

به نام خدا

جزوه درس حقوق دریاها

دکتر طلایی

دوره کارشناسی حقوق

دانشگاه مجازی شیراز

نیمسال اول سال تحصیلی ۸۶-۸۵

Course Materials for

The Law of the Sea

Dr. Talaie

Shiraz Virtual University

* واحد آموزشهای الکترونیک دانشگاه مجازی شیراز

سپاسگزاری

بر خود لازم می دانم که از همکاری تمامی کسانی که اینجانب را در تهیه این جزوه یاری نمودند سپاسگزاری نمایم. بویژه از سرکار خانم شفیعی، ماشین نویسهای محترم، و جناب آقای خادم‌الرسول (برای اسکن تصاویر و نقشه‌های مربوط به این جزوه علمی) و کارشناسان محترم دانشکده آموزشهای الکترونیک دانشگاه شیراز سپاسگزاری می نمایم.

دکتر طلایی

فهرست منابع و مراجع اصلی

- ۱- طلایی، فرهاد، "عرض دریای سرزمینی در تنگه های بین المللی و تاثیر آن بر کشتیرانی"، مجله پیام دریا، شماره ۹۷، سال دهم، آبان ۱۳۸۰، صفحه های ۹۵-۹۲.
- ۲- طلایی، فرهاد "حق حاکمیت کشورها در دریای سرزمینی"، مجله پیام دریا، شماره ۹۸، سال دهم، آذر ۱۳۸۰، صفحه های ۴۷-۴۴.
- ۳- طلایی، فرهاد، "تحلیلی حقوقی بر وضعیت موجود در دریای خزر: دریای خزر، دریای صلح و ثبات یا دریای تعارض و بی ثباتی"، مجله پیام دریا، شماره ۹۹، سال دهم، دی ۱۳۸۰، صفحه های ۲۷-۲۰.
- ۴- طلایی، فرهاد، "محدودیت های حقوق بین المللی دریایی برای دولتهای ساحلی"، مجله پیام دریا، شماره ۱۰۰، سال دهم، بهمن ۱۳۸۰، صفحه های ۱۴۲-۱۳۸.
- ۵- طلایی، فرهاد، "محدودیت های عبور ترانزیت از تنگه های بین المللی"، مجله پیام دریا، شماره ۱۰۲، سال دهم، فروردین ۱۳۸۱، صفحه های ۷۱-۶۶.
- ۶- طلایی، فرهاد، "برداشت های متفاوت از مقررات دریایی"، مجله پیام دریا، شماره ۱۰۳، سال دهم، اردیبهشت ۱۳۸۱، صفحه های ۶۹-۶۶.
- ۷- طلایی، فرهاد، "بررسی نظام حقوقی عبور از آب های مجمع الجزایری"، مجله پیام دریا، شماره ۱۰۴، سال دهم، خرداد ۱۳۸۱، صفحه های ۷۱-۶۶.
- ۸- طلایی، فرهاد، "خلیج همیشه فارس در بستر آلودگی"، مجله پیام دریا، شماره ۱۰۸، سال یازدهم، مهر ۱۳۸۱، صفحه های ۶۵-۵۸.
- ۹- طلایی، فرهاد، "حق عبور بی ضرر و حق تعقیب فوری"، مجله پیام دریا، شماره ۱۰۹، سال یازدهم، آبان ۱۳۸۱، صفحه های ۷۵-۷۰.
- ۱۰- طلایی، فرهاد، "تجزیه و تحلیل نظام حقوقی دسترسی به آبهای داخلی و بنادر ساحلی"، مجله پیام دریا، شماره ۱۲۱، سال دوازدهم، آبان ۱۳۸۲، صفحه های ۶۵-۶۲.

۱۱. Talaie, Farhad, "Analysis of the Rules of the International Law of the Sea Governing the Delimitation of Maritime Areas Under National Sovereignty", Ph.D. Thesis, University of Wollongong, Australia, ۱۹۹۸.

فهرست مطالب

شماره صفحه

عنوان

قسمت اول: نکات مقدماتی و پایه ای حقوق دریاها

- ۷
مبحث اول: مطالب مقدماتی
گفتار اول: تعریف حقوق دریاها
گفتار دوم: پیشینه تاریخی حقوق دریاها
گفتار سوم: نظریه آزادی دریاها
گفتار چهارم: نظریه دریاها بسته
گفتار پنجم: مفاهیم *Res Nullius* و *Res Communis*
- ۱۱
مبحث دوم: کوشش های صورت گرفته از سوی جامعه بین المللی
برای تدوین و توسعه قواعد حقوق دریاها
- ۱۳
مبحث سوم: منابع حقوق دریاها
- ۱۵
مبحث چهارم: خطوط مبدأ
گفتار اول: انواع خطوط مبدأ
(۱) خط مبدأ عادی
(۲) خط مبدأ مستقیم
گفتار دوم: بررسی خطوط مبدأ در خلیج های کوچک
گفتار سوم: خطوط مبدأ مجمع الجزایری
- ۲۲
مبحث پنجم: منطق دریایی دولتهای ساحلی
گفتار اول: دریای سرزمینی
گفتار دوم: منطقه مجاور
گفتار سوم: منطقه انحصاری اقتصادی
گفتار چهارم: فلات قاره

قسمت دوم: مقالات حقوق دریاها با نگرش کاربردی

۱. تجزیه و تحلیل نظام حقوقی دسترسی به آب های داخلی و بنادر ساحلی:
نقش دولت های ساحلی
۲۶
۲. عرض دریای سرزمینی در تنگه های بین المللی و تاثیر آن بر کشتیرانی
(قسمت اول)
۳۳
۳. عرض دریای سرزمینی در تنگه های بین المللی و تاثیر آن بر کشتیرانی (قسمت دوم):
حق حاکمیت کشورها در دریای سرزمینی
۳۸
۴. عرض دریای سرزمینی در تنگه های بین المللی و تاثیر آن بر کشتیرانی (قسمت سوم):
محدودیت های حقوق بین الملل دریاها برای دولت های ساحلی
۴۵
۵. تحلیلی بر مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ (حقوق دریاها):
محدودیت های عبور ترانزیت از تنگه های بین المللی (قسمت اول)
۵۲
۶. محدودیت های عبور ترانزیت از تنگه های بین المللی (قسمت دوم):
برداشت های متفاوت از مقررات دریایی
۵۹
۷. بررسی نظام حقوقی عبور از آبهای مجمع الجزایری
۶۵
۸. اجرای همزمان دو حق گوناگون در دریای سرزمینی:
حق عبور بی ضرر و حق تعقیب فوری
۷۳
۹. تحلیلی حقوقی بر وضعیت موجود در دریای خزر:
دریای خزر، دریای صلح و ثبات یا دریای تعارض و بی ثباتی
۸۲
۱۰. بررسی نظام حقوقی بین المللی حمایت از محیط زیست دریایی با تمرکز
بر منطقه دریایی خلیج فارس: خلیج همیشه فارس در بستر آلودگی
۹۶

قسمت اول:

نکات مقدماتی و پایه ای

حقوق دریاها

قسمت اول: نکات مقدماتی و پایه ای حقوق دریاها^۱

مبحث اول: مطالب مقدماتی

گفتار اول: تعریف حقوق دریاها

حقوق دریاها^۲ (یا حقوق بین الملل دریاها)^۳ یکی از قدیمی ترین گرایش های حقوق بین الملل (عمومی) است. دریاها همواره استفاده های گوناگونی را برای ملتها به همراه داشته اند، از کشتیرانی و تجارت دریایی گرفته تا بهره برداری از منابع زنده (مانند ماهیان) و منابع غیرزنده (مانند منابع معدنی و نفت و گاز). نیاز به تنظیم اینگونه استفاده ها و برقراری نظم حقوقی در استفاده از دریاها همواره ایجاب نموده است تا قواعد و مقررات حقوقی وضع شوند تا بر اینگونه استفاده های از دریاها حاکم باشند. براین اساس بوده است که در دوران معاصر نظام حقوقی بین المللی (به عنوان جزئی از نظام حقوق بین الملل عمومی) شکل گرفته است که حقوق دریاها (یا حقوق بین الملل دریاها) نام دارد که بر همه دریاها و اقیانوس های جهان حاکم است. بدین ترتیب می توان حقوق دریاها را اینگونه تعریف نمود: "حقوق دریاها (یا حقوق بین الملل دریاها) مجموعه ای از قواعد، مقررات و اصول حقوقی است که در روابط میان دولتها (و به نوعی در روابط میان دولتها با سازمانهای بین المللی و در برخی موارد با افراد) در استفاده های از دریاها حاکم باشند."

گفتار دوم: پیشینه تاریخی حقوق دریاها

بطور کلی دو اصل بطور عمده بنیان ها و پایه های حقوق دریاها را تشکیل داده اند: ۱- اصل آزادی دریاها، و ۲- اصل حقوق دولتهای ساحلی نسبت به دریاهای مجاورشان (برای اهداف حمایتی و دیگر منافع مشروع). این دو اصل پایه های مفاهیم کلاسیک را در خصوص حق کشتیرانی بطور خاص و حقوق دیگر نسبت به دریاها بطور عام تشکیل می دهند. این مفاهیم عبارتند از: مفهوم *Res Communis* و مفهوم *Res Nullius*. (که در ذیل در خصوص آنها توضیح داده خواهد شد).

۱. مطالب این قسمت بطور عمده از منبع ذیل برگرفته شده اند:

Talaie, Farhad, Analysis of the Rules of the International Law of the Sea Governing the Delimitation of Maritime Areas Under National Sovereignty, Ph.D. Thesis, University of Wollongong, Australia, ۱۹۹۸.

۲. The Law of the Sea.

۳. The International Law of the Sea.

اصل تثبیت شده آزادی دریاها ریشه در دوران باستان دارد که براساس آن دریاها برای استفاده عموم ملتها و کشورها آزاد می باشند. (این اصل به *The Principle of Mare Liberum* نیز شناخته می شود). قرن‌ها بعد (و بویژه در قرن پانزدهم میلادی) این اصل مورد مخالفت تعدادی از کشورها (بطور عمده اسپانیا و پرتغال) قرار گرفت که ادعای حقوق انحصاری را نسبت به برخی از قسمت های دریاها مطرح نمودند و این مناطق دریایی را به روی ملتها و کشورهای دیگر بسته اعلام نمودند و بدین ترتیب اصل یا نظریه دیگری به نام دریاهای بسته (*Mare Clausum*) مطرح گردید. در دوره های بعدی تقابل این دو اصل (یا این دو نظریه) پایه های بسیاری از قواعد و مقررات حقوق دریاها را تشکیل دادند.

همچون دیگر جنبه های روابط میان ملتها در دوران باستان، استفاده های از دریاها نیز تابع قواعد و اصول اولیه مشترکی بودند که بر روابط میان آنها حاکم بوده اند. از سوی دیگر باید توجه نمود که توسعه اصول حقوق دریاها در واقع یک جزء جدایی ناپذیر از فرایند کلی تر توسعه حقوق بین الملل بوده است. (در خصوص استفاده های از دریاها در دوران باستان و بویژه برای کشتیرانی و تجارت دریایی می توان به استفاده های اقوامی همچون پارس ها، یونانی ها و رومی ها از دریاها برای اهداف مذکور اشاره نمود. البته دریاها همواره نه فقط برای اهداف صلح آمیز بلکه برای نبردهای دریایی نیز مورد استفاده قرار گرفته اند).^۴

همچنین بایستی اشاره نمود که برخی از مجموعه های قواعد و مقررات دریایی^۵ در قرون هشتم و چهاردهم میلادی موجود بوده اند که نمونه هایی از قواعد و مقررات نوشته در خصوص چگونگی استفاده از دریاها در برخی از قسمت های دریاهای جهان در زمان خود (حداقل در شکل اولیه آنها) محسوب می گردیدند.^۶ در ضمن یکی از مسائل مطرح در تاریخ حقوق دریاها تقسیم دریاهای جهان از سوی پاپ الکساندر چهارم در سال ۱۴۹۳ میلادی میان اسپانیا و پرتغال بود که مورد اعتراض دیگر ملتها و کشورها و از جمله بریتانیا قرار گرفت که از جمله بیان نمود که: "نه طبیعت و نه نفع عمومی این اجازه را می دهد که یک ملت واحد و یا یک فرد خصوصی دریاها را بطور

۴. لازم به ذکر است که قواعد و اصول درج شده در این جزوه درسی مربوط به زمان صلح بوده و یادآوری می گردد که وقوع جنگ های دریایی می تواند بر برخی از این قواعد و اصول تأثیرگذار باشد. بهر حال برخی از قواعد و اصول در هر دو وضعیت معتبر و قابل اجرا می باشند و برخی از قواعد و اصول بطور خاص در زمان نبردهای دریایی به کار برده می شوند.

۵. Maritime Codes.

۶. از جمله این کدهای دریایی در منطقه آسیا می توان به کدهای دریایی *Macassar* و *Malacca* اشاره نمود که مربوط به قرن سیزدهم میلادی بوده اند.

انحصاری در اختیار و تملک داشته باشد، دریا برای همگان آزاد است." در همین راستا بود که در سال ۱۶۰۴ میلادی معاهده لندن میان اسپانیا و انگلستان منعقد گردید و بر آزادی کشتیرانی در دریاها تأکید شد.

گفتار سوم: نظریه آزادی دریاها

در سال ۱۶۰۹ میلادی گروسیوس^۷ حقوقدان هلندی در کتاب خود با عنوان "دریای آزاد" (عنوان خلاصه شده) یا آزادی دریاها^۸ از اصل آزادی دریاها حمایت نمود. این درحالی بود که اسپانیا و پرتغال ادعاهای انحصاری را بر دریاهای جهان مطرح نموده بودند و دیگر کشورها را از استفاده های از آنها محروم نموده بودند در کتاب خود گروسیوس دلایل گوناگونی را برای دفاع از اصل آزادی دریاها (دریاهای آزاد) و در پاسخ به ادعاهای اسپانیا و پرتغال مطرح نمود. از جمله گروسیوس استدلال نمود که "از آنجایی که دریاها و حق کشتیرانی در آنها نمی توانند مال شخصی هر شخصی باشند، پاپ نمی توانست آنها را به پرتغال (و اسپانیا) ببخشد و پرتغال (و اسپانیا) نبایستی چنین اقدامی را می پذیرفتند." وی همچنین براین عقیده بود که هیچ دولتی حق ندارد تا کشتی های دولتهای دیگر را از کشتیرانی در دریاها محروم نماید و دولتها در دریاها دارای صلاحیت محدود برای حمایت از خود می باشند. گروسیوس دریاها را به عنوان منطقه ای متعلق به همه^۹ در نظر گرفت و از جمله این مفهوم را به کشتیرانی در دریاها گسترش داد.

دلیل دیگری که از سوی گروسیوس برای حمایت از نظریه آزادی دریاها ارائه شد، اصل آزادی تجارت میان ملتها در حقوق ملل (حقوق بین الملل) بود. بدین معنا که "هر ملتی آزاد است که به قلمرو هر ملت دیگری سفر نماید تا با آن ملت تجارت نماید". این استدلال از آن جهت مطرح شد که پرتغال ادعا می نمود که تجارت دریایی در منطقه East Indies بطور انحصاری در اختیار این کشور بوده است. گروسیوس اصل آزادی تجارت را به تجارت دریایی گسترش داده و عقیده داشت که حتی کشف و یا اشغال منطقه East Indies از سوی پرتغال حقوق انحصاری تجارت دریایی در این منطقه را برای آن کشور ایجاد نمی نمود. در ضمن وی اعتقاد داشت که اصل انصاف^{۱۰} به ملتها این حق را می دهد که بطور آزاد و برابر به تجارت دریایی بپردازند. گروسیوس نتیجه می گیرد که آزادی کشتیرانی در منطقه East Indies و نیز تجارت دریایی در این منطقه برای همه ملتها وجود دارد.

^۷. Grotius.

^۸. The Freedom of the Seas.

^۹. Res Communis.

^{۱۰}. The Principle of Equity.

همانگونه که اشاره شد، اگرچه گروسیوس مدافع آزادی دریاها بوده است، وی می پذیرد که کشورها می توانند از برخی صلاحیت ها و حقوق حمایتی در اطراف سواحل خود برخوردار باشند. در نهایت اینکه گروسیوس میان حق مالکیت^{۱۱} و حق صلاحیت^{۱۲} در خصوص دریاها تمایز قائل گردید که این نشان از آن دارد که دولتهای ساحلی حق مالکیتی را نسبت به دریاها نداشته اند و فقط از برخی صلاحیت ها و حقوق در آبهای اطراف سواحلشان برخوردار بوده اند.

