی محلی بنادر ایرانی به مرور بدن ثمر و بدون بهره و نهایتاً بلااستفاده باقی مانده و دریانوردان خبره فراموش شدند و صدمه عمده‌ای به فعالیت‌های دریایی ایرانیان از جمله به فعالیت‌های دریایی اکتشافی ایرانیان رسید.

معمولاً قدرت‌ها و کشورهای منفعت‌طلب سلطه‌جو از خلع ناشی از عدم وجود ارتباطات دریایی بین کشورهای منطقه‌ای استفاده نموده و با استفاده از سیاست، تفرقه بیندازد و حکومت کن (DIVIDE & RULE) بهره می‌گیرند. بدین طریق کالاها و خدماتی که می‌تواند توسط کشورهای منطقه در این دریاهای با ارزش تأمین شود را خود رأساً تأمین نموده و با تقویت بنیه صنایع دریایی خود باعث ضعف بنیه دریایی کشورهای منطقه شده زمینه‌های حضور خود را در این منطقه زرخیز با القاء ضعف صنایع دریایی بومی و نیاز همه کشورهای منطقه به آنها فراهم می‌آورند.

در اواخر قرن ۱۵ میلادی در آستانه قرون جدید یکی از شاهزادگان پرتغالی بنام هانری دریانورد با استفاده از دریانوردان مسلمان آخرین دستاوردهای آنها مانند ساخت کشتی‌های مساعد دریانوردی‌های طولانی، تجهیزات ستاره‌یابی مانند کمال و استرلاب و غیره و ترکیب این دانش‌ها با تجربیات دریانوردان ونیزی و ژنوایی باعث پیشرفت‌های سریع در صنعت دریانوردی پرتغال و سپس اروپا گردید و شروع به تصرف سواحل غرب آفریقا و حرکت به سمت جنوب و شرق نمودند.

با شروع قرون جدید (حدود ۱۵۰۰ میلادی) و هجوم قدرت‌های بزرگ دریایی اروپا از جمله پرتغال، هلند و بخصوص انگلیس از طریق دریاهای جنوبی همچنین تصرف آخرین پایگاه‌های حکومت تجاری دریایی شیرازی‌ها در شرق آفریقا و حمله و آتش زدن کشتی‌ها و بنادر بومی ایران در خلیج فارس و دریای عمان به مرور جاده ابریشم جنوبی یا جاده ادویه و یا جاده ابریشم دریایی از دست تجار دریانورد ایرانی خارج گردید و از اعتبار سابق افتاد و دریانوردی‌های طولانی در مسیر این جاده‌ها و اکتشافات دریایی متوقف گردید و به دست دریانوردان پرتغالی و سپس انگلیس و نروژ و سایر کشورهای اروپایی گردید.

در شمال با پیشرفت روسیه تزاری در مناطق غربی و شرقی دریای خزر و ممنوعیت ایران از داشتن بحریه در دریای خزر و بعداً ایجاد محدودیت جهت ایرانی‌ها به منظور جلوگیری از تأسیس و خرید سهام شرکت‌های کشتیرانی توسط آنها باعث قطع شاخه

دریای خزر جاده ابریشم شمالی شده و در این مقطع از تاریخ تجارت دریایی در شمال کشور می‌بینیم که تجار جهت حمل کالاهای خود با کشتی‌های خود به‌الاجبار به تبعیت مصلحتی روس درمی‌آمدند تا بتوانند کشتیرانی در دریای خزر دایر کرده و کالاهای خریداری شده خود را بوسیله شناورهای خود حمل نمایند.

دو رویداد مهم در نیمه دوم قرن بیستم باعث آزاد شدن آبراه‌های جنوبی و شمالی ایران از دست اروپائیان و شروع مجدد فعالیت‌های دریانوردی ایرانیان بعد از چند قرن ممنوعیت از این آبراه‌ها شد.

۱- عقب‌نشینی نیروهای انگلیسی در سال ۱۹۷۱ به شرق باب‌المندب و آزاد شدن کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و فضای باز جهت کشتیرانی و فعالیت‌های دریایی در خلیج فارس و دریای عمان و اقیانوس هند و استقرار مجدد جاده ابریشم جنوبی (جاده ادویه) و شروع نقشه‌برداری دریایی و تحقیقات دریایی منجر گردید.