گفتار چهارم: نظریه دریاهای بسته

در مقابل نظریه دریاهای آزاد گروسیوس، حقوقدان انگلیسی سلدن^{۱۳} در سال ۱۶۳۵ میلادی نظریه دریاهای بسته (*Mare Clausum*) را مطرح نمود. براساس این نظریه دولتهای ساحلی در نواحی دریایی مجاور سواحلشان از حاکمیت انحصاری برخوردار می باشند. در کتاب خود با عنوان دریای بسته یا حاکمیت بر دریا^{۱۴} سلدن دلایلی را مطرح نمود تا ادعاهای انگلستان را نسبت به دریاهای اطراف این کشور در قرن هفدهم میلادی را توجیه نماید. این در حالی بود که ملکه الیزابت اول، خود در قرن شانزدهم میلادی مدافع اصل دریاهای آزاد بود و به اقدامات اسپانیا برضد کشتی های بریتانیایی اعتراض می نمود. بهر حال به دنبال گسترش مستعمرات بریتانیا این کشور موضع خود را تغییر داد و موضعی مشابه پرتغال و اسپانیا را اتخاذ نمود و از جمله تجارت دریایی را در انحصار خود دانست.

سلدن استدلال می نمود که بر طبق نظر برخی حقوقدانان اینگونه نبوده است که همه دریاهای متعلق به همه بشریت باشند. وی به رویه برخی از دولتهای ساحلی در اختصاص دادن برخی از قسمت های دریاهای خود اشاره نموده و استدلال می نماید که عرفی در زمینه ادعای حاکمیت بر دریاهای وجود دارد. بدین ترتیب سلدن دریاهای را به نوعی مال خصوصی در نظر می گیرد که چنین نظری برخلاف نظر گروسیوس بود که استدلال می نمود دریاهای مال مشترک بشریت هستند و برای کشتیرانی، تجارت دریایی (و ماهیگیری) به روی همه ملتها باز هستند. سلدن استدلال می نمود که ادعاهای اسپانیا و پرتغال قابل پذیرش نبودند، بدان دلیل که ادعاهای آنها براساس "حق مشروعی" استوار نشده بودند و آنها از ناوگانهای دریایی کافی برخوردار نبودند تا حاکمیت خود را بر دریاهای ادعا شده به اجرا درآورند. اگرچه سلدن اعتقاد داشت که کشتیرانی صلح آمیز و تجارت در دریاهای

^{۱۱}. *Dominium*.

^{۱۲}. *Imperium*.

^{۱۳}. Selden.

^{۱۴}. The Closed Sea or Dominum over the Sea.

بایستی آزاد باشند، وی رعایت آنها را بر پایه اصول نزاکتی می دانست و اعتقاد داشت که جلوگیری از کشتیرانی و تجارت در برخی قسمت ها در دریاها برخلاف حقوق ملل (حقوق بین الملل) نبود. بدین صورت سلدن اقدام انگلستان را در اجرای حاکمیتش در دریاهای مجاور سواحلش مبنی بر جلوگیری از کشتیرانی و ماهیگیری در این دریاها را قابل توجیه می دانست.

اگرچه نظریه های دریاهای آزاد و دریاهای بسته^{۱۵} در ابتدا برای دفاع از منافع کشورهای خاصی مطرح شدند، استدلالهای گوناگونی به نفع آنها و برخلاف آنها از سوی حقوقدانان و محافل دانشگاهی در قرون بعدی مطرح شدند که با رویه های گوناگون دولتها در استفاده های از دریاها همراه بودند. بهرحال این دو نظریه و تحولاتی که در خصوص آنها در طی قرن های بعدی صورت گرفتند اساس بسیاری از حقوق و صلاحیت های دولتهای ساحلی را نسبت به آبهای اطراف سواحلشان تشکیل دادند و شکل گیری مناطق دریایی دولتها در دوران معاصر را می توان حاصل تقابل این دو نظریه دانست.

گفتار پنجم: مفاهیم *Res Nullius* و *Res Communis*

همانگونه که اشاره شد مفهوم *Res Communis* در خصوص دریاها به این معنا است که دریاها متعلق به همه ملتها هستند و بنابراین برای استفاده آنها آزاد می باشند. بدین ترتیب دریاها نمی توانند به هیچ صورتی در تعلق دولت یا دولتهای خاص درآیند. (این مفهوم در حمایت از نظریه دریاهای آزاد مورد استناد قرار می گیرد.) در مقابل مفهوم *Res Nullius* در خصوص دریاها بدین معنا است که دریاها متعلق به هیچ دولتی نیستند و مال هیچ دولتی محسوب نمی گردند. بنابراین بر طبق این مفهوم دریاها قابل اشغال بوده و می توانند در مالکیت دولتی درآیند که برای اولین بار آنها را تصرف می نماید. (این مفهوم به طور معمول در حمایت از نظریه دریاهای بسته به کار برده می شد.)

لازم به ذکر است که نظریه جدیدی در خصوص ماهیت حقوقی دریاها مطرح شده است. براساس این نظریه دریاها *Mare Nostrum* هستند، یعنی "دریاهای ما". این نظریه در مقابل *Mare Liberum* گروسیوس و *Mare Clausum* سلدن مطرح شده است که براساس آن آبهای اطراف سواحل به دولتهای ساحلی تعلق دارند ضمن آنکه حقوق محدودی برای دسترسی دولتهای دیگر در این آبها وجود دارند.

^{۱۵}. The Doctrines of Free Sea and Closed Seas.

مبحث دوم: کوشش های صورت گرفته از سوی جامعه بین المللی
برای تدوین و توسعه قواعد حقوق دریاها

اولین تلاش بین المللی جدی برای تدوین قواعد حقوق بین الملل را می توان کنفرانس ۱۹۳۰ لاهه در خصوص تدوین حقوق بین الملل^{۱۶} دانست که از جمله در جهت تدوین برخی قواعد حقوق دریاها نیز اقدام نمود. (این کنفرانس از سوی و زیر نظر جامعه ملل^{۱۷} برگزار شد.) سه موضوع در دستور کار این کنفرانس بود: ۱- آبهای سرزمینی^{۱۸}، ۲- تابعیت^{۱۹}، و ۳- مسؤولیت دولتها در مقابل خسارات وارد شده به اتباع خارجی یا اموالشان در سرزمین دولتها^{۲۰}.

همانگونه که مشخص است موضوع آبهای سرزمینی در حوزه و قلمرو حقوق دریاها می باشد.^{۲۱} کنفرانس ۱۹۳۰ لاهه کوشش نمود تا کنوانسیون را راجع به آبهای سرزمینی مورد پذیرش قرار دهد. با وجود همه کوشش های صورت گرفته این کنفرانس موفق به انعقاد چنین کنوانسیونی نگردید. دلیل عمده این عدم موفقیت را می توان عدم دستیابی به توافق در خصوص پهنای (عرض) مشخصی برای آبهای سرزمینی دانست. بهرحال بحث های صورت گرفته در این کنفرانس در خصوص آبهای سرزمینی، مواد پیش نویس شده مربوطه، و سند نهایی این کنفرانس بعدها از سوی جامعه بین المللی مورد استفاده قرار گرفتند تا قواعد مربوط به خطوط مبدأ دریای سرزمینی، عبور بی ضرر از دریای سرزمینی، و میزان صلاحیت دولتهای ساحلی در دریاهای مجاور سواحلشان تدوین شوند.

اولین تلاش موفقیت آمیز در تدوین قواعد حقوق دریاها، برگزاری اولین کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها^{۲۲} بود که در سال ۱۹۸۵ میلادی (۲۴ فوریه تا ۲۷ آوریل ۱۹۸۵ میلادی) در شهر ژنو سوئیس برگزار گردید. این کنفرانس موفق گردید که ۴ کنوانسیون را در زمینه حقوق دریاها به شرح ذیل مورد پذیرش قرار دهد:

^{۱۶}. The ۱۹۳۰ Hague Conference for the Codification of International Law.

^{۱۷}. The League of Nations.

^{۱۸}. Territorial Waters.

^{۱۹}. Nationality.

^{۲۰}. State Responsibility for Damage Done in Their Territory to the Person or Property of Foreigners.

۲۱. باید توجه داشت که حقوق دریاها گرایشی از حقوق بین الملل عمومی است و از حقوق دریایی (Maritime Law) که گرایشی از حقوق خصوصی می باشد و به مسائلی چون قراردادهای حمل و نقل دریایی و بیمه دریایی می پردازد، متفاوت است هرچند که در برخی زمینه ها این دو گرایش نقاط اشتراک دارند.

^{۲۲}. The First United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS I).

۱- کنوانسیون راجع به دریای سرزمینی و منطقه مجاور^{۲۳}،

۲- کنوانسیون راجع به دریاهای آزاد^{۲۴}،

۳- کنوانسیون راجع به ماهیگیری و حفاظت از منابع زنده دریاهای آزاد^{۲۵}، و

۴- کنوانسیون راجع به فلات قاره^{۲۶}.

علاوه بر چهار کنوانسیون فوق یک پروتکل اختیاری نیز در کنفرانس ۱۹۸۵ ژنو در خصوص حل و فصل اجباری اختلافات مربوط به این کنوانسیونها پذیرفته شد.^{۲۷} لازم به ذکر است که ایران در ۲۸ مه ۱۹۵۸ میلادی چهار کنوانسیون فوق را امضاء نمود ولی بدانها نپیوسته است. در ضمن ایران پروتکل اختیاری مزبور را امضاء ننموده و به آن نپیوسته است.

از آنجایی که در کنفرانس ۱۹۸۵ ژنو دولتهای شرکت کننده به دلیل رویه های گوناگونشان نتوانستند بر روی پهنای (عرض) دریای سرزمینی و منطقه انحصاری ماهیگیری توافق نمایند، تصمیم گرفته شد که به فاصله ۲ سال دومین کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها^{۲۸} در سال ۱۹۶۰ میلادی در ژنو سوئیس برگزار گردد تا در خصوص پهنای (عرض) این دو منطقه تصمیم گیری شود. در این کنفرانس پیشنهادهای بسیاری برای پهنای این دو منطقه ارائه شدند که هیچیک با موفقیت همراه نشدند. قابل توجه ترین پیشنهاد از سوی کانادا مطرح شد که حاصل نزدیک کردن رویه های دولتها به یکدیگر بود که با کمبود یک رأی مواجه شد و پذیرفته نشد. این پیشنهاد به پیشنهاد ۶+۶ مشهور بود که براساس آن ۶ مایل دریایی^{۲۹} برای دریای سرزمینی در نظر گرفته شد و ۶ مایل دیگر در مجاورت آن و در ورای دریای سرزمینی برای منطقه انحصاری ماهیگیری در نظر گرفته شده بود.

^{۲۳}. The Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone.

این کنوانسیون در ۱۰ سپتامبر ۱۹۶۴ میلادی لازم الاجرا شد.

^{۲۴}. The Convention on the High Seas.

این کنوانسیون در ۳۰ سپتامبر ۱۹۶۲ میلادی لازم الاجرا شد.

^{۲۵}. The Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas.

این کنوانسیون در ۲۰ مارس ۱۹۶۶ میلادی لازم الاجرا شد.

^{۲۶}. The Convention on the Continental Shelf.

این کنوانسیون در ۱۰ ژوئن ۱۹۶۴ میلادی لازم الاجرا شد.

^{۲۷}. The Optional Protocol of signature Concerning the Compulsory Settlement of Disputes.

این پروتکل در ۳۰ سپتامبر ۱۹۶۲ میلادی لازم الاجرا شد.

^{۲۸}. The Second United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS II).

^{۲۹}. هر مایل دریایی حدود ۱۸۵۲ متر است.

عدم موفقیت کنفرانس های ۱۹۸۵ و ۱۹۶۰ ژنو در تعیین حد نهایی محدوده های دریای سرزمینی و منطقه انحصاری ماهیگیری بهمراه توسعه ها و تحولات صورت گرفته در حقوق دریاها در دهه های بعد (از جمله شکل گیری و توسعه مفهوم میراث مشترک بشریت^{۳۰} در خصوص بستر و زیربستر دریاهای آزاد و منابع موجود در آنها) زمینه را برای برگزاری سومین کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها^{۳۱} فراهم نمود. نتیجه و دستاورد اصلی این کنفرانس (که طی جلسات گوناگونی از ۱۹۷۳ تا ۱۹۸۲ میلادی برگزار شد)، کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها^{۳۲} می باشد که در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ از سوی دولتهای شرکت کننده (از جمله ایران) به امضاء رسید. این کنوانسیون در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴ میلادی لازم الاجراء گردید. کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها جامع ترین و آخرین کنوانسیون حقوق دریاها است.^{۳۳} این کنوانسیون ویژگی های ذیل را دربر دارد:

الف) اصول و مقررات چهار کنوانسیون ۱۹۸۵ ژنو راجع به حقوق دریاها را با تغییرات و اصلاحات لازم دربر دارد،

ب) ابهامات موجود در اسناد مزبور را برطرف می نماید. (برای نمونه در خصوص حدنهایی فلات

قاره)،

ج) کنوانسیونهای مزبور را تکمیل می نماید. (برای نمونه از طریق تعیین عرض دریای

سرزمینی)، و

د) برخی قواعد را توسعه داده و برخی قواعد جدید را در برمی گیرد. (برای نمونه در خصوص

عبور از مناطق دریایی تحت صلاحیت دولتها، بهره برداری از منابع دریاهای آزاد، حمایت از

محیط زیست دریایی و شیوه های حل اختلافات).

^{۳۰}. The Concept of Common Heritage of Mankind.

^{۳۱}. The Third United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS III).

^{۳۲}. The United Nations Convention on the Law of the Sea.

^{۳۳}. لازم به ذکر است که کنوانسیون مزبور دارای یک موافقتنامه تکمیلی نیز در خصوص بخش سیزدهم کنوانسیون

می باشد که این دو سند از یکدیگر جدایی ناپذیر هستند. عنوان انگلیسی این موافقتنامه به صورت ذیل می باشد.

Agreement relating to Part XI of the The United Nations Convention on the Law of the Sea of ۱۰

December ۱۹۸۲. It was adopted on ۲۸ July ۱۹۹۴ and entered into force on ۲۸ July ۱۹۹۶.

مبحث سوم: منابع حقوق دریاها

منبع در معنا به مفهوم سرچشمه است و در چهارچوب حقوق بین الملل به عنوان مبنایی در نظر گرفته می شود که اصول و قواعد حقوقی از آن سرچشمه می گیرند. بنابراین اشاره به "منابع حقوق دریاها" به مفهوم آنست که قواعد، مقررات و اصول حقوق دریاها از چه منابعی منشأ گرفته اند. در این ارتباط بایستی بطور کلی منابع حقوق بین الملل را مورد توجه قرار داد و آنگاه این منابع را بطور خاص در زمینه حقوق دریاها (یا حقوق بین الملل دریاها) به کار برد. بطور معمول برای بررسی منابع حقوق بین الملل به بند ۱ ماده ۳۸ اساسنامه دیوان بین المللی دادگستری استناد می شود که چنین مقرر می نماید:

"۱- دیوان که وظیفه آن تصمیم گیری در مورد اختلافاتی است که به آن رجوع می شود، اختلافاتی که تصمیم گیری در مورد آنها باید برطبق حقوق بین الملل صورت گیرد، در چنین فرایند تصمیم گیری منابع ذیل را به کار خواهد برد:

(الف) کنوانسیون های بین المللی^{۳۴}، خواه عام و خواه خاص باشد، معاهداتی که قواعدی را دربردارند که بطور صریح از سوی دولتهای طرف اختلاف به رسمیت شناخته شده اند،
 (ب) عرف بین المللی^{۳۵}، به عنوان دلیل و مدرکی بر رویه کلی دولتها که به صورت قانون پذیرفته شده است،

(ج) اصول کلی حقوقی^{۳۶} که بوسیله ملتتهای متمدن به رسمیت شناخته شده اند، و

(د) تصمیمات قضایی^{۳۷} و کارهای علمی (آموزش های) حقوق دانان برجسته ملتتهای گوناگون^{۳۸}، به عنوان منابع فرعی تعیین قواعد حقوقی."

بدین ترتیب با مشخص گردیدن منابع حقوق بین الملل بطور کلی به صورت فوق، نمونه هایی از این منابع در چهارچوب حقوق دریاها در ذیل مورد بررسی قرار می گیرند.^{۳۹} در خصوص کنوانسیونهای بین المللی موجود در چهارچوب حقوق دریاها به عنوان نمونه می توان به چهار

^{۳۴}. International Conventions.

^{۳۵}. International Custom.

^{۳۶}. General Principles of Law.

^{۳۷}. Judicial Decisions.

^{۳۸}. Teachings of the Most Highly Qualified Publicists of the Various Nations.

^{۳۹}. لازم به ذکر است که کنوانسیونهای بین المللی و عرفهای بین المللی در زمره منابع اصلی حقوق بین الملل قرار می گیرند و اصول کلی حقوقی، تصمیمات قضایی (بین المللی) و آثار حقوق دانان بین المللی برجسته دنیا نیز در زمره منابع فرعی یا تکمیلی حقوق بین الملل قرار دارند.

کنوانسیون ۱۹۸۵ ژنو راجع به حقوق دریاها و نیز کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها اشاره نمود که پیشتر از آنها سخن به میان آمد.

در رابطه با عرفهای بین المللی موجود در چهارچوب حقوق دریا می توان به حق عبور بی ضرر کشتی های خارجی از دریای سرزمینی و نیز به حقوق حاکمه دولتهای ساحلی نسبت به فلاتهای قاره آنها اشاره نمود. در زمینه اصول کلی حقوقی مطرح در چهارچوب حقوق دریاها می توان به اصل آزادی دریاها و اصل صلاحیت دولت صاحب پرچم کشتی در دریای آزاد اشاره نمود.

در ارتباط با تصمیمات قضایی باید تصریح نمود که فقط تصمیمات قضایی بین المللی (آرای دادگاههای بین المللی) هستند که می توانند در زمره منابع (فرعی) حقوق بین الملل قرار گیرند. در خصوص نمونه هایی از تصمیمات قضایی بین المللی در چهارچوب حقوق دریاها برای مثال می توان به آرای دیوان بین المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو (۱۹۴۹ میلادی) میان انگلستان و آلبانی، و قضیه شیلات (۱۹۵۱ میلادی) میان انگلستان و نروژ اشاره نمود که قضیه اول به عبور از تنگه های بین المللی مربوط بود و قضیه دوم به مسئله کاربرد خطوط مبدأ مستقیم در سواحل ارتباط داشت.^{۴۰} همچنین در خصوص آثار حقوقدانان بین المللی برجسته دنیا در چهارچوب حقوق دریاها می توان به نمونه های ذیل اشاره کرد:

الف) کتاب حقوق بین الملل دریاها نوشته کلمبوس

(Colombos, C. John, The International Law of the Sea, Sixth, Revised Edition, Langmans, London, ۱۹۶۷.)

ب) کتاب حقوق بین الملل دریاها نوشته اُکنل

(O'Connell, D.P., The International Law of the Sea, Vols. ۱&۲, Edited by: I.A. Shearer, Oxford University Press, Oxford, ۱۹۸۲ & ۱۹۸۹.)

ج) کتاب حقوق دریاها نوشته چرچیل و لوه

(Charchil, R.R., and A.V, Lowe, The Law of the Sea, Manchester University Press, Manchester, ۱۹۹۱.)

۴۰. همچنین به قضایای ذیل بنگرید:

Fisheries Jurisdiction (Spain v. Canada), ۱۹۹۱, Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America), ۱۹۹۲, and Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine), ۲۰۰۴.

مبحث چهارم: خطوط مبدأ^{۴۱}

مسئله خطوط مبدأ یکی از مسائل مهم حقوق دریاها بوده است. این بدان دلیل می باشد که برای هدف تعیین حدود مناطق دریایی دولت‌ها باید مشخص گردد که هر منطقه از کجا شروع می شود و در کجا خاتمه می یابد. خطوط مبدأ مجموعه ای از نقاط مبدأ بهم پیوسته است که این نقاط مبدأ بر روی سواحل یا خشکی (و در برخی موارد بر روی جزایر یا برآمدگی های جزری) قرار دارند. خطوط مبدأ بطور عمده دارای سه کاربرد ذیل هستند:

۱- خطوط مرزی میان آبهای داخلی و دریای سرزمینی را تشکیل می دهند. در واقع خطوط مبدأ تفکیک کننده آبهای داخلی (که پشت خطوط مبدأ قرار دارند و تحت حاکمیت مطلق دولت ساحلی می باشند) از دریای سرزمینی (اولین منطقه دریایی پس از خطوط مبدأ که تحت حاکمیت دولت ساحلی می باشد و به دلیل وجود حق عبور بی ضرر از وضعیت مطلق بودن خارج می گردد) می باشند.

۲- خطوط مبدأ دربرگیرنده نقاط یا خطوطی هستند که مناطق دریایی دولتهای ساحلی (دریای سرزمینی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی، و فلات قاره) از آنها اندازه گیری می شوند. (در واقع مبدأ اندازه گیری حدود این مناطق دریایی خطوط مبدأ خطوط مبدأ می باشند.)

۳- خطوط مبدأ در مواردی که دولتهای ساحلی مقابل یا مجاور یکدیگر باشند و نیاز به تعیین حدود باشد می توانند بعنوان مبنایی برای ترسیم خطوط میانه^{۴۲} (در خصوص سواحل مقابل یکدیگر) و خطوط با فاصله مساوی^{۴۳} (در خصوص سواحل مجاور یکدیگر) به کار برده شوند.

باید توجه داشت که روش و چگونگی ترسیم خطوط مبدأ از اهمیت برخوردار است زیرا که نوع این خطوط و چگونگی استفاده از این خطوط می تواند بر گستره آبهای داخلی و مناطق دریایی دولتهای ساحلی تأثیر بگذارد و در نتیجه بر حقوق دیگر دولتها در چهارچوب حقوق دریاها تأثیرگذار باشد.

^{۴۱}. Baselines.

^{۴۲}. Median Lines.

^{۴۳}. Equidistance Lines.

گفتار اول: انواع خطوط مبدأ

بطور کلی دو نوع خطوط مبدأ وجود دارند: (۱) خط مبدأ عادی^{۴۴}، (۲) خط مبدأ مستقیم^{۴۵}. (موضوع خط مبدأ خلیج های کوچک^{۴۶} و خطوط مبدأ مجمع الجزایری^{۴۷} در جای خود در ذیل توضیح داده خواهند شد.)

(۱) خط مبدأ عادی

باید توجه داشت که آنچه نوع خط مبدأ را در خصوص هر ساحلی مشخص می نماید، نوع آن ساحل می باشد. بدین ترتیب در سواحلی که صاف بوده و از پیچیدگی های ساحلی برخوردار نمی باشد، خط مبدأ عادی به کار برده می شود. خط مبدأ عادی خط جزر آب در امتداد سواحل می باشد. بدین ترتیب در خصوص سواحل صاف (که می توانند دربرگیرنده انحنای ساده ساحلی باشند) مجموعه نقاط جزری واقع در امتداد سواحل خط مبدأ عادی آن سواحل را تشکیل می دهد. (ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها)

لازم به ذکر است که رویه دولتها خط جزر آب^{۴۸} را به عنوان خط مبدأ عادی در نظر گرفته و از خط مد آب^{۴۹} برای این هدف استفاده نکرده است. نتیجه استفاده خط جزر آب در مقایسه با خط مد آب آن است که گستره آبهای دولتهای ساحلی به سوی دریاهای آزاد گسترش پیدا می نماید.

^{۴۴}. Normal Baseline.

^{۴۵}. Straight Baseline.

^{۴۶}. Bays.

^{۴۷}. Archipelagic Baselines.

^{۴۸}. Low-Water Mark.

^{۴۹}. High-Water Mark.

(۲) خط مبدأ مستقیم

تا پیش از آنکه نروژ تصمیم بگیرد که از خطوط مستقیمی در اطراف سواحلش به عنوان خطوط مبدأ استفاده نماید، رویه معمول دولتها در تعیین خطوط مبدأ استفاده از خط جزر آب یا خط مبدأ عادی بوده است. بهر حال نروژ براساس فرمان ۱۹۳۵ دولت این کشور تصمیم گرفت که برای اولین بار در رویه دولتها از روش جدیدی برای ترسیم خطوط مبدأ در اطراف سواحلش استفاده نماید که لازمه آن به کارگیری یک سری خطوط مستقیم در اطراف سواحل این کشور بود. نتیجه این اقدام آن بود که میزان زیادتری از آبها (در مقایسه با به کارگیری خط مبدأ عادی) در منطقه آبهای داخلی نروژ قرار می گرفتند و مناطق دریایی نروژ به سمت دریاهای آزاد گسترش پیدا می کرد.

از آنجایی که ماهیگیران انگلیسی در آبهای ماورای آبهای نروژ به ماهیگیری اشتغال داشتند، اقدام دولت نروژ می توانست بر منافع آنها تأثیرگذار باشد. بر همین اساس بود که دولت انگلستان (بریتانیا) بر آن شد که دعوی را بر ضد نروژ در دیوان بین المللی دادگستری در ۲۸ سپتامبر ۱۹۴۸ میلادی مطرح نمود و به اقدام دولت نروژ اعتراض نمود. دولت انگلستان از دیوان درخواست نمود تا اعلام نماید روشی که از سوی دولت نروژ برای ترسیم خطوط مبدأ (به کارگیری خطوط مبدأ مستقیم) به کار گرفته شده است برخلاف قواعد حقوق بین الملل (دریاها) می باشد. دیوان پس از بررسی کامل قضیه رأی خود را در ۱۸ دسامبر ۱۹۵۱ میلادی صادر نمود و با توجه به ویژگی های سواحل نروژ و منافع اقتصادی مردم محلی به این نتیجه رسید که به کارگیری خطوط مبدأ مستقیم از سوی نروژ برخلاف قواعد حقوق بین الملل (دریاها) نبوده است و ویژگی های خاص سواحل نروژ (که بسیار بریده و فر رفته بوده و جزایر بسیاری را دربردارد) به کارگیری آن روش را ایجاب نموده است.

بهر حال نظرات دیوان بین المللی دادگستری در مقررات کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و منطقه مجاور (ماده ۴) منعکس گردید و این مقررات نیز در ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها درج گردیدند. بهر حال دیوان بین المللی دادگستری شرایطی را برای ترسیم خطوط مبدأ مستقیم در سواحل تعیین کرد و در صورت وجود این شرایط بوده است که امکان ترسیم خطوط مبدأ مستقیم (به جای خطوط مبدأ عادی) وجود داشته است. این شرایط به صورت ذیل می باشند:

- (۱) سواحل باید بسیار بریده یا بسیار فرو رفته باشند، و
- (۲) یا آنکه جزایر بسیاری در اطراف سواحل و نزدیکی آنها وجود داشته باشد. این شرایط در واقع شرایط اولیه هستند.

در هر حال پس از آنکه مشخص گردید که سواحل ویژگی ها یا شرایط فوق را دربردارند، اینگونه نیست که دولت ساحلی مربوطه به هر صورتی که تمایل دارد خطوط مستقیم را در سواحل

خود به کار برد. در همین رابطه برای آنکه ترسیم خطوط مبدأ مستقیم در سواحل مزبور برطبق حقوق بین الملل (دریاها) پذیرفته شود باید شرایط ذیل را برآورده سازد:

(الف) این خطوط مستقیم نبایستی به گونه ای ترسیم شوند که از جهت کلی ساحل منحرف گردند، و (ب) آبهای محصور شده توسط این خطوط مبدأ مستقیم باید به گونه ای باشند که بتوان آنها را در زمره آبهای داخلی در نظر گرفت.

همانگونه که از این شرایط (یا معیارها) مشخص هست، این شرایط ماهیت کیفی دارند و معیارهای کمی دقیقی برای ارزیابی آنها وجود ندارد. بهر حال در صورت بروز اختلاف در این زمینه به نظر می رسد که نهادهای حقوقی همچون دیوان بین المللی دادگستری بتوانند (در صورت ارجاع اختلاف به آن) در این خصوص اظهار نظر نمایند. باید توجه داشت که در کنوانسیونهای حقوق دریاها هیچگونه اشاره صریحی به حداکثر تعداد خطوط مبدأ مستقیم و یا حداکثر طول آنها نشده است و در حال حاضر معیارهای ارزیابی آنها همان معیارهای کیفی ذکر شده در فوق می باشند.

لازم به ذکر است که پس از صدور رأی دیوان بین المللی دادگستری در قضیه شیلان (۱۹۵۱ میلادی) تعداد بسیار زیادی از دولتها از خطوط مبدأ مستقیم در سواحل خود استفاده نموده اند و دلایل گوناگونی را برای توجیه ترسیم اینگونه خطوط مطرح نموده اند. همانگونه که اشاره شد استفاده از این خطوط موجب آن می گردد که دولتهای ساحلی از آبهای داخلی بیشتری برخوردار بوده و مناطق دریایی آنها به سوی دریاها آزاد گسترش بیشتری داشته باشند.

نکته دیگر آنکه بسته به نوع سواحل هر دولت ساحلی می تواند از هر دو نوع خطوط مبدأ عادی و مستقیم در سواحل خود استفاده نماید و دولت ایران نیز از هر دو روش در سواحل خلیج فارس و دریای عمان استفاده کرده است که در منطقه خلیج فارس بطور عمده خطوط مبدأ مستقیم را به کار برده و در قسمتی از تنگه هرمز خط جزر آب را مورد استفاده قرار داده است که نشانه بهره برداری درست و مطلوب از قواعد حقوق بین الملل دریاها می باشد.

گفتار دوم: بررسی خطوط مبدأ در خلیج های کوچک

همانگونه که توضیح داده شد، سواحل گوناگون ممکن است دارای شکل ها و ویژگی های متفاوتی باشند. یکی از این موارد زمانی است که یک فرورفتگی مشخصی در ساحل وجود داشته باشد که از آن به خلیج کوچک (Bay) یاد می کنند. در خصوص اینگونه فرورفتگی ها باید مشخص شود که چه نوع خط مبدأیی باید به کار برده شوند. دقت نمائید که این فرورفتگی ها با فرورفتگی های ذکر شده در چهارچوب خطوط مبدأ مستقیم متفاوت هستند.

باید توجه داشت بسته به گستردگی، عمق و شکل یک فرورفتگی ساحلی در قالب یک خلیج کوچک دو نوع خط مبدأ در مورد اینگونه فرورفتگی ها به کار می روند: (۱) خط مبدأ عادی در امتداد سواحل خلیج کوچک و یا (۲) خط مستقیم در دهانه فرورفتگی (خلیج کوچک).^{۵۰}

برای آنکه مشخص گردد که کدامیک از این دو خط مبدأ بایستی در خصوص یک خلیج کوچک به کار برده شود، بایستی مشخص شد که آیا این خلیج کوچک یک خلیج کوچک حقوقی^{۵۱} هست یا خیر؟ اگر خلیج کوچک یک خلیج کوچک حقوقی باشد می توان با یک خط مستقیم دهانه آنرا مسدود نمود و این خط مستقیم خط مبدأ را در خصوص این قسمت از ساحل (در خصوص خلیج کوچک) تشکیل می دهد و اگر که خلیج کوچک یک خلیج کوچک حقوقی نباشد، خط مبدأ آن خط مبدأ عادی (خط جزر در امتداد سواحل خلیج کوچک) خواهد بود. بدیهی است که با ترسیم خط مستقیم در دهانه خلیج کوچک میزان بیشتری از آبها (در مقایسه با خط مبدأ عادی) به عنوان آبهای داخلی در بر گرفته خواهند شد.

بدین ترتیب بر طبق بند ۲ ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و منطقه مجاور (و بند ۲ ماده ۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) دو معیار جغرافیایی و هندسی برای تشخیص نوع یک خلیج کوچک مطرح شده است. در ذیل به تشریح این دو معیار پرداخته می شود:

۱- معیار جغرافیایی^{۵۲}: بر طبق این معیار "خلیج کوچک" یک فرورفتگی مشخصی است که میزان نفوذ آن در ساحل نسبت به پهنای دهانه آن به گونه ای است که شامل آبهای محصور در میان خشکی می باشد و بیش از یک انحنای صرف ساحلی می باشد."

۲- معیار هندسی^{۵۳}: "بهرحال یک فرورفتگی ساحلی به عنوان یک خلیج کوچک در نظر گرفته نخواهد شد، مگر آنکه مساحت آن به بزرگی یا بزرگتر از نیم دایره ای باشد که قطر آن برابر با خطی است که در دهانه چنین فرورفتگی ترسیم شده است."

بطور معمول اگر یک خلیج کوچک معیار هندسی را برآورده سازد، معیار جغرافیایی را نیز دربردارد. بهرحال عکس این نکته همواره صادق نیست و یک فرورفتگی یا خلیج کوچک ممکن است معیار جغرافیایی را برآورده سازد ولی ممکن است که معیار هندسی را برآورده نسازد. بدین ترتیب مراحل مربوط به ارزیابی معیار هندسی به شرح ذیل می باشند:

۵۰. باید توجه داشت که تفاوت یک خلیج کوچک (Bay) از یک خلیج (Gulf) بطور معمول در اندازه آنها است و قواعد طرح شده در این قسمت فقط ناظر به خلیج های کوچکی است که در سواحل فقط یک دولت قرار دارند.

۵۱. Legal Bay.

۵۲. Geographical Criterion.

۵۳. Geometrical Criterion.

(۱) ابتدا بایستی خطی را در دهانه طبیعی خلیج کوچک ترسیم نمود.
 (۲) آنگاه نیم دایره ای به قطر خط ترسیم شده در دهانه خلیج کوچک در داخل آن ترسیم می گردد.