۲- در سال ۱۹۹۱ سقوط اتحاد جماهیر شوروی و آزاد شدن دریای خزر و کشورهای حاشیه آن در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی و استقرار مجدد جاده ابریشم شمالی و شروع فعالیت‌ها در دریای خزر که نهایتاً به تأسیس شرکت کشتیرانی دریای خزر و سایر شرکت‌های تجاری دریایی، شیلات، نقشه‌برداری دریایی و تحقیقات دریایی از طرف ایرانیان در این دریا منجر شد.

هدف اصلی نگارش این کتاب آشنا ساختن نسل‌های جوان کشور با تاریخ و سوابق صنایع دریایی و فعالیت دریانوردان ایرانی در جهت سرزمین‌های ناشناخته مدارات جنوبی می‌باشد تا تحت تأثیر گفته‌های بیگانگانی مانند لرد کرزون که زمانی گفته بود: "اگر در کف دست خود مویی می‌بینید در میان ایرانیان دریانورد خواهید دید" قرار نگرفته و اهمیت ملی دریایی آنها دچار خدشه نشود.

با در نظر گرفتن پیشرفت‌های فناوری در زمینه‌های مختلف فضایی پزشکی، اتمی، نانو تکنولوژی و غیره، با توجه به پیشرفت صنایع دریایی در کشور و ساخت شناورهای

بزرگ و سکوه های دریایی، نقشه برداری دریایی شرایط جهت یک جهش سمت جنوبگان در جهت احقاق حقوق ایران در این منطقه درخیز که سال های متمادی کشورهای بزرگ استعمارگر دریایی مانع از ارتباط مستقیم جمهوری اسلامی ایران با آن شده بودند کاملاً مساعد می باشد.

اقدامات و پیش بینی های انجام شده توسط مؤسسه ملی اقیانوس شناسی کشور، انجمن علوم و فنون دریایی و سازمان نقشه برداری، سازمان بنادر و کشتیرانی هم اکنون بستر مساعدی جهت انجام پروژه اعزام اولین تیم تحقیقاتی و استقرار اولین ایستگاه دریایی ایران در سواحل مقابل مکران ایران در جنوبگان توسط مؤسسه ملی اقیانوس شناسی و با کمک سایر سازمان های تخصصی دریایی فراهم شده تا پشتیبانی علمی بر ادعای ایران بر قطعی در قطب جنوب و نهایتاً پیوستن به کشورهای معاهده جنوبگان سال ۱۹۵۹ گردد.

دریا در قرآن مجید

وضع زندگی اقتصادی قوم عرب پیش از ظهور اسلام و موقعیت جغرافیایی مکه و مدینه که نخستین آشیانه نزول وحی و دعوت به اسلام بوده است با توجه به کیفیت معاش مردم حجاز بویژه قبیله «قریش» که کالاهای وارداتی و صادراتی یمن و شام را از راه صحرا به خارج میبردند و میآوردند و تأثیری که وجود شتر از چهار پایان باربر در تأمین این نیازمندی داشت چنین اقتضا میکرد که در قرآن کریم از دریا و فوائد آن که ارزانی ایرانیان و رومیان و حبشیان بود کمتر سخن برود و برعکس از منافع شتر و مسائل مربوط به زندگی کاروانی بیشتر گفتگو شود. ولی مشیت الهی چون ناظر به تعمیم دعوت اسلام در سراسر عالم بود و دریا در وصول بدین هدف بیش از خشکی اثر داشت لذا در مواقع متعددی به صورت جالبی از دریا و کشتی و بازرگانی دریا و برکات دیگر آب دریا مکرر سخن رفته و فوائد دریا را بیش از آنچه با درخواستهای زندگی روزمره اعراب حجاز تناسب داشت خاطر نشان کرده است. نخست این آیه کوتاه از سوره جاثیه را در نظر میآوریم که میگوید:

اِنَّ الَّذِي مَضَىٰ بِكُمْ الْبَحْرَ لَعَجَرِيَ الْعَلَلُ فِیْهِ بِأَمْرِ رَبِّنَا
مِنْ فَضْلِهِ دَلْعَلَمَ تَشْكُرُونَ

ترجمه:

خدا آنکسی است که دریا را برای شما رام کرد تا کشتیها به فرمان او بر آن بروند و شما از نعمتش بهره بجوئید، باشد که شما سپاسگذار باشید.