(۳) در نهایت مساحت‌های فرورفتگی (خلیج کوچک) با نیم دایره ترسیم شده با یکدیگر مقایسه می شوند. در صورتی که مساحت فرورفتگی (خلیج کوچک) با نیم دایره ترسیم شده باشد، آن فرورفتگی یک خلیج کوچک حقوقی بوده و می توان خطی را در دهانه طبیعی آن ترسیم نمود و این خط مستقیم خط مبدأ آن خلیج کوچک را تشکیل می دهد. در صورتی که مساحت فرورفتگی (خلیج کوچک) کمتر از نیم دایره ترسیم شده باشد، آن فرورفتگی یک خلیج کوچک حقوقی نبوده و خط مبدأ آن خط جزری در داخل فرورفتگی و در امتداد سواحل آن می باشد. (بطور کلی خط مبدأ عادی شکل کلی ساحل را دنبال می نماید).
 باید توجه داشت که حداکثر طول خط ترسیم شده در دهانه یک خلیج کوچک حقوقی برطبق قواعد مندرج در کنوانسیونهای حقوقی دریاها ۲۴ مایل دریایی می باشد. بنابراین اگر امکان ترسیم این حداکثر در قسمت هایی از خلیج کوچک حقوقی وجود داشته باشد، می توان این خط را در داخل آن ترسیم نمود و در غیر اینصورت خط جزر آب (خط مبدأ عادی) در داخل این خلیج کوچک حقوقی به کار برده می شود. در ضمن در صورتی که جزیره یا جزایری در داخلی یک خلیج کوچک وجود داشته باشد، برای در نظر گرفتن این حداکثر (۲۴ مایل دریایی) و ارزیابی نوع خلیج کوچک جزایر نادیده گرفته می شوند و فقط فاصله آنها با یکدیگر و با سواحل در خصوص خط حداکثر ۲۴ مایل به حساب می آیند.

نکته دیگر اینکه بطور معمول اگر خلیج های کوچک در سواحل بیش از یک کشور واقع باشند، خط مبدأ آنها خط مبدأ عادی است، مگر آنکه ویژگی خلیج های تاریخی^{۵۴} را به عنوان گونه ای از آبهای تاریخی^{۵۵} داشته باشند که در این صورت امکان مسدود کردن آنها وجود دارد. باید توجه داشت که این قاعده در خصوص خلیج های کوچک واقع در سواحل فقط یک کشور نیز به کار می رود. در خصوص آبهای تاریخی (از جمله خلیج های تاریخی) بطور کلی سه شرط عمده وجود دارند که در صورت تحقق این شرایط آبهای تاریخی به منزله آبهای داخلی (در خصوص یک دولت ساحلی) و یا آبهای انحصاری مشترک (در خصوص چند دولت ساحلی) در نظر گرفته می شوند. (مانند خلیج فونسکا^{۵۶}) سه شرط مزبور عبارتند از:

^{۵۴}. Historic Bays.

^{۵۵}. Historic Waters.

^{۵۶}. The Gulf of Fonseca.

(الف) دولت مدعی آبهای مورد نظر را برای مدت طولانی به عنوان آبهای تاریخی ادعا نموده باشد،
 (ب) دولت مدعی در دوره زمانی که آبهای مورد نظر را به عنوان آبهای تاریخی ادعا نموده است، حاکمیت خود را بطور موثری بر این آبها به اجرا گذاشته باشد، و
 (ج) دولت یا دولت‌های دیگر به این ادعا اعتراضی ننموده باشند و یا حداقل سکوت کرده باشند.^{۵۷}

گفتار سوم: خطوط مبدأ مجمع الجزایری

مفهوم مجمع الجزایرهای اقیانوسی^{۵۸} مفهوم جدیدی است که براساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها شکل گرفته است. براین اساس هیچ مقررات خاصی در خصوص اینگونه مجمع الجزایرها (و از جمله در خصوص خطوط مبدأ آنها) در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه مجاور مشاهده نمی گردد. تنها مقررات موجود در این کنوانسیون در خصوص مجمع الجزایرهای ساحلی^{۵۹} می باشند که در چهارچوب مقررات مربوط به جزایر واقع در نزدیکی سواحل و به کارگیری خطوط مبدأ مستقیم مطرح گردیده اند.

بهرحال قاعده کلی در خصوص خطوط مبدأ جزایر پراکنده در دریاها و اقیانوس ها به کارگیری خط مبدأ عادی (خط جزر آب) در امتداد سواحل این جزایر و در اطراف آنها بوده است. در کنفرانس اول سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها (ژنو ۱۹۵۸ میلادی) اندونزی و فیلیپین به عنوان کشورهای مجمع الجزایری موفق نشدند تا دولت‌های دیگر را در خصوص وضع مقررات خاص در زمینه خطوط مبدأ اینگونه کشورها قانع سازند. در هر صورت در دهه های بعدی دولت‌های جدیدی شکل گرفتند که وضعیت مشابهی را با کشورهای اندونزی و فیلیپین داشتند و براین اساس در کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها گروه کشورهای مجمع الجزایری را شکل دادند. این کشورها بویژه دلایل گوناگون جغرافیایی، تاریخی، سیاسی، اقتصادی، امنیتی و زیست محیطی را

خلیج فونسکا میان سه کشور السالوادور، هندوراس و نیکاراگوئه واقع است و یک خلیج تاریخی محسوب می گردد که آبهای آن میان این سه کشور مشترک می باشد.

۵۷. باید توجه داشت که اثبات این سه شرط در دوران معاصر سخت است. بهر حال اگر دولت ساحلی بتواند وجود این سه شرط را در خصوص منطقه آبی اثبات نماید، آن منطقه آبی به عنوان آبهای تاریخی در نظر گرفته شده و وضعیت حقوقی شبیه وضعیت حقوقی آبهای داخلی دولت ساحلی را خواهد داشت.

^{۵۸}. Mid-Ocean Archipelagos.

^{۵۹}. Coastal Archipelagos.

مطرح نمودند تا قواعد خاصی در خصوص مجمع الجزایرهای میان اقیانوسی پذیرفته شوند. بدین صورت و با توجه به شرایطی، نظام خاص حقوقی برای مجمع الجزایرهای میان اقیانوسی در بخش چهارم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (با عنوان دولتهای مجمع الجزایری) پذیرفته شد. بدین ترتیب کشورهایی که فقط از مجموعه جزایری تشکیل شده اند می توانند از خطوط مبدأ مجمع الجزایری استفاده نمایند.

این کشورها می توانند پیشرفته ترین نقاط را بر روی پیشرفته ترین جزایر خود انتخاب نموده و آنها را با خطوط مستقیمی به یکدیگری پیوند دهند که از این خطوط در حقوق دریاها به خطوط مبدأ مجمع الجزایری یاد می شود. البته کشورهای مجمع الجزایری نمی توانند این خطوط را به هر صورتی که می خواهند ترسیم نمایند و در صورتی این خطوط مبدأ مورد پذیرش حقوق بین الملل (دریاها) قرار خواهد گرفت که شرایط ذیل (بر طبق ماده ۴۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) تأمین شده باشند:

(۱) ابتدا آنکه جزایر اصلی مجمع الجزایر بایستی در این خطوط مبدأ مجمع الجزایری دربرگرفته شوند.

(۲) دوم آنکه مساحت آب به خشکی بایستی دارای حداقل نسبت یک به یک (۱:۱) و حداکثر نه به یک (۹:۱) باشد. (به عبارت دیگر نتیجه ترسیم خطوط مبدأ مجمع الجزایری باید به گونه ای باشد که نسبت آب به خشکی در میان نسبت های مذکور باشد).

(۳) سوم آنکه حداکثر طول خطوط مبدأ مجمع الجزایری ۱۰۰ مایل دریایی می باشد، با این استثناء که ۳٪ مجموع این خطوط می توانند حداکثر تا ۱۲۵ مایل دریایی گسترش یابند.

(۴) چهارم آنکه خطوط مبدأ مجمع الجزایری بایستی به گونه ای ترسیم گردند که این خطوط تا حدود قابل توجهی از جهت کلی مجمع الجزایر منحرف نگردند.

(۵) پنجم آنکه خطوط مبدأ مجمع الجزایری نباید به و از برآمدگی های جزری^{۶۰} ترسیم شوند، مگر آنکه فانوس های دریایی و یا تأسیسات دیگری که همواره بر روی سطح آب هستند، بر روی آنها واقع باشند.

(۶) شرط (یا الزام) ششم و آخر آنکه خطوط مبدأ مجمع الجزایری بایستی به گونه ای ترسیم گردند که دریای سرزمینی دولت دیگر را از منطقه انحصاری اقتصادی و یا دریای آزاد جدا سازند.

^{۶۰}. Low-Tide Elevations.

باید توجه داشت که دو شرط آخر در خصوص ترسیم خطوط مبدأ مستقیم نیز مطرح می باشند و در ترسیم خطوط مبدأ مستقیم باید این موارد را رعایت نمود. در ضمن در جایی که نتیجه ترسیم خطوط مبدأ مستقیم از سوی یک دولت ساحلی منجر به این می گردد که قسمتی از دریای سرزمینی که در آن حق عبور بی ضرر برای کشتی های خارجی وجود داشته است، به آبهای داخلی تبدیل گردد، حق عبور بی ضرر همچنان در این آبها محفوظ نگاه داشته خواهد شد.

نکته دیگر آنکه کلیه خطوط مبدأ بایستی از سوی دولتهای ساحلی بر روی نقشه های رسمی نشان داده شوند و این نقشه ها به چاپ برسند و در اختیار دیگر کشورها قرار داده شوند. برای نمونه نقشه خطوط مبدأ ایران در منطقه خلیج فارس و دریای عمان در سازمان ملل متحد به ثبت رسیده و چاپ شده است.

مبحث پنجم: منطق دریایی دولتهای ساحلی

سرزمین^{۶۱} یا قلمرو یکی از عناصر تشکیل دهنده دولت در حقوق بین الملل می باشد. بطور کلی قلمرو و سرزمین دولتها عبارتند از ۱- قلمرو خشکی^{۶۲}، ۲- قلمرو هوایی^{۶۳}، و ۳- قلمرو دریایی^{۶۴}. در حالی که همه دولتها از قلمروهای خشکی و هوایی برخوردار هستند، فقط دولتهایی که به دریا راه دارند (یعنی دولتهای ساحلی) دارای قلمرو دریایی نیز می باشند. قلمرو دریایی دولتهای ساحلی در ماورای قلمرو خشکی قرار دارند و با ترسیم خطوط مبدأ مناطق دریایی دولتها به سمت دریای آزاد تعیین می گردد. آبهای پشت خطوط مبدأ جزء آبهای داخلی دولتهای ساحلی قرار می گیرند که بر آنها دارای حاکمیت مطلق هستند. مناطق دریایی دولتها پس از خطوط مبدأ (اندازه گیری شده از خط مبدأ) به ترتیب به شرح ذیل می باشند:

گفتار اول: دریای سرزمینی^{۶۵}

دریای سرزمینی اولین منطقه دریایی دولت ساحلی پس از خط مبدأ است که تا حداکثر ۱۲ مایل دریایی از خط مبدأ گسترش می یابد. دولت ساحلی دارای حق حاکمیت بر دریای سرزمینی است.

^{۶۱}. Territory.

^{۶۲}. Land Territory.

^{۶۳}. Aerial (Air) Territory (Space).

^{۶۴}. Maritime Territory.

^{۶۵}. The Territorial Sea.

البته این حاکمیت مطلق نبوده و توسط حق عبور بی ضرر^{۶۶} کشتی های خارجی محدود می شود. بنظر می رسد که چنین حاکمیتی شبیه حاکمیت بر قلمرو خشکی است که توسط حق مزبور از حالت مطلق بودن خارج شده است. حق عبور بی ضرر برای نفع متقابل همه کشورها و بویژه برای تسهیل حمل و نقل و تجارت دریایی برسمیت شناخته شده و این محدودیتی می باشد که حقوق بین الملل بر حاکمیت دولتهای ساحلی در دریای سرزمینی وارد نموده است. در ضمن باید گفت که حاکمیت دولت ساحلی نسبت به قلمرو هوایی دریای سرزمینی (بدون حق عبور بی ضرر هواپیماها) و نیز بستر و زیر بستر آن گسترش می یابد.

گفتار دوم: منطقه مجاور^{۶۷}

منطقه مجاور دومین منطقه دریایی دولت ساحلی است که از خط مبدا تا ۲۴ مایل دریایی گسترش می یابد و بر این اساس منطقه مزبور از مرز ۱۲ مایل دریایی دریای سرزمینی تا ۱۲ مایل دریایی دیگر می تواند گسترش یابد. هدف از استقرار این منطقه دریایی آن است که دولت ساحلی بتواند از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی و مهاجراتی خود جلوگیری نماید و در صورت نقض این قوانین و مقررات متخلفین را مجازات نماید. بدین ترتیب دولت ساحلی برای این اهداف ویژه حقوقی در منطقه مجاور دارا می باشد و حاکمیتی را بر آن ندارد.

گفتار سوم: منطقه انحصاری اقتصادی^{۶۸}

این منطقه سومین منطقه دریایی دولت ساحلی از خط مبدا است که تا ۲۰۰ مایل دریایی از این خط گسترش می یابد. این منطقه دارای نظام حقوقی خاص خود می باشد که متمایز یافته از نظام حقوقی دریای سرزمینی و دریای آزاد است. در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی دارای حقوق حاکمه^{۶۹} برای اکتشاف و بهره برداری از منابع زنده و غیر زنده در این منطقه و نیز بهره برداریهای اقتصادی دیگر نظیر استفاده از انرژی باد می باشد. این حقوق حاکمه و صلاحیتها با حاکمیت متفاوت است. در منطقه انحصاری اقتصادی برخی از آزادیهای اساسی دریای آزاد مانند کشتیرانی و پرواز وجود دارند. بعد از این منطقه نیز دریای آزادی آغاز می شود که برای استفاده مشروع همه دولتها آزاد باشد. البته

^{۶۶}. The Right of Innocent Passage.

^{۶۷}. The Contiguous Zone.

^{۶۸}. The Exclusive Economic Zone.

^{۶۹}. Sovereign Rights.

بستر و زیر بستر دریاهای آزاد^{۷۰} اینگونه نبوده و در چهارچوب مفهوم "میراث مشترک بشریت"^{۷۱} قرار می گیرند.

گفتار چهارم: فلات قاره^{۷۲}

فلات واقع در مفهوم دقیق آن یک منطقه دریایی نمی باشد، بلکه شامل بستر و زیر بستر دریا (پس از بستر و زیر بستر دریای سرزمینی) می باشد. بهر حال فلات قاره ارتباط تنگاتنگ با مناطق دریایی دارد، زیرا که همواره در زیر آنها (منطقه مجاور و منطقه انحصاری اقتصادی) قرار می گیرد و بویژه این ارتباط در مورد فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی نزدیکتر است. در منطقه فلات قاره (که ادامه خشکی در دریا است) دولت ساحلی دارای حقوق حاکمه برای اکتشاف و بهره داری از منابع طبیعی موجود در بستر و زیر بستر مناطق دریایی می باشد. بطور معمول فلات قاره تا ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدا (در زیر مناطق دریایی مذکور) گسترش می یابد. در چنین حالتی مرز ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدا هم حد نهایی برای منطقه انحصاری اقتصادی خواهد بود و هم حد نهایی برای فلات قاره دولت ساحلی. بهر حال در مورد دولتهائی که فلات قاره آنها بطور طبیعی از حد ۲۰۰ مایل دریایی فراتر می رود، تحت شرایطی این امکان به دولت ساحلی مربوطه داده شده است که یکی از دو معیار ذیل را برای حد نهایی فلات قاره خود انتخاب نماید:

(الف) حد ۳۵۰ مایل دریایی از خط مبدا، و یا

(ب) حد ۱۰۰ مایل دریایی از خط با عمق ۲۵۰۰ متر.

^{۷۰}. The High Seas.

^{۷۱}. Common Heritage of Mankind

^{۷۲}. The Continental Shelf.

قسمت دوم:

مجموعه مقالات حقوق دریاها

با نگرش کاربردی

تجزیه و تحلیل نظام حقوقی دسترسی به آب های داخلی و بنادر ساحلی: نقش دولت های ساحلی

دکتر فرهاد طلایی

عضو هیأت علمی دانشکده حقوق دانشگاه شیراز

چکیده

این مقاله به تجزیه و تحلیل نظام حقوقی حاکم بر آب های داخلی^{۷۳} دولت های ساحلی می پردازد. آب های داخلی در زمره نواحی دریایی قرار دارند که تحت حاکمیت دولت های ساحلی می باشند. از آنجایی که این نوع حاکمیت در آب های داخلی مطلق و کامل می باشد؛ حقوقی برای کشتی های خارجی به رسمیت شناخته نشده است. به علاوه، مجموعه قواعد بین المللی نیز در خصوص دسترسی به این آبها وجود ندارد. با این حال در این مقاله چگونگی دسترسی به این آب ها (از جمله پهلو گرفتن در بنادر ساحلی) بر اساس رویه دولت ها مورد بررسی قرار می گیرد و نشان داده می شود که چگونه دولت های ساحلی از اختیار قابل توجهی برای تنظیم چنین دسترسی به آب های داخلی و بنادر خود برخوردار هستند. این مقاله همچنین نتیجه می گیرد که نیاز های دولت های ساحلی به برقراری ارتباط با دولت های دیگر و به ویژه نیاز آنها به همکاری اقتصادی و تبادل کالاها از طریق دریا، زمینه دسترسی کشتی های خارجی (به ویژه کشتی های بازرگانی) به آب های داخلی و بنادر آنها را فراهم کرده است. در طول تاریخ تدوین و توسعه قواعد حقوق بین الملل دریاها، یکی از مسایل مورد بحث تعیین نظام حقوقی آب های داخلی بوده است. به هر حال، هر چند قواعدی در خصوص نوع حاکمیت دولت های ساحلی بر آب های داخلی شان (حاکمیت مطلق^{۷۴}) و قواعدی در خصوص خطوط مبدأ به عنوان تعیین کننده مرز میان آب های داخلی و دریای سرزمینی پذیرفته شده اند، حقوق بین الملل دریاها چگونگی اجرای چنین حاکمیتی را (به ویژه در خصوص دسترسی به آب های داخلی و بنادر ساحلی) به رویه دولت ها واگذار کرده است. بر همین اساس کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه مجاور^{۷۵} و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها^{۷۶} قواعد خاصی را برای آب

^{۷۳}. Internal Waters.

^{۷۴}. Absolute Sovereignty.

^{۷۵}. The ۱۹۵۸ Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone.

^{۷۶}. The ۱۹۸۲ Convention on the Law of the Sea.

های داخلی ارائه نمی کنند. همچنین کنوانسیون مستقلی که نظام حقوقی آب های داخلی را به طور جامع ترسیم نماید، وجود ندارد. بر این پایه مبنای عمده تجزیه و تحلیل نظام حقوقی موجود در خصوص آب های داخلی، به اختیار دولت ها می باشد.

آب های داخلی

آب های داخلی واقع در مجاورت سواحل دولت ها هستند که با آنها همچون قلمرو خشکی این دولت ها رفتار می شود. به عبارت دیگر، دولت ها از همان حقوق و صلاحیت هایی در آب های داخلی خود برخوردارند که در قلمرو خشکی خود از چنین حقوق و صلاحیت هایی بهره مند می باشند. نظر به این که دولت ها نسبت به قلمرو خشکی خود از حاکمیت مطلق برخوردار هستند؛ چنین حاکمیت مطلق در مورد آب های داخلی دولت های ساحلی نیز وجود دارد. در واقع آب های داخلی به عنوان ادامه قلمرو خشکی محسوب می گردند. بر اساس اصول و قواعد حقوق بین الملل، اداره قلمرو خشکی و آب های داخلی بر عهده دولت های حاکم بر آنها می باشد و بر پایه همین اصول و قواعد، دولت ها در جهت ارائه امکانات متقابل به یکدیگر به همکاری دعوت شده اند. باید توجه داشت که اساس پایداری و ثبات در جامعه بین المللی تداوم همکاری میان دولت ها و اعطای حقوق متقابل به یکدیگر است، به ویژه در ارتباط با مناطقی که حقوق بین الملل قواعدی را در مورد آنها به دولت ها تحمیل نکرده و چگونگی استفاده از بین نواحی را بر عهده دولت های مربوطه قرار داده است.

آب های داخلی دو گونه اند:

۱- آب های داخلی که در میان قلمرو خشکی دولت ها محصور گردیده اند. از جمله می توان به دریاچه و رودخانه های داخلی اشاره کرد.

۲- آب های داخلی که در مجاورت سواحل دولت ها و پشت خطوط مبدا و در سوی قلمرو خشکی قرار دارند.^{۷۷}

بدین ترتیب همه دولت ها (حتی دولت های محصور در خشکی)^{۷۸} دارای آب های داخلی از نوع اول هستند، در حالی که فقط دولت های ساحلی (دولت هایی که به نواحی دریایی راه دارند) می توانند از آب های داخلی از نوع دوم برخوردار باشند. در واقع این نوع از آب های داخلی هستند که موضوع مورد بررسی در این مقاله می باشند.

آب های داخلی پشت خطوط مبدا نیز انواعی دارند. این گونه آب های داخلی واقع در پشت خط جزر (خط مبدا عادی)، آب های پشت خطوط مبدأ مستقیم و آب های پشت خط مستقیم ترسیم

۷۷. باید توجه داشت که رودخانه های مرزی به عنوان مناطق مشترک آبی میان کشورهای هم مرز در نظر گرفته می شوند و آب های داخلی هیچ یک از کشورهای همجوار نمی باشند. نظام حقوقی رودخانه های مرزی واقع در میان دو یا چند کشور به طور معمول بر اساس توافق میان این کشورها تنظیم می شوند. به هر حال برخی رودخانه های مرزی چند کشور وجود دارند که نظام خاص بین المللی بر آنها حاکم است.

^{۷۸} Land – Locked States.

شده در دهانه خورها را در بر می گیرند. در خصوص به کارگیری این خطوط قواعد جامعی در حقوق بین الملل دریاها وجود دارد. برای آن که آب های داخلی پشت خطوط مبدا تعیین شده از سوی، دولت های ساحلی در سطح بین المللی به رسمیت شناخته می شوند، خطوط مزبور باید به گونه ای ترسیم شوند که قواعد مربوط به حقوق بین الملل دریاها را رعایت کرده باشند. باید توجه داشت که خطوط مبداً مزبور مرز میان آب های داخلی و دریای سرزمینی را تعیین می نمایند و این موضوع از آن جهت اهمیت دارد که آب های داخلی تحت حاکمیت مطلق دولت های ساحلی قراردارند و دیگر این که بدون اجازه دولت های ساحلی کشتی های خارجی نمی توانند به آن ها دسترسی داشته باشند. در حالی که حاکمیت دولت های ساحلی در دریای سرزمینی حاکمیت مطلق نبوده و بر اساس حق عبور بی ضرر کشتی های خارجی از دریای سرزمینی محدود شده است. بنابراین چگونگی ترسیم خطوط مبدا می تواند در تعیین گستره نواحی آبی یا دریای سرزمینی مؤثر باشد.

آب های تاریخی

آب های تاریخی^{۷۹} در زمره آب های داخلی قرار می گیرند و محدودیت های حقوق بین الملل دریاها در خصوص چگونگی ترسیم خطوط مبداً شامل آنها نمی شود. به هر حال، امروزه این گونه ادعاها به ندرت مطرح می شود و جامعه بین المللی نیز تمایلی به پذیرش این گونه ادعاها ندارد. به طور کلی شرایط خاصی برای ادعای یک ناحیه دریایی واقع در مجاورت سواحل به عنوان آب های تاریخی مطرح است. این شرایط عبارتند از: ۱- دولت مدعی باید ناحیه دریایی مورد نظر را برای مدت زمان قابل توجهی به عنوان بخشی از سرزمین خود ادعا کرده باشد ۲- دولت مدعی باید در طول مدت زمان مورد نظر، حاکمیت مؤثر و واقعی خود را در ناحیه دریایی مورد ادعا به اجرا گذاشته باشد ۳- جامعه بین المللی باید این ادعا را مورد پذیرش قرار دهد و یا حداقل نسبت به این ادعا اعتراضی نکرده باشد. آب های تاریخی نیز انواعی دارند و از جمله آب های خلیج های تاریخی و برخی تنگه ها را در بر می گیرند. اگر ناحیه دریایی به عنوان آب های تاریخی پذیرفته شود، دولت ساحلی مدعی هم چون آب های داخلی از حاکمیت مطلق برخوردار بوده و کشتی های خارجی نمی توانند بدون اجازه آن دولت وارد آب های مزبور شوند.^{۸۰}

^{۷۹}. Historic Waters.

^{۸۰}. برای اطلاعات بیشتر راجع به آب های تاریخی (از جمله خلیج های تاریخی) و نمونه هایی از آنها به منابع ذیل بنگرید.

“Historic Bays” (Memorandum by the Secretariat of the United Nations), UN Document A/CONF.۱۳/۱ (Preparatory Documents No.۱), ۳۰ September ۱۹۵۷, UNCLOS, Official Records,

چگونگی دسترسی به آب های داخلی و بنادر دولت های ساحلی

با توجه به وجود اصل حاکمیت مطلق دولت های ساحلی در آب های داخلی، این سؤال مطرح می شود که چگونه کشتی های خارجی به این آب ها (به ویژه جهت دسترسی به بنادر دولت های ساحلی) وارد می شوند؟ اساس چنین امکانی هم چون توافق میان دولت ها در اعطای اجازه متقابل در استفاده از قلمرو هوایی آن ها برای برقراری ارتباط های پروازی می باشد. قلمرو هوایی دولت ها نیز هم چون قلمرو خشکی و آب های داخلی دولت ها تحت حاکمیت مطلق آنها می باشد. به طور کلی، هیچ هواپیمای خارجی نمی تواند بدون اجازه وارد قلمرو هوایی یک دولت شود و یا از آن عبور نماید. تنها راه ممکن برای استفاده از چنین قلمرو هوایی کسب اجازه از دولت مربوطه و عبور از چنین قلمرو هوایی است. دولت ها به طور معمول با انعقاد موافقت نامه های هوایی دو جانبه یا در چهارچوب موافقت نامه های بین المللی (به ویژه در چهارچوب سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری - ایکائو^{۸۱}) امکان برقراری ارتباط های پروازی میان کشورها را فراهم می سازند. بدین ترتیب نیاز و نفع متقابل در برقراری ارتباط پروازی، کشورها را در جهت همکاری با یکدیگر ترغیب کرده و چنین همکاری تبدیل به یک ضرورت شده است.

در آب های داخلی نیز وضعیت مشابهی وجود دارد. اگر چه دولت های ساحلی در این آب ها دارای حاکمیت مطلق می باشند، به جهت ضرورت رفت و آمدهای دریایی بازرگانی برای رشد و توسعه اقتصادی و رفع نیاز های خود، در عمل امکان دسترسی کشتی های بازرگانی خارجی را به آب های داخلی خود در جهت پهلو گرفتن در بنادر ساحلی و تبادل کالا فراهم کرده اند.^{۸۲} در واقع می توان گفت برقراری چنین سیستم ارتباط اقتصادی از طریق آب های داخلی برای دولت های ساحلی مفید و سودمند خواهد بود. به ویژه اگر دولت های مزبور شرایط منطقی و عملی را برای دسترسی به این آب ها در نظر گیرند.

Vol.1 (Preparatory Document), New York, United Nations, ۱۹۵۸ pp.۱-۳۸. And, "Juridical Regime of Historic Waters, Including Historic Bays" (Study Prepared by the Secretariat of the United Nations, Document A/CN.۴/۱۴۳, Yearbook of the International Law Commission, Vol. ۲, United Nations, New York, ۱۹۶۲, pp.۱-۲۶.

^{۸۱}. International Civil Aviation Organisation (ICAO).

^{۸۲}. باید توجه داشت که رویه محدودتری در خصوص امکان ورود کشتی های جنگی به آب های داخلی و بنادر ساحلی وجود دارد.

به طور معمول در جهت اجرای اصل برقراری متقابل نظام دسترسی به آب های داخلی و بنادر ساحلی، دولت های ساحلی برخی از بنادر ویژه خود را که برای پهلو گرفتن کشتی ها و واردات و صادرات کالاها از طریق دریا مناسب هستند، در نظر می گیرند و آنها را به عنوان بنادر دریایی^{۸۳} معرفی می کنند. واضح است که در صورت تعیین این بنادر کشتی های خارجی فقط می توانند از آب های داخلی جهت دسترسی به این بنادر استفاده نمایند. بر این اساس در صورتی که دولت ساحلی خطوط دریایی و مسیرهای جداسازی رفت و آمد را در آب های داخلی جهت دسترسی به بنادر مزبور برقرار کرده باشد، کشتی های خارجی ملزم هستند که فقط از این خطوط و مسیرها جهت رسیدن به بنادر مورد نظر استفاده کنند.

چون ورود کشتی های خارجی، به ویژه کشتی های بازرگانی به آب های داخلی با اجازه دولت های ساحلی امکان پذیر است و برگرفته از حقی همچون حق عبور بی ضرر از دریای سرزمینی نمی باشد^{۸۴}، دولت ساحلی می تواند شرایطی را برای ورود این کشتی ها به آب های داخلی در نظر گیرد. بدیهی است که این حق انتخاب برای کشتی های خارجی و دولت های متبوع آنها می باشد که آیا شرایط مزبور را بپذیرند و با رعایت این شرایط وارد آبهای داخلی و بنادر ساحلی یک دولت شوند و یا آن که از ورود به این آب ها و یا پهلو گرفتن در بنادر مزبور اجتناب نمایند. در هر حال، اگر کشتی های خارجی شرایط مزبور را بپذیرند و وارد آب های داخلی و بنادر ساحلی شوند، خود را تابع این شرایط قرار داده و دولت ساحلی در صورت عدم رعایت این شرایط از سوی یک کشتی خارجی می تواند هر تصمیمی را در خصوص کشتی مختلف اتخاذ کند.

شرایط ورود به آب های داخلی و بنادر ساحلی انواع گوناگونی دارد و ممکن است بین دولت های مختلف متفاوت باشد. از جمله شرایطی که به طور معمول ممکن است از سوی دولت های ساحلی برای ورود کشتی های خارجی به آب های داخلی و بنادر ساحلی مطرح شود عبارت است از: ۱- رعایت مقررات و آرامش دولت ساحلی و اتباع آن، ۲- رعایت قوانین مهاجرتی، مالی، گمرکی، بهداشتی و کشتیرانی دولت ساحلی، و ۳- عدم آلودگی محیط زیست دریایی.

نظر به این که ورود به آب های داخلی و دسترسی به بنادر با اجازه دولت ساحلی صورت می گیرد، این دولت می تواند در صورتی که ضروری بداند و بر خلاف تعهداتش بر اساس موافقت نامه ها نباشد، از

^{۸۳}. Maritime Ports.

۸۴. به هر حال در این خصوص یک استثناء وجود دارد. بر اساس بند ۲ ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه مجاور و بند ۲ ماده ۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در مواردی که برقراری خطوط مبدأ مستقیم جدید سبب محصور شدن نواحی دریایی به صورت آب های داخلی می شود که قبل از به کارگیری این خطوط مبدأ جدید به عنوان آب های داخلی محسوب نمی شدند، حق عبور بی ضرر در این آب ها محفوظ باقی خواهد ماند.

اجازه خود را صرف نظر نماید و دیگر امکان دسترسی به آبهای داخلی و بنادر خود را فراهم نکند. در هر صورت، بر اساس رویه دولت ها و اصل عدلت و انصاف دولت ساحلی، باید از تبعیض میان کشتی های بازرگانی خارجی که قصد ورود به آب های داخلی و دسترسی به بنادر آن دولت را دارند، پرهیز کند و از حق خود مبنی بر صدور اجازه برای دسترسی به این آب ها و بنادر سوء استفاده نکند.

باید توجه داشت که حق ورود به آب های داخلی و دسترسی به بنادر دولت های ساحلی در مورد کشتی های بازرگانی خارجی که به آنها چنین حقی با اجازه دولت های ساحلی داده شده است، همواره متضمن حق خروج از آنها نمی باشد. بنابراین کشتی های مزبور باید در مدت حضور در آبهای داخلی و بنادر ساحلی تمام شرایطی را که دسترسی آنها به این آب ها و بنادر، وابسته به آن شرایط بوده است، رعایت کنند و از نقض آن شرایط خودداری کنند. برای نمونه اگر ورود یک کشتی خارجی به آب های داخلی و بنادر یک دولت ساحلی وابسته به رعایت یک حداقل استاندارد حفاظت از محیط زیست دریایی و عدم آلودگی دریایی بوده است، در صورت عدم برخورداری از این استاندارد به دلیل فنی یا هر دلیل دیگر، کشتی مزبور ممکن است تا زمان رفع مشکل و دستیابی به استاندارد مورد نظر اجازه خروج از آب های داخلی و بنادر دولت ساحلی را پیدا نکند.