مطابق این آیه که یکی از قدیمیترین سوره های قرآن و نزدیک به اوایل امر دعوت رسول نازل شده است این است که خداوند به بندگان خود دستور میدهد از دریای آرام برای نیازمندیهای بازرگانی و حمل و نقل کالا استفاده ببرند و درحقیقت میتوان گفت این قدیمیترین سند مذهبی آزادی دریا برای کشتیرانی و استفاده عمومی جهانیان از بازرگانی دریائی ایرانیان است
این آیه با آیه چهاردهم از سوره نحل که میگوید:

وَمَا لَدَيْهِ مَعَرَّةٌ بِغَيْرِنَا كَلِمَاتٍ لِّخَاصِرٍ بَادٍ نَسْتَفِجُهُ مِنْ
حَبْلَةٍ بَلَدٍ نَمْنُمُ فِيهِ الْمَلَائِكَةُ مُوَاخِرِينَ فِيهِ رِجْسٌ مِّمَّا
فَضَّلَ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ

ترجمه:

اوست آنکسی که دریا را رام ساخت تا از آن گوشت تازه بخورید و زیوری بیرون بیاورید که آنرا می پوشید و کشتی ها را مینگرید که آب آنرا میشکافند از نعمت آن بهره بجویند . باشد که شما سپاس بگذارید.

و آیه سیزدهم از سوره ملانکه یا فاطر که می گوید :

وَمَا يَسْتَوِي مَرَجَانِ هَذَا عَذْبٌ فُرَاتٍ سَائِلٌ شَرَابُهُ وَ
هَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ وَمَنْ كُلَّ تَاكُلُونَ مِنْهُ لَمُنَّ مِنْهُ لَمْ يَأْمُرْ بِهِ
حَبْلَةٌ بَلَدٍ نَمْنُمُ فِيهِ الْمَلَائِكَةُ مُوَاخِرِينَ فِيهِ رِجْسٌ مِّمَّا
فَضَّلَ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ

ترجمه:

دو دریا یکسان نیست . این خوش و نیکو مزه و آبش گواراست و این یک شور و تلخ واز هر یک گوشت تازه میخورید و زیوری بیرون می آورید که آنرا میپوشید و کشتیها را مینگرید که در آن راه خود را میشکافند تا از نعمت آن بهره بجویند مگر که شما سپاس بجای آورید.

تأیید و تأکید و تفسیر میشود : بطور صریح کشتی رانی و ماهیگیری در آب شور و شیرین و استخراج مروارید و مرجان از دریا و استفاده از بازرگانی دریائی و حمل و نقل کالا از راه آب دریا و رودخانه را برای همه جهانیان تأمین کرده و در حقیقت دستور آزادی دریا برای کشتیرانی و آزادی ماهیگیری به اندازه خوراک مردم از رودخانه و دریا و استخراج مروارید و مرجان برای زینت افراد را در قرآن کریم بصورت



یک حکم الهی و دینی صادر نموده است. قرآن در موارد متعددی دریا را از نعمتهای خداداد به شمار آورده که توجه به ماهیت و کیفیت استفاده از آن، آدمی را به عظمت و قدرت پروردگار عالم آشنا میسازد به طوری که خداوند بزرگ در آیه ۳۲ از سوره ابراهیم آورده است:

إِنَّ الَّذِي خَلَقَ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضَ وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ
مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَكُمْ وَتَحَرَّكُمُ الْفَلَكَ لِجَهْرَى
الْبَصَرِ يَوْمَئِذٍ وَتَحَرَّكُمُ الْأَمْهَارُ وَتَحَرَّكُمُ الشَّمْسُ وَالْقَمَرُ
دَائِبِينَ وَتَحَرَّكُمُ الْبُلُوكُ وَالشَّهَارُ وَأَنَا لَكُمْ مِنْ كُلِّ مَا
سَاءَ لَكُمْ وَأَنْ تَعْلَمُوا أَنَّ اللَّهَ لَا يُحْصِي مَا آتَاكُمْ
لَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ

ترجمه:

خداوند کسی است که آسمان و زمین را آفرید و باران را از آسمان فرساید تا بدن انواع ثمرات و حبوبات را برای روزی شما بر آورده و کشتی ها را مسخر شما کرد تا به امر او بر روی آب دریا روان شود و نهرها (به روی زمین) به اختیار شما جاری گردانید همین معنی را در آیه ۶۴ از سوره حج نیز تأیید و تأکید کرده است.