نکته قابل ذکر دیگر آن است که در رویه دولت ها استثنایی در خصوص ضرورت کسب اجازه کشتی خارجی از دولت ساحلی برای ورود به آب های داخلی و بنادر آن ملاحظه می شود. این استثنا در صورتی است که کشتی خارجی در وضعیت اضطراری قرار گرفته باشد و برای امنیت کشتی و خدمه یا مسافران آن لازم باشد که به آب های داخلی وارد شود و در یکی از بنادر دولت ساحلی پهلوی بگیرد. بدیهی است شرایط اضطراری وضعیتی را به وجود می آورد که ممکن است فرصت کافی برای کسب اجازه از دولت ساحلی نباشد و یا در صورت تاخیر در صدور چنین اجازه ای زیان های جبران ناپذیر مالی و جانی به کشتی و سرنشینان آن وارد شود. از جمله این وضعیت های اضطراری می توان به نقص فنی کشتی، شرایط آب و هوایی نامطلوب و قرار گرفتن در طوفان شدید اشاره کرد. به هر حال، چنین شناوری باید در اولین فرصت ممکن پس از بازگشتن به وضعیت به حالت عادی آب های داخلی و یا بندر دولت ساحلی را ترک کند. در صورتی که روشن شود که یک کشتی خارجی در وضعیت اضطراری واقعی قرار نداشته و اهداف نامشروعی را برای ورود به آب های داخلی یا بندر دولت ساحلی در سر داشته است، خود را در معرض اتخاذ اقدامات لازم از سوی دولت ساحلی بر ضد آن قرار داده است.^{۸۵} شیوه های گوناگونی برای اعطای متقابل حق دسترسی کشتی های خارجی (به طور

۸۵. برای اطلاعات بیشتر راجع به رویه های دولت ها و قضایای حقوقی در خصوص دسترسی به آب های داخلی و بنادر ساحلی بنگرید به:

عمده کشتی های بازرگانی) وجود دارد که از جمله موافقت نامه های دو جانبه و بین المللی را در بر می گیرد. موافقتنامه های دو جانبه به طور معمول در چهارچوب موافقت نامه های دوستی، بازرگانی و کشتیرانی تنظیم می شوند. در خصوص این موافقت نامه ها می توان به معاهده بازرگانی، استقرار و کشتیرانی ۱۹۶۲ میان دولت های بریتانیا و ژاپن^{۸۶} اشاره کرد. بر اساس بند ۲ ماده ۲۰ این معاهده کشتی های ژاپنی (به جز در برخی موارد استثنایی مانند بند ۵ ماده ۲۰ معاهده) از آزادی دسترسی به همه بنادر، آب ها و مکان های آزاد بر روی تجارت و کشتیرانی بین المللی در سواحل بریتانیا برخوردار هستند.^{۸۷} به طور معمول این حق بر اساس رفتار متقابل اعطا می شود و بر این اساس، کشتی های بریتانیایی نیز از حقوق مشابهی در آب های داخلی و بنادر ژاپن بهره مند می باشند.^{۸۸} تا جایی که به موافقت نامه های بین المللی مربوط می شود، نمونه قابل توجه کنوانسیون و اساسنامه ۱۹۲۳ ژنو راجع به نظام بین المللی بنادر دریایی^{۸۹} می باشد که بر اساس ماده ۲ آن آزادی دسترسی به آب های داخلی، بنادر و استفاده از تسهیلات آنها و نیز رفتار یکسان همچون کشتی های ملی به کشتی های خارجی بر اساس رفتار متقابل اعطاء شده است. بدین ترتیب تمام دولت های عضو این کنوانسیون و اساسنامه ملزم هستند که چنین حقوقی را به کشتی های متبوع دولت های دیگر عضو این کنوانسیون و اساسنامه در آب های داخلی و بنادر ساحلی خود اعطا نمایند. چنین شیوه ای از این مزیت برخوردار است که با انعقاد تنها یک معاهده بین المللی تمام اعضای آن، حقوق مزبور را به کشتی های متبوع خود اعطا کرده اند و نیازی به انعقاد موافقت نامه های دو جانبه، چند گانه و متعدد نبوده است. به جهت قدمت کنوانسیون و اساسنامه مزبور و تحولات و توسعه های صورت گرفته در دهه های اخیر، مناسب خواهد بود که کنوانسیون جدیدی تنظیم شود که با در نظر گرفتن این تحولات و توسعه ها حقوق مندرج در کنوانسیون و اساسنامه ژنو را نیز تأمین کند.

Churchill, R,R and A,V Lowe, The Law of the Sea, Manchester University Press, Manchester, ۱۹۸۳, pp. ۴۵-۵۲.

^{۸۶}. The ۱۹۶۲ Treaty of Commerce, Establishment and Navigation between the United Kingdom and Japan.

^{۸۷}. Brown, E. D., The International Law of the Sea, Volume ۱: Introductory Manual, Dartmouth Publishing Company, Aldershot, ۱۹۹۴, p.۳۹.

^{۸۸}. همچنین به بند ۱ ماده ۱۲ موافقتنامه بازرگانی و کشتیرانی ۱۹۴۰ میلادی میان ایران و شوروی سابق بنگرید که بر اساس آن طرفین موافقتنامه حقوق کشتیرانی یکسان و رفتار یکسان با کشتی های یکدیگر در بنادر خود اعطاء کرده اند.

^{۸۹}. The ۱۹۲۳ Geneva and Statute on the International Regime of Maritime Ports.

نتیجه گیری

بر اساس حقوق بین الملل دریاها، آب های داخلی تابع حاکمیت مطلق دولت های ساحلی است. بر این اساس کشتی های خارجی به عنوان یک اصل کلی از حقوقی در آب های داخلی بر خوردار نیستند. بنابراین کشتی های مزبور نمی توانند همچون دریای سرزمینی از حق عبور بی ضرر از آب های داخلی بهره مند شوند. تنها راه ممکن برای کشتی های خارجی (به طور عمده کشتی های بازرگانی) در جهت دسترسی به آب های داخلی و بنادر دولت ساحلی، کسب اجازه از این دولت برای ورود به این آب ها و بنادر آن دولت می باشد. رویه دولت ها به خوبی نشان داده است که نیاز متقابل دولت ها را به همکاری اقتصادی و تبادل کالاها از طریق دریاها موجب شده است که دولت ها زمینه دسترسی به آب های داخلی و بنادر خود را در جهت اهداف اقتصادی و همکاری بین المللی فراهم سازند. به طور معمول دولت ها با انعقاد موافقت نامه های لازم، اجازه استفاده از آب های داخلی خود را برای دسترسی به بنادر ساحلی، به یکدیگر تفویض می کنند. بدون تردید تداوم روابط اقتصادی دریایی پایدار مستلزم بقای چنین توافق هایی میان دولت ها و بهبود شرایط ممکن برای دسترسی به آب های داخلی و بنادر ساحلی است.

عرض دریای سرزمینی در تنگه های بین المللی و تاثیر آن بر کشتیرانی (قسمت اول)

دکتر فرهاد طلایی

عضو هیأت علمی دانشکده حقوق دانشگاه شیراز

چکیده

این مقاله به عنوان یک دیدگاه حقوقی ابتدا به بررسی زمینه تاریخی مسئله عرض دریای سرزمینی و نیز کشتیرانی از تنگه های بین المللی می پردازد. در ادامه خاطر نشان می سازد چگونه در برخی از تنگه های بین المللی (به طور معمول تنگه های با عرض میان ۶ تا ۲۴ مایل دریایی) تعیین عرض خاصی از سوی دولت های مجاور این تنگه ها برای دریای سرزمینی واقع در تنگه های مزبور می تواند در تعیین نوع عبور از این تنگه ها موثر باشد. این مقاله نتیجه می گیرد که بر اساس حقوق بین الملل دریاها منعی برای دولت های مجاور تنگه های بین المللی در تعیین عرض خاصی برای دریای سرزمینی خود در این تنگه ها وجود ندارد، زیرا که در هر صورت هم منافع دولت ساحلی تأمین می شود و هم حقوق کشتیرانی کشتی های خارجی از تنگه های بین المللی محفوظ می ماند، در همین راستا مقاله حاضر موضوع را در زمینه تنگه هرمز (که در زمره تنگه های فوق قرار می گیرد) مورد بررسی قرار می دهد و نشان می دهد که تعیین عرض ۳ مایل دریایی از سوی ایران و عمان برای دریای سرزمینی خود در تنگه هرمز می تواند موضوع اجرای عبور ترانزیت از این تنگه را منتفی سازد و نظام های کشتیرانی (و پرواز آزاد) و بی ضرر را به ترتیب در میانه تنگه هرمز و دریاها سرزمینی ۳ مایلی ایران و عمان در تنگه هرمز قابل سازد. در هر حال این نوع اختیار و انتخاب برای ایران و عمان می باشد که بر اساس منافع و مصالح خود موضع مزبور را انتخاب کنند و یا وضعیت موجود در تنگه هرمز را حفظ کنند.

مقدمه

عبور از تنگه های بین المللی همواره یکی از مسائل مورد بحث در حقوق بین المللی دریاها بوده است. تنها قضیه حقوقی که تا کنون در ارتباط با عبور از تنگه های بین المللی توسط دیوان بین المللی دادگستری مورد رسیدگی قرار گرفته است قضیه تنگه کورفو می باشد که در سال ۱۹۴۹

میلادی توسط این دیوان در مورد آن تصمیم گیری شد و پایه قواعد را در زمنه کشتیرانی در تنگه های بین المللی بنا نهاد.

به هر صورت با تحولاتی که در تاریخ معاصر حقوق دریاها (به ویژه در کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها) صورت گرفت، قواعد حقوقی مزبور دچار دگرگونی هایی شده و دامنه کاربرد آنها به برخی تنگه ها محدود شده و قواعد حقوق جدیدی برای کشتیرانی در تنگه های بین المللی تدوین شده است.^{۹۰} در حال حاضر دو نوع نظام عبور بی ضرر^{۹۱} و عبور ترانزیت^{۹۲} برای تنگه های بین المللی در نظر گرفته شده است.

قواعد موجود حقوق دریاها مشخص کرده است که در چه تنگه هایی عبور بی ضرر و در چه تنگه هایی عبور ترانزیت به کار می رود. به هر حال با توجه به موضوع و هدف مقاله حاضر، آنچه در این مقاله لازم است که مورد بررسی قرار گیرد، زمینه تاریخی عبور از تنگه های بین المللی، تاثیر گسترش دریاهای سرزمینی دولت های تنگه ای در تعیین عرض خاص برای دریای سرزمینی خود در تنگه های بین المللی به ویژه از جهت نوع عبور از تنگه های مزبور و مقایسه نظام های عبور بی ضرر و عبور ترانزیت می باشد.

زمینه تاریخی

موضوع حداکثر عرض مجاز برای دریای سرزمینی دولت های ساحلی یکی از مسائل بحث انگیز در حقوق بین الملل دریاهای معاصر بوده است. به ویژه این موضوع در تنگه های بین المللی به جهت تاثیر آن بر این تنگه ها از حساسیت بیشتری برخوردار است. اگر چه چنین مسئله ای به تاریخ گذشته حقوق دریاها باز می گردد ولی قرن حاضر شاهد بیشترین اختلاف نظرها در این زمینه بوده است، به گونه ای که رویه دولت ها تا یکی دو دهه اخیر پراکندگی زیادی را در زمینه عرض مجاز برای دریای سرزمینی نشان داده است. به طور معمول عرض های بین ۳ تا ۲۰۰ مایل دریایی برای پهنای دریای سرزمینی از سوی دولت های ساحلی ادعا شده اند، در حالی که قدرت های دریایی حامی حداقل پهنای دریای سرزمینی یعنی ۳ مایل دریایی بوده اند، دولت های ساحلی فاقد ناوگان دریایی پیشرفته و گسترده، به دلایل گوناگون اقتصادی، سیاسی و امنیتی خواستار دریای سرزمینی وسیع تری بوده اند. اگر چه عرض ۳ مایل دریایی تا قبل از کنفرانس اول سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها حمایت بیشتری را در رویه دولت ها کسب کرده بود، ولی هیچ گاه به صورت

۹۰. بنگرید به بخش ۳ (تنگه های مورد استفاده کشتیرانی بین المللی) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

۹۱. Innocent Passage.

۹۲. Transit Passage.

قاعده عرفی بین المللی در نیامد. در همین راستا نیز کنفرانس ۱۹۳۰ میلادی در زمینه تدوین حقوق بین الملل که در لاهه برگزار شد، نشان داد هیچ گونه اتفاق نظری در میان دولت های ساحلی در زمینه محدوده مجاز برای دریای سرزمینی وجود نداشته است. به هر حال تعیین چنین محدوده ای به دلایل گوناگون از جمله به جهت تأثیری که بر تنگه های بین المللی داشته است، از اهمیت برخوردار بود. میزان عرض دریای سرزمینی مطرح شده از سوی دولت های تنگه ای، عامل تعیین کننده در نوع کشتیرانی از این تنگه ها بود. اگر چه عبور از این تنگه ها مورد حمایت قرار گرفته بود ولی گسترش دریاهای سرزمینی در تنگه ها بر میزان صلاحیت دولت های تنگه ای در کنترل کشتیرانی کشتی های خارجی افزوده بود.

در سال ۱۹۴۶ میلادی به دنبال برخورد ناوهای انگلیسی در حال عبور از گذرگاه شمالی تنگه کورفو با مین، دولت انگلیس موضوع را به شورای امنیت سازمان ملل متحد ارجاع کرد و دولت آلبانی را مسئول این واقعه دانست. دولت آلبانی نیز ضمن رد این مسئولیت، جمع آوری مین های موجود در تنگه کورفو توسط مین روب های انگلیس را ناقض حاکمیت خود دانست. در هر حال شورای امنیت به طرفین توصیه کرد که موضوع را از طریق ارجاع به دیوان بین المللی دادگستری حل و فصل کنند. به این ترتیب قضیه تنگه کورفوبه دیوان ارجاع شد تا به سئوال های مطرح شده در درخواست انگلستان و آلبانی پاسخ دهد. یکی از مسائل مورد بحث آن بود که آیا کشتی های جنگی انگلستان دارای این حق بوده اند که بدون اجازه قبلی دولت آلبانی از تنگه کورفور عبور کنند. دیوان در پاسخ به سئوال مزبور اظهار عقیده کرد که: "به عقیده دیوان، مطابق با قاعده به رسمیت شناخته شده در عرف بین المللی کشتی های جنگی، دولت ها دارای این حق می باشند که در زمان صلح بدون نیاز به کسب اجازه قبلی از دولت های ساحلی مجاور تنگه های مورد استفاده کشتیرانی بین المللی میان دو قسمت از دریای آزاد، از این گونه تنگه ها عبور کنند مشروط بر آن که عبورشان بی ضرر باشد".^{۹۳}

رای دیوان پایه حقوق عرفی کشتیرانی از تنگه های بین المللی را تشکیل داد. در تفسیر رای دیوان این نظر بیان شده است که به جهت آن که حق عبور بی ضرر کشتی های جنگی از تنگه های بین المللی در زمان صلح به رسمیت شناخته شده است، به طریق اولی کشتی های بازرگانی نیز از حق عبور بی ضرر از این تنگه ها برخوردار می باشند. اگر چه حق عبور بی ضرر کشتی های جنگی از تنگه های بین المللی در زمان صلح و بدون الزام کسب اجازه قبلی از دولت های تنگه ای به رسمیت شناخته شد ولی دیوان از تعمیم چنین نظری به دریاهای سرزمینی به طور کلی برخوردار کرد.

^{۹۳}. The Corfu Channel Case (UK. v. Albania). The International Court of Justice Reports (ICJ. Reports), ۱۹۴۹, p.۲۸.

در تعیین نوع یک تنگه به عنوان تنگه بین المللی، دیوان بین المللی دادگستری دو معیار جغرافیایی و کاربردی را مبنا قرار داد. بر اساس نظر دیوان در قضیه تنگه کورفو کافی است که یک تنگه دو قسمت از دریای آزاد را به هم پیوند دهد و نیز برای کشتیرانی بین المللی مناسب باشد تا در زمره تنگه های بین المللی قرار گیرد.^{۹۴}

در کنفرانس اول سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها (۱۹۵۸ ژنو) اگر چه موفقیتی در تعیین عرض مجاز دریای سرزمینی به دست نیامد، مقرراتی در زمینه عبور از تنگه های بین المللی به ویژه با الهام گرفتن از نظر دیوان بین المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو، در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت^{۹۵} (با به طور خلاصه کنوانسیون ۱۹۵۸) درج شد. به هر حال اگر چه دیوان در تعریف "تنگه بین المللی" به تنگه های پیوند دهنده دو قسمت از دریای آزاد اشاره کرد، کنوانسیون مزبور تنگه هایی که دریای آزاد را به دریای سرزمینی یک دولت ساحلی متصل می کنند را نیز در زمره تنگه های بین المللی قرار داد. بر اساس ماده (۴) ۱۶ این کنوانسیون "عبور بی ضرر کشتی های خارجی از تنگه های مورد استفاده کشتیرانی بین المللی میان یک قسمت از دریای آزاد و قسمت دیگری از دریای آزاد یا دریای سرزمینی یک دولت ساحلی، غیر قابل تعلیق می باشد". به این ترتیب تا زمان کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع حقوق دریاها، قاعده مزبور تنها قاعده موجود حاکم بر کشتیرانی از تنگه های بین المللی بود.