به علاوه خداوند متعال در آیه ۱۶۴ آن سوره بقره توضیح می دهد که

إِنَّ فِي خَلْقِ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضِ وَاخْتِلَافِ اللَّيْلِ وَالنَّهَارِ
وَالْفَلَكَ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَصَرِ بَيِّنَاتٍ لِقَوْمٍ يَعْلَمُونَ
أَنْزَلَ اللَّهُ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ الْأَشْيَاءَ
الْحَيَاةَ وَتَبَّ فِيهَا مِنَ كُلِّ دَابَّةٍ وَتُزْرِيقُ السَّيَّاحُ
وَالنَّاصِبُ يُحْكِمُ مِنَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ لَأَبَاتٍ لَعَلَّكُمْ
يَعْلَمُونَ

قرآن به مشکلات کار دریا نوردی و اثر مستقیمی که روح ایمان و قدرت توکل دریانوردان در موقع دشواری و نجات از خطرهای دریائی دارد اشارات مؤثری میکند. از جمله آیه ۲۱ را از سوره یونس نقل میکنیم که میگوید:

هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَصَرُ حَتَّىٰ إِذَا لَكُمْ فِي الْفُلِ
وَجْهٌ بِهَمٍ بَرَجَ طَيِّبَةً وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهُمْ رِيحٌ عَاصِفٌ
وَجَاءَهُمُ الْمَوْجُ مِنْ كُلِّ مَكَانٍ فَظَنُّوا أَنَّهُمْ أُحِيطَ بِهِمْ
وَعَوَّاهُمْ عَصْفٌ مِنَ الدِّينِ لَئِنْ أَتَيْنَاهُمْ مِنْ هَٰذَا
لَنَكُونَنَّ مِنَ الْخَاسِرِينَ

ترجمه:

اوست که شما را در خشکی و دریا گردش میدهد تا رفتیکه درون کشتی ها قرار گرفتید و باد موافق آنها را به راه انداخت و بدان دلخوش شدند تا باد تنیدی بر آنها وزید و موج از هر جا بدانها رو آورد در پنداشتند که از هر سو فرا گرفته شدند. آنگاه خدا را به خلوص ایمان میخواند و میگویند که اگر ما را از این مرحله نجات بخشیدی هر آینه از سپاسگذاران خواهیم بود.

فَإِذَا اسْتَوَيْتَ أَنتَ وَبَيْنَكَ عَلَى الْفُلِ قُنْ
اِحْمَدِ شَيْئَ الَّذِي بَعَثَنَا مِنْ الْقَوْمِ الظَّالِمِينَ وَكَرِهْتَ
أَنْزِلَنِي مِنْ مَّوْجِكَ وَأَنْتَ خَيْرُ الْمُنْزِلِينَ

ترجمه:

پس از آنکه تو و همراهانت بر کشتی قرار گرفتید بگو: ستایش خدائی را سزد که ما را از قوم ستمکاران رستگاری بخشید و بگو: پروردگارا مرا در فرودگاه و پایگاه خجسته ای فرود بیاور که تو بهترین فرود آورندگان هستی!

تفضیل این مطالب در خور اهل فضل و روحانیون و دانشمندان محترم میباشد که اهمیت دریا و نعمت های حاصله از آن را جهت مسلمانان تشریح نمایند.

فهرست مطالب

پیشگفتار

- ۱- شرایط حقوقی سواحل و جزایر (خلیج فارس)..... ۱
- ۱-۱- بحث خطوط مبدا..... ۱
- ۱-۲- دهانه رودخانه‌ها..... ۳
- ۱-۳- تأسیسات بندری..... ۳
- ۱-۴- برآمدگی‌های جزری..... ۳
- ۱-۵- نحوه محاسبه آب‌های حوزه دریایی بر پایه خطوط مبدا..... ۳
- ۱-۶- خطوط مرزی و میانه با کشورهای همسایه..... ۱۰
- ۱-۷- کنوانسیون سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق دریا..... ۱۹
- ۲- محیط زیست دریایی و جلوگیری از آلودگی دریاها..... ۲۰
- ۲-۱- بحث آلودگی خلیج فارس و دریای عمان..... ۲۰
- ۲-۲- سوابق و اهمیت موضوع آلودگی نفتی در دریاها..... ۲۲
- ۲-۳- اعلام خلیج فارس و دریای عمان به‌عنوان محدوده ویژه حفاظت از آلودگی دریایی..... ۲۴
- ۲-۴- فهرست پیمان‌های بین‌المللی مربوط به محیط زیست..... ۲۷
- ۲-۵- الحاق ایران به کنوانسیون مدارک شناسایی دریانوردان..... ۲۷
- ۲-۶- الحاق ایران به کنوانسیون بین‌المللی لایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها..... ۲۷
- ۲-۷- الحاق ایران به کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی..... ۲۸
- ۲-۸- اظهارنظر کارشناسی درباره (الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت و سوخت کشتی)..... ۲۹
- ۲-۹- تحلیل کلی شرایط موجود با در نظر گرفتن دیوان بین‌المللی لاهه..... ۳۵
- ۲-۱۰- حدود صلاحیت دیوان..... ۳۶
- ۳- دریای عرب (مکران) یا (پارس)..... ۴۰
- ۳-۱- دریای عرب یا مکران و پیدایش آن..... ۴۰
- ۴- اقیانوس هند..... ۴۵
- ۴-۱- اهمیت راهبردی اقیانوس هند و آبراه‌های وابسته..... ۴۸
- ۴-۲- فعالیت اقتصادی..... ۴۹

۴-۳- ترابری دریایی.....	۵۰
۵- منافع ایران در قاره جنوبگان.....	۵۰
۵-۱- مقدمه.....	۵۰
۵-۲- منابع جنوبگان.....	۵۲
۵-۳- اهمیت راهبردی جنوبگان.....	۵۳
۵-۴- حلقه همگرایی جنوبگان یا مدار قطبی جنوب.....	۵۴
۶- دعاوی ارضی در جنوبگان و مبانی حقوقی آنها.....	۵۶
۶-۱- دعاوی بریتانیا، آرژانتین و شیلی.....	۵۶
۶-۲- بریتانیا.....	۵۶
۶-۳- آرژانتین.....	۵۷
۶-۴- شیلی.....	۵۸
۶-۵- دعاوی استرالیا، زلاند نو، فرانسه و نروژ.....	۵۹
۶-۶- استرالیا.....	۵۹
۶-۷- زلاند نو.....	۵۹
۶-۸- فرانسه.....	۶۰
۶-۹- نروژ.....	۶۰
۶-۱۰- مبانی حقوقی دعاوی بر جنوبگان.....	۶۲
۶-۱۱- اکتشاف.....	۶۲
۶-۱۲- اشغال مؤثر.....	۶۲
۶-۱۳- مجاورت.....	۶۳
۶-۱۴- تملک ارثی حقوق مستعمراتی.....	۶۳
۶-۱۵- قطاع.....	۶۳
۶-۱۶- جدول ادعاهای حاکمیت بر جنوبگان.....	۶۴
۷- معاهده جنوبگان.....	۶۵
۷-۱- روند تحولات مربوط به منابع معدنی جنوبگان.....	۶۶
۷-۲- روند تحولات مربوط به زیست جنوبگان.....	۶۹
۸- پیشنهاد ادعای ایران بر قطاعی از قطب جنوب.....	۷۱
۸-۱- چشم‌انداز ایران در قطب جنوب.....	۷۱
۸-۲- پیشنهادات.....	۷۲
۸-۳- بعد تاریخی.....	۷۳