به دنبال عدم موفقیت کنفرانس های اول و دوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها (۱۹۵۸ و ۱۹۶۰ ژنو) در زمینه تعیین عرض دریای سرزمینی، تمایل دولت های ساحلی به گسترش دریای سرزمینی خود به ویژه به ۱۲ مایل دریای فزونی یافت. برخی کشورها (به ویژه کشورهای آمریکای لاتین و برخی کشورهای آفریقایی) گستره های ۲۰۰ مایل دریایی را با عنوان "دریای مورثی"^{۹۶} به عنوان دریای سرزمینی خود در نظر گرفتند. اساس گسترش صلاحیت دولت های ساحلی در زمینه عرض های بیش از ۱۲ مایل دریایی به طور معمول در ارتباط با منابع ماهیگیری و نیز منابع معدنی بستر دریاها و در یک کلام به دلایل اقتصادی بوده است. به هر حال با پذیرش مفهوم منطقه انحصاری اقتصادی^{۹۷} ۲۰۰ مایلی^{۹۸} و تغییرات صورت گرفته در قواعد موجود حاکم بر فلات قاره در کنفرانس

۹۴. در تعریف یک تنگه به عنوان تنگه بین المللی، دیوان بین المللی دادگستری حجم رفت و آمد کشتی ها و نیز اهمیت تنگه برای کشتیرانی بین المللی را به عنوان عامل تعیین کننده در نظر نگرفت. (همان منبع درج شده در شماره ۴).

۹۵. The ۱۹۵۸ Geneva Convention on the Territorial sea and Contiguous Zone.

۹۶. Patrimonial Sea.

۹۷. Exclusive Economic Zone

۹۸. ماده ۵۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها، روشن شد که دیگر ادعای ۲۰۰ مایل دریایی برای محدوده دریای سرزمینی مورد پذیرش جامعه بین المللی نبود.

آنچه به نظر می رسید که در کنفرانس مزبور مبنای قابل بررسی برای عرض دریای سرزمینی باشد محدوده ۱۲ مایل دریایی بود. قدرت های دریایی به خوبی از حمایت گسترده از این محدوده توسط کشورهای ساحلی در مناطق گوناگون جهان آگاه بودند و این امکان را در نظر داشتند که دیر یا زود ان محدوده از ارزش قاعده عرفی در حقوق بین الملل برخوردار خواهد شد. در سال ۱۹۷۳ یعنی در آغاز کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها، ۵۲ دولت آسیایی، آفریقایی، آمریکایی و اروپایی عرض ۱۲ مایل دریایی را برای دریای سرزمینی خود پذیرفته بودند.^{۹۹} به این ترتیب قدرت های دریایی در صدد برآمدند تا تضمین کشتیرانی آزاد را در تنگه های بین المللی نظیر آنچه که در دریاهای آزاد وجود دارد را داشتند. گروه ۷۷ (متشکل از کشورهای ساحلی در حال توسعه) به حفظ نظام موجود در تنگه های بین المللی یعنی عبور بی ضرر پایبند بودند. در هر حال نیاز به یک راه حل سازشی احساس شد. قدرت های دریایی موافقت خود را با عرض ۱۲ مایل دریایی به عنوان حداکثر عرض مجاز برای دریای سرزمینی مشروط به پذیرش نظام عبور جدیدی که آزادی بیشتری را برای عبور کشتی ها در تنگه های بین المللی در مقایسه با عبور بی ضرر تضمین کند، اعلام کردند. این همان نظام عبوری است که در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها از آن به عنوان "عبور ترانزیت" نام برده شده است. استدلال قدرت های دریایی در گنجاندن چنین نظامی آن بود که استقرار عرض ۱۲ مایل دریایی منجر به پوشیده شدن بیش از یکصد تنگه در دنیا به وسیله دریاهای سرزمینی دولت های ساحلی شده^{۱۰۰} و به این ترتیب تابع مقررات عبور بی ضرر می شوند که عبور را تحت کنترل و صلاحیت دولت های ساحلی قرار می دهد. در نهایت با توجه به پذیرفته شدن مفهوم منطقه انحصاری اقتصادی با عرض ۲۰۰ مایل دریایی، به جهت آن که توافقی در زمینه درج ۱۲ مایل دریایی برای عرض

۹۹. از سال ۱۹۷۳ میلادی به بعد نیز روند افزایشی حمایت از ۱۲ مایل دریایی برای عرض دریای سرزمینی ادامه داشته است، به طوری که تا ۱۶ ژوئن ۱۹۹۵ میلادی ۱۲۱ دولت ساحلی این عرض را پذیرفته و به کار برده اند. چنین حمایت گسترده ای این استدلال را مطرح کرده است که چنین عرضی برای دریای سرزمینی از ارزش قاعده حقوقی عرفی در حقوق بین المللی برخوردار می باشد. برای تحلیل جامع تر در این زمینه بنگرید به:

Talaie, Farhad, ' Final Chapter in a Conflict over the Breadth of the Territorial Sea : Recognition of the Twelve Nautical Mile Limit as Declaratory of Customary International Law ', Indian Journal of International Law, Vol. ۳۶, No. ۳, July – September ۱۹۹۶, pp. ۳۳-۶۶.

۱۰۰. از جمله این تنگه ها عبارتند از: تنگه هرمز (Hormuz Strait) میان ایران و عمان، تنگه داور (Dover Strait) میان انگلستان و فرانسه، تنگه مالاکا (Malacca Strait) میان مالزی و اندونزی و تنگه جبل الطارق (Gibraltar Strait) میان اسپانیا و مراکش.

دریای سرزمینی در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (یا بطور خلاصه کنوانسیون ۱۹۸۲) صورت گیرد، با استقرار نظام عبور جدید ترانزیت در برخی تنگه های بین المللی موافقت شد و در نتیجه کنفرانس به راه حل سازشی دست یافت. به این ترتیب کنوانسیون مزبور متضمن هر دو اصل مذکور (به عنوان اصول وابسته به یکدیگر) می باشد.^{۱۰۱}

درج عرض ۱۲ مایل دریایی برای پهنای دریای سرزمینی در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، منجر به گسترش دامنه حمایت از این محدوده شد، به گونه ای که بسیاری از دولت های ساحلی و نیز قدرت های دریایی (که به طور سنتی حامی عرض ۳ مایل دریایی برای دریای سرزمینی بوده اند) مواضع خود را تغییر داده و عرض ۱۲ مایل دریایی سرزمینی خود کردند. برای نمونه می توان از ژاپن (۱۹۷۷)^{۱۰۲}، انگلستان (۱۹۸۷)^{۱۰۳}، ایالات متحده امریکا (۱۹۸۸)^{۱۰۴} و استرالیا (۱۹۹۰)^{۱۰۵} نام برد که عرض دریای سرزمینی خود را از ۳ مایل دریایی به ۱۲ مایل دریایی تغییر دادند.

۱۰۱. بنگرید به بندهای ۱ و ۳ ماده ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

۱۰۲. See the Japanese law, Law No. ۳۰ on the Territorial Sea, ۲ May ۱۹۷۷, United Nations Legislative Series No. ۱۹, pp. ۵۹-۶۲.

۱۰۳. The Territorial Sea Act ۱۹۸۷, Chapter ۴۹-۱ (۱), The Law of the Sea: Current Developments in State Practice- No-۱۱ (۱۹۸۹), Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, United Nations, New York, p. ۴۸.

۱۰۴. Presidential Proclamation on the Territorial Sea of the United States of ۲۷ December ۱۹۸۸, Ibid, p. ۸۳.

۱۰۵. See Burmester, Henry, 'Australian Policy and the Law of the Sea' Proceedings of the Conference on Continuing Legal Education, Faculty of Law, The University of Sydney, ۱۹۹۱, p. ۲.

عرض دریای سرزمینی در تنگه های بین المللی و
تأثیر آن بر کشتیرانی (قسمت دوم):
حق حاکمیت کشورها در دریای سرزمینی

دکتر فرهاد طلایی

عضو هیأت علمی دانشکده حقوق دانشگاه شیراز

عرض دریای سرزمینی از مباحث اصلی حقوق دریاها به شمار می رود که با توجه به اهمیت آن پیام دریا نسبت به درج آن اقدام کرده است. در شماره قبل زمینه های تاریخی نظام های عبور برای تنگه های بین المللی و نحوه تعیین تنگه بین المللی را مطالعه کردید. نویسنده در این شماره مباحثی نظیر عرض دریای سرزمینی در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و مقایسه عبور بی ضرر و عبور ترانزیت را مورد بررسی قرار می دهد.

ارزیابی ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (عرض دریای سرزمینی)
ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها عرض ۱۲ مایل دریایی را به عنوان حداکثر عرض قابل پذیرش در حقوق بین الملل دریاها برای دریای سرزمینی به رسمیت می شناسد. این ماده بیان می دارد که "هر دولت ساحلی حق دارد عرض دریای سرزمینی خود را تا محدوده ای که از ۱۲ مایل دریایی بیشتر نخواهد بود، تعیین کند. چنین عرضی از خطوط مبدایی اندازه گیری می شود که بر طبق این کنوانسیون تعیین شده اند. محتوای این ماده بانگر آن است که در حالی که اعتبار محدوده های بیش از ۱۲ مایل دریایی برای دریای سرزمینی ردمی شود، محدودیتی برای دولت های ساحلی در اتخاذ عرض کوچکتر از ۱۲ مایل دریایی وجود ندارد. از آنجایی که در رویه دولت های ساحلی عرض کمتر از ۳ مایل دریایی برای دریای سرزمینی مشاهده نشده است به نظر می رسد دولت های ساحلی از این امکان برخوردار هستند که عرض های میان ۳ تا ۱۲ مایل دریایی را برای دریای سرزمینی خود در نظر بگیرند. در هر حال به جز در مواردی خاص که منافع دولت های ساحلی اقتضا کند، به نظر نمی رسد که دولت های ساحلی از داشتن حداکثر عرض مجاز برای دریای سرزمینی خود، یعنی ۱۲ مایل دریایی، چشم پوشی کنند. این به آن دلیل است که اکثر دولت های ساحلی به طور سنتی خواستار گسترش صلاحیت خود به دریاهای آزاد

بوده اند زیرا دولت های ساحلی از حق حاکمیت در دریای سرزمینی خود برخوردارند^{۱۰۶} و تنها محدودیت وارد بر چنین حاکمیتی حق عبور بی ضرر کشتی های خارجی می باشد. بر اساس ماده ۲(۲) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، چنین حاکمیتی بر فضای هوایی بالای دریای سرزمینی و نیز بستر و زیر بستر دریای سرزمینی گسترش می یابد.

بنابر آنچه گفته شد یک دولت ساحلی ممکن است مجموعه ای از عرض های میان ۳ تا ۱۲ مایل دریایی را برای دریای سرزمینی خود با توجه به شرایط جغرافیایی و مصالح سیاسی و امنیتی انتخاب کند.^{۱۰۷} به هر حال در رویه موجود به طور معمول این مجموعه ترکیبی از عرض های ۳ و ۱۲ مایل دریایی است. چینی ترکیبی از عرض های گوناگون برای دریای سرزمینی در رویه موجود دولت ها چندان متداول نیست. به هر حال نمونه معدودی از دولت های ساحلی با ادعای ترکیبی در زمینه دریای سرزمینی وجود دارند که در ادامه به آنها اشاره خواهد شد. به طور معمول این دولت ها در زمره دولت های ساحلی هستند که علاوه بر داشتن دریای سرزمینی، در مجاورت تنگه یا تنگه هایی نیز قرار دارند که کشتیرانی بین المللی در آنها در حال اجرا است. در زمینه اعتبار این گونه ادعاهای ترکیبی برای عرض دریای سرزمینی می توان مقایسه ای را با ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (با عنوان روش های ترکیبی برای تعیین خطوط مبدا) به کار برد. به طور عمده دو

۱۰۶. ماده ۱(۱) کنوانسیون ۱۹۸۵ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت (کنوانسیون ۱۹۸۵ برای اختصار) و ماده ۲(۱) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

۱۰۷. گرچه اتحاد جماهیر شوروی (سابق) در ماده ۵ قانون ۲۴ نوامبر ۱۹۸۲ خود راجع به مرز دولتی، عرض ۱۲ مایل دریایی را برای دریای سرزمینی خود پذیرفته است، در همین ماده بیان می دارد که در مواردی ممکن است این کشور بر طبق معاهدات بین المللی خود و یا برطبق اصول به طور عمومی به رسمیت شناخته شده حقوق بین الملل عرض متفاوتی را برای دریای سرزمینی خود به کار برد.

The Law of the Union of Soviet Socialist Republics of the State Frontier of the USSR-۲۴ November ۱۹۸۲, Article ۵, The Law of The Sea: Current Developments in State Practice, Office of the Special Representative of the Secretary-General for the Law of the Sea, United Nations, New York, ۱۹۸۷, P.۹۷.

در ضمن در ماده ۸ معاهده صلح و دوستی میان شیلی و آرژانتین (۱۸ اکتبر ۱۹۸۴ میلادی) که مربوط به تحدید حدود مناطق دریایی میان این دو کشور می باشد، آمده است که طرفین در روابط میان خود عرض ۳ مایل دریایی را برای آب های سرزمینی خود در منطقه مزبور به کار می برند. این به آن معنا است که دلیل این که شیلی و آرژانتین عرض ۱۲ مایل دریایی را به طور کلی برای دریاهای سرزمینی خود انتخاب کرده اند، در منطقه دریایی مزبور در رابطه با دیگر کشورها حداکثر عرض ۱۲ مایل دریایی به کار خواهد رفت.

The Treaty of Peace and Friendship Between Argentina and Chile (۱۰ October ۱۹۸۴), Article ۸, *Ibid.*, p.۱۷۳.

روش برای ترسیم خطوط مبدا دریای سرزمینی وجود دارد. خط مبدا عادی (خط جزر آب)^{۱۰۸} و خط مبدا مستقیم^{۱۰۹} بر طبق این کنوانسیون در خطوط ساحلی عادی، خط مبدا دریای سرزمینی عبارت از خط جزر آب در امتداد ساحل می باشد.^{۱۱۰} اگر سواحل دنداندار باشد یا جزایری در حاشیه نواحی ساحلی موجود باشند، دولت ساحلی می تواند نقاطی را بر روی ساحل و جزایر انتخاب کند و با ترسیم خطوط مستقیم آنها را به هم پیوند دهد.^{۱۱۱} این خطوط مبدا، خطوط مبدا مستقیم خوانده می شوند. در ترسیم این خطوط مبدا شرایط خاصی باید رعایت شود تا از اعتبار لازم برخوردار باشند. برای نمونه این خطوط مبدا باید در جهت کلی ساحل ترسیم شوند و از آن منحرف نگردند. همچنین آنها را باید به گونه ای ترسیم کرد که بتوان آب های واقع در پشت این خطوط را در زمره آب های داخلی دولت ساحلی در نظر گرفت.

ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به دولت ساحلی این اختیار را می دهد که با توجه به شرایط جغرافیایی موجود در نواحی ساحلی خود ترکیبی از خطوط مبدا عادی و مستقیم را برای استقرار خطوط مبدا دریای سرزمینی خود به کار برد. به عنوان نمونه نظام خطوط مبدا ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز تلفیقی از خطوط مبدا عادی و مستقیم است.^{۱۱۲} به هر حال اگر چه دولت ساحلی از اختیار در ترسیم خطوط مبدا دریای سرزمینی خود برخوردار است اما چنین نظامی باید مطابق با قواعد موضوعه حقوق دریاها باشد تا مورد شناسایی بین المللی قرار گیرد. در هر صورت اختیار مزبور نشان از امکان بکارگیری نظام ترکیبی خطوط مبدا است. بنابراین همانگونه که یک دولت ساحلی می تواند مجموعه ای از خطوط مبدا عادی و مستقیم را برای نواحی ساحلی خود به کار برد، چنین دولتی نیز قادر می باشد که مجموعه ای از عرض های ۳ تا ۱۲ مایل دریایی را برای دریای سرزمینی خود در نظر بگیرد.

^{۱۰۸}. Normal Baseline (Low-Water Mark).

^{۱۰۹}. Straight Baseline.

۱۱۰. ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۸۲.

۱۱۱. ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲.

۱۱۲. توجه شود به متن تصویب نامه ۱۳۵۲/۴/۳۰ هیئت وزیران راجع به اصلاح قانون تعیین حدود آب های ساحلی و منطقه نظارت ایران.