۷۷	۸-۴- بعد حقوقی.....
۸۱	۸-۵- بعد سیاسی.....
۸۱	۸-۶- بعد فیزیکی.....
۸۴	۸-۷- عوامل اصلی ادعای حاکمیت ایران.....
۸۷	۹- دریاها و آبراه‌های ایران در شمال.....
۸۷	۱۰- طرح کانال عظیم اتصالی دریاهای جنوب و شمال ایران.....
۸۹	۱۰-۱- حمل و نقل.....
۸۹	۱۰-۲- مسیر آبراه.....
۹۱	۱۰-۳- زمین‌شناسی.....
۹۱	۱۰-۴- منابع آب.....
۹۲	۱۰-۵- ابعاد آبراه.....
۹۳	۱۰-۶- عبور از ارتفاعات.....
۹۴	۱۰-۷- تأسیسات آب و برق.....
۹۴	۱۰-۸- تأثیرات زیست‌محیطی.....
۹۵	۱۰-۹- رژیم حقوقی.....
۹۶	۱۱- دریای مازندران.....
۹۶	۱۱-۱- مناطق دریایی مازندران.....
۹۶	۱۱-۲- وضعیت کلی.....
۹۶	۱۱-۳- حاکمیت.....
۹۷	۱۱-۴- آب‌های داخلی.....
۹۷	۱۱-۵- آب‌های سرزمینی.....
۹۸	۱۱-۶- آب‌های منطقه مجاور.....
۹۹	۱۱-۷- منطقه انحصاری اقتصادی دریای مازندران.....
۱۰۰	۱۱-۸- فلات قاره دریای مازندران.....
۱۰۵	۱۲- رژیم حقوقی دریای خزر و موضع کشورهای ساحلی.....
۱۰۵	۱۲-۱- وضعیت حقوقی دریای خزر: یک ضرورت برای رژیم حقوقی جدید و فراگیر.....
	۱۲-۲- موقعیت جغرافیایی دریای خزر و دولت‌های ساحلی آن و سهم ۲۰٪ ایران از دریای خزر.....
۱۰۹	۱۲-۳- موضوع دریاهای محصور در خشکی و حقوق دریاهای.....
۱۱۴	۱۲-۴- رژیم حقوقی دریای خزر قبل از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی.....

- ۱۲-۵- کابوتاژ یا تجارت ساحلی ۱۱۹
- ۱۲-۶- شیلات (ماهیگیری) ۱۱۹
- ۱۲-۷- پرواز هواپیما (بر فراز منطقه دریایی خزر) ۱۲۱
- ۱۲-۸- خصوصیات جغرافیایی، اقتصادی و تاریخی دریای خزر ۱۲۲
- ۱۲-۹- رژیم حقوقی دریاها و دریاچه‌ها از دیدگاه حقوق بین‌الملل ۱۲۳
- ۱۲-۱۰- وضعیت دریای خزر با توجه به کنوانسیون حقوق دریاها و تعیین رژیم حقوقی آن ۱۲۶
- ۱۲-۱۱- رژیم حقوقی دریای باز و بسته در حقوق بین‌الملل ۱۳۵
- ۱۲-۱۲- در رابطه با دریای مازندران ۱۳۵
- ۱۲-۱۳- اصل حاکمیتی دولت‌ها ۱۳۷
- ۱۲-۱۴- سهم ایران از دریای خزر ۱۳۹
- ۱۲-۱۵- نتیجه‌گیری ۱۴۱
- ۱۳- راه‌های ارتباطی دریای مازندران به دریاهای سیاه، بالتیک، سفید و قطب شمال ۱۴۴
- ۱۳-۱- مشکلات کانال‌های ارتباطی دریای مازندران ۱۴۷
- ۱۳-۲- دسترسی خزر به آب‌های آزاد ۱۴۸
- ۱۴- رژیم حقوقی آبراه‌ها و تأثیر آن بر رژیم حقوقی دریای مازندران ۱۵۰
- ۱۴-۱- جریان حمل کالا در خزر و آبراه‌های مربوطه به دریاهای باز ۱۵۴
- ۱۴-۲- نظرات کشورهای حاشیه دریای خزر ۱۵۵
- ۱۴-۳- رویکردهای دریای خزر ۱۵۹
- ۱۴-۴- کانالی جدید در خزر ۱۶۱
- ۱۴-۵- مشکلات زیست محیطی ۱۶۲
- ۱۴-۶- خطوط کشتیرانی و افزایش فعالیت‌ها در چشم‌انداز آینده دریای خزر ۱۶۳
- ۱۴-۷- سوخت‌رسانی و خدمات‌دهی به کشتی‌ها در دریای خزر ۱۶۵
- ۱۵- چگونگی ارتباط آبی ایران با شمالگان قطب شمال ۱۶۶
- ۱۵-۱- دلایل بهره‌برداری ایران از آبراه‌های ارتباطی دریای خزر با دریاهای باز ۱۶۶
- ۱۵-۲- پیشنهادات در رابطه با آبراه‌های ارتباطی دریای خزر با دریاهای باز ۱۶۸
- ۱۶- پیوست ۱۷۱
- منابع و مأخذ ۱۸۱