مقایسه عبور بی ضرر و عبور ترانزیت

طبق ماده (۴) ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ در مورد دریای سرزمینی و منطقه نظارت عبور یک کشتی خارجی که به عنوان عبور بی ضرر از دریای سرزمینی قلمداد می شود نباید "مخل آرامش، نظم عمومی، و یا امنیت دولت ساحلی باشد." اگر چه کنوانسیون مزبور تعریفی را از مفهوم عبور بی ضرر ارائه می دهد، ولی روشن نمی کند که چه فعالیت هایی هنگام عبور بر هم زننده آرامش، نظم عمومی و یا امنیت دولت ساحلی در نظر گرفته می شوند تا عبور را از حالت بی ضرر خارج سازد.

این نقیصه در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها برطرف می شود. این کنوانسیون ضمن ارائه تعریف مشابه برای عبور بی ضرر، در ۱۲ بند فهرستی از فعالیت هایی را که اقدام به آنها در ضمن عبور از دریای سرزمینی خصیصه بی ضرر بودن را از آن خارج می سازد. در بر می گیرد.^{۱۱۳} نمونه هایی از این اقدامات عبارتند از: تهدید یا استفاده از زور بر ضد حاکمیت، تمامیت سرزمینی و یا استقلال سیاسی دولت ساحلی، انجام تمرین های نظامی، جمع آوری اطلاعات بر ضد امنیت دولت ساحلی، اقدامات بر خلاف قوانین گمرکی، مالی، بهداشتی و یا مهاجرتی دولت ساحلی، اقدام به ماهیگیری، انجام تحقیقات دریایی، ایجاد اختلال در نظام های ارتباطی دولت ساحلی، آلودگی دریایی جدی و عمده، و به طور کلی انجام هر فعالیت دیگری که لازمه عبور کشتی نباشد. درج این گونه فعالیت ها دونظریه را در زمینه دامنه صلاحیت دولت ساحلی در کنترل عبور از دریای سرزمینی مطرح ساخته است. برخی اعتقاد دارند فهرست مزبور جامع و کامل می باشد و تدوین فعالیت های مزبور را گامی در جهت محدود کردن دامنه کنترل دولت ساحلی بر عبور کشتی های خارجی از دریای سرزمینی می دانند. در مقابل این اعتقاد نیز وجود دارد که تشخیص فعالیت های مزبور با دولت ساحلی است. بنابراین دولت حق دارد نسبت به انجام هر گونه اقدامی از سوی کشتی های خارجی هنگام عبور از دریای سرزمینی خود اظهار نظر کند و نظر نهایی و تعیین کننده، نظر دولت ساحلی می باشد. در ضمن اظهار می شود که بیان "انجام هر گونه فعالیت دیگری که لازمه عبور نباشد" دامنه صلاحیت دولت ساحلی را در ارتباط با عبور از دریای سرزمینی گسترش می دهد، زیرا دولت ساحلی می تواند اقدام معینی را بر این اساس که لازمه عبور نمی باشد به عنوان عاملی که خصیصه بی ضرر بودن را از عبور یک کشتی خارجی می زداید در نظر گرفته و اقدام لازم را اتخاذ کند.

۱۱۳. ماده (۲) ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲.

اگر چه صلاحیت های قانونگذار ی دولت ساحلی در زمینه عبور بی ضرر بر طبق کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت (مواد (۵) ۱۴ و ۱۷) به حمل و نقل دریایی، دریانوردی و ماهیگیری محدود می شد، اما دامنه چنین صلاحیت هایی بر طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها افزایش یافت. برای نمونه دولت ساحلی صلاحیت های قانونگذاری وسیعی را در مواردی چون ایمنی کشتیرانی، حفظ محیط زیست دریایی، حفاظت از منابع جاندار و جلوگیری از ماهیگیری غیر مجاز در دریای سرزمینی خود دارا می باشد.^{۱۱۴}

بر اساس نظام عبور بی ضرر تنها کشتی ها حق اجرای چنین عبوری را دارند و هواپیماهای خارجی حق عبور بی ضرر از فراز دریای سرزمینی را ندارند.^{۱۱۵} زیر دریایی ها نیز برای اجرای عبور بی ضرر از دریای سرزمینی باید بر روی سطح آب آمده و در ضمن اجرای عبور بی ضرر پرچم خود را بر افراشته نگه دارند. در ضمن به عنوان بخشی از حقوق حمایتی دولت ساحلی، این دولت مجاز است که عبور بی ضرر را برای مدت موقتی در برخی نقاط در دریای سرزمینی خود به حالت تعلیق درآورد، البته در صورتی که چنین تعلیقی برای حمایت از امنیت دولت ساحلی ضروری باشد.^{۱۱۶}

همچنین در زمینه کشتی های جنگی و دولتی این سؤال مطرح می باشد که آیا اصولاً این گونه کشتی ها از حق عبور بی ضرر از دریای سرزمینی برخوردار می باشند. دولت ها پاسخ های گوناگونی را برای سؤال مزبور ارائه کرده اند و در حال حاضر تعداد قابل توجهی از دولت های ساحلی عبور بی ضرر این گونه کشتی ها را تابع اطلاع قبلی به آنها و یا کسب

۱۱۴. ماده ۲۱ کنوانسیون ۱۹۸۲.

۱۱۵. به هر حال هواپیماهای کشوری بر اساس کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو راجع به هواپیمایی کشوری بین المللی (Chicago Convention on International Civil Aviation) و موافقتنامه بین المللی خدمات ترانزیت هوایی (International Air Services Transit Agreement) از حقوق ترانزیت برای پرواز برفراز سرزمین دولت های دیگر (از جمله دریای سرزمینی) برخوردار می باشند.

۱۱۶. ماده (۳) ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده (۳) ۲۵ کنوانسیون ۱۹۸۲. بر طبق این مواد شرایط ویژه ای برای معتبر بودن تعلیق حق عبور بی ضرر از دریای سرزمینی وجود دارند. به عبارت دیگر علاوه بر آنکه چنین تعلیقی باید برای حفظ امنیت دولت ساحلی و نیز انجام مانورهای نظامی ضروری باشد، شرایط ذیل نیز باید رعایت شوند: (الف) تعلیق در مناطق ویژه ای از دریای سرزمینی باشد. (ب) تعلیق برای مدت موقتی باشد. (ج) در اجرای چنین تعلیقی نباید تبعیض میان کشتی های خارجی صورت گیرد. (د) چنین تعلیقی قبل از به اجرا درآمدن باید به اطلاع جامعه جهانی رسانده شود.

اجازه قبلی از این دولت ها می دانند.^{۱۱۷} به هر حال بر طبق نظر دیوان بین المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو (۱۹۴۹) کشتی های جنگی و به تبع آن کشتی های بازرگانی می توانند در زمان صلح بدون کسب اجازه قبلی از دولت های تنگه ای از تنگه های بین المللی مجاور این دولت ها عبور کنند به گونه ای که عبور آنها برای دولت های تنگه ای بی ضرر باشد. چنین عبور بی ضرری قابل تعلیق نمی باشد.^{۱۱۸}

نظام عبور ترانزیت از تنگه های بین المللی بر اساس ماده (۲) ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها چنین تعریف می شود: "عبور ترانزیت به معنای اجرای آزادی کشتیرانی و پرواز از تنگه واقع شده در میان یک قسمت از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و قسمت دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی به منظور عبور سریع و پیوسته می باشد." ماده (۱) ۳۸ کنوانسیون مزبور نیز بیان می دارد که "در تنگه های مزبور همه کشتی ها و هواپیماها از حق عبور ترانزیت برخوردار هستند" به این ترتیب روشن است که در نظام عبور ترانزیت علاوه بر کشتی ها، هواپیماها نیز قادر به اجرای چنین نظام عبوری بوده و بنابراین حق پرواز برفراز تنگه های مذکور را دارا می باشند. در زمینه عبور ترانزیت زیردریایی ها کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تصریحی را دربر ندارد.

در مورد عبور سطحی یا عبور زیر سطح آب، این استدلال مطرح شده است که برای کنترل عبور ترانزیت زیردریایی ها بر طبق مقررات کنوانسیون مزبور، زیردریایی ها باید عبور سطحی را به اجرا بگذارند. استدلال دیگر نیز آن است که بر طبق ماده (ج) (۱) ۳۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها که به «روش عادی» عبور سریع و پیوسته اشاره می کند، چنین روش عادی در زمینه زیردریایی ها عبور از زیر سطح آب می باشد، زیرا که این وسائل متحرک دریایی به طور ویژه برای عبور از زیر سطح آب ساخته می شوند. به هر حال عبور ترانزیت، بر طبق ماده ۳۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در تنگه هایی که دارای دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی در میانه خود می باشند و چنین مسیری برای کشتیرانی آنها مناسب می باشد، به کار نمی رود. در ضمن عبور مزبور در تنگه های بین المللی که نظام کشتیرانی از آنها به طور کلی یا به طور جزئی توسط کنوانسیون های

۱۱۷. برای نمونه هایی از این دولت ها بنگرید به:

Jin, Shao, "The Question of Innocent Passage of Warships After UNCLOS III, Marine Policy, Vol. ۱۳, January ۱۹۸۹, pp. ۵۶-۶۷.

^{۱۱۸} ICJ Reports, ۱۹۴۹, P. ۲۸.

بین المللی معتبر تنظیم شده است، کاربردی ندارد.^{۱۱۹} نمونه این تنگه ها، تنگه بسفر^{۱۲۰} و داردانل^{۱۲۱} می باشند که عبور از آنها توسط کنوانسیون ۱۹۳۶ مونتره^{۱۲۲} تنظیم شده است. البته در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها دو استثنا دیگر نیز در زمینه کاربرد عبور ترانزیت در تنگه های بین المللی وجود دارد که تعیین مینمایند نحوه اجرای چنین عبوری چگونه باید باشد. یکی آن که تنگه در میان سرزمین اصلی یک دولت و جزیره متعلق به چنین دولتی قرار دارد و در قسمت خارجی این جزیره منطقه دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی وجود دارد که برای کشتیرانی با عبور از تنگه مزبور از سهولت مشابهی برخوردار می باشد.^{۱۲۳} نمونه این تنگه ها "تنگه مسینا"^{۱۲۴} واقع در سرزمین اصلی ایتالیا و جزیره سیسیل^{۱۲۵} متعلق به این کشور می باشد.

مورد دیگر تنگه ای است که یک قسمت از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی را به دریای سرزمینی یک دولت ساحلی پیوند می دهد. نمونه این تنگه، تنگه تیران^{۱۲۶} می باشد که به ویژه تضمین عبور از آن برای دسترسی اسرائیل به دریای آزاد برای اولین بار در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت درج شد.^{۱۲۷} بر طبق ماده ۴۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نظام عبور بی ضرر غیر قابل تعلیق در این دو نوع تنگه بین المللی قابل اجرا است.^{۱۲۸}

اگرچه به جهت وجود وظایف قابل توجه برای کشتی ها و هواپیماهای در حال عبور ترانزیت در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، عبور ترانزیت از تنگه ها با عبور و کشتیرانی از

۱۱۹. ماده (ج) کنوانسیون ۱۹۸۲.

۱۲۰. Bosphorus.

۱۲۱. Dardanelles.

۱۲۲. The ۱۹۳۶ Montreux Convention.

۱۲۳. ماده (۱) ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲.

۱۲۴. Strait of Messina.

۱۲۵. Sicily Island.

۱۲۶. Strait of Tiran.

۱۲۷. رجوع شود به ماده (۴) کنوانسیون ۱۹۵۸.

۱۲۸. برای بررسی بیشتر استثناء های وارد بر نظام عبور ترانزیت از تنگه های بین المللی رجوع شود به:

Talaie, Farhad, "Analysis of the Provisions of the LOSC on the Exceptions to the Right of the Transit Passage Through International Straits and Related Issues, Maritime Studies, The Australian Centre for Maritime Studies Inc., Canberra, No. ۱۰۰ May/June ۱۹۹۸, pp. ۱۵-۲۲.

دریاهای آزاد متفاوت است، در مقایسه با عبور بی ضرر نظام عبور ترانزیت ناظر بر کنترل کمتری از جانب دولت های تنگه ای بر کشتی های در حال عبور از تنگه های بین المللی می باشد. در ضمن اگرچه در عبور ترانزیت عبور باید «سریع و پیوسته» باشد، معیار «بی ضرر بودن عبور» به کار برده نمی شود. به هر حال اگر عبور یک کشتی یا هواپیما عبور ترانزیت نباشد، بر طبق ماده (۳) ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها چنین عبوری تابع مقررات دیگر موجود در این کنوانسیون می باشد. در این رابطه تفسیری که از مقرر مزبور ارائه می شود آن است که چنین عبوری تحت قواعد عبور بی ضرر قرار می گیرد و دولت تنگه ای می تواند اقدام مقتضی را اتخاذ کند. نکته مهم آن است که کشتی ها و هواپیماها در هنگام اجرای عبور ترانزیت باید از ارتکاب هر عملی که منجر به تهدید یا استفاده از زور بر ضد حاکمیت، تمامیت سرزمینی یا استقلال سیاسی دولت های تنگه ای می شود و یا ناقض اصول حقوق بین الملل مندرج در منشور سازمان ملل متحد می باشد، خودداری کنند.^{۱۲۹}

۱۲۹. قسمت (ب) بند (۱) ماده ۳۹ کنوانسیون ۱۹۸۲.

عرض دریای سرزمینی در تنگه های بین المللی و تاثیر آن بر کشتیرانی (قسمت سوم): محدودیت های حقوق بین الملل دریاها برای دولت های ساحلی

دکتر فرهاد طلایی

عضو هیأت علمی دانشکده حقوق دانشگاه شیراز

محدودیت هایی که حقوق بین الملل دریاها برای کشورهای ساحلی در تنگه های بین المللی ایجاد می کند و تشریح ویژگی های تنگه هرمز و همچنین ادعای دولت های تنگه ای بر دریای سرزمینی عناوین آخرین بخش مقاله مربوط به عرض دریای سرزمینی را تشکیل می دهد.

محدودیت های حقوق بین الملل دریاها برای دولتهای تنگه ای

یکی از محدودیت های موجود برای دولت های تنگه ای در زمینه عبور ترانزیت مربوط به صلاحیت های قانونگذاری این دولت ها می باشد. در حالی که در نظام عبور بی ضرر دولت های ساحلی صلاحیت های وسیع قانونگذاری را دارند، دامنه قانونگذاری دولت های تنگه ای و به تبع آن صلاحیت های اجرایی این دولت ها به مواردی چون ایمنی کشتیرانی، جلوگیری از آلودگی دریایی، منع ماهیگیری و امور گمرکی، مالی، بهداشتی و مهاجرتی محدود می شود.^{۱۳۰} به هر حال دولت های تنگه ای همانند دریاها سرزمینی می توانند خطوط دریایی و طرح های جداسازی کشتیرانی را در تنگه های مجاورشان به اجرا در آورند. در استقرار چنین خطوط دریایی و طرح های جداسازی کشتیرانی لازم است که پیشنهاد های خود را به سازمان بین المللی دریایی برای پذیرش و شناسایی بین المللی ارائه کنند.^{۱۳۱}

روشن است که در مقایسه با عبور بی ضرر، نظام عبور ترانزیت تضمین بیشتری را برای کشتیرانی کشتی های خارجی از تنگه های بین المللی ارائه می کند و پرواز هواپیماها را بر فراز این تنگه ها میسر می سازد. عبور ترانزیت را می توان نظام عبوری در میان نظام های عبور کشتیرانی آزاد از دریاها آزاد و عبور بی ضرر دانست. این نظام عبور جدید برای تضمین استمرار کشتیرانی از تنگه های بین المللی که شاهراه های ارتباطی حیاتی جهان می باشند، مستقر شد. از آنجا که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴ میلادی (یک سال پس از تودیع شصتمین سند تصویب این

۱۳۰. ماده (۱) ۴۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ (حقوق دریاها).

۱۳۱. ماده (۴) ۴۱ کنوانسیون ۱۹۸۲.

کنوانسیون) قدرت اجرایی پیدا کرد، باید دید که چگونه در عمل به اجرا گذاشته خواهد شد و در این رابطه رویه دولت‌ها چگونه خواهد بود.

نکته قابل بررسی در زمینه عبور ترانزیت آن است که آیا چنین نظام کشتیرانی صرفاً جزئی از قواعد قراردادی موجود است و یا جزئی از قواعد عرفی حقوق بین الملل دریاها می باشد. در زمان امضاء کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تعداد اندکی از دولت‌ها نظیر ایالات متحده آمریکا به دلیل وجود برخی مقررات در کنوانسیون مزبور در زمینه بهره برداری از منابع معدنی بستر دریاهای آزاد که با منافع آنها در تعارض بود، از امضاء این کنوانسیون خودداری ورزیدند، و در کنار آن در صدد برآمدند تا از قواعد موجود در کنوانسیون مذکور که با منافع آنها سازگاری دارد، بهره مند شوند.

یکی از این موارد قواعد تدوین شده راجع به عبور ترانزیت بود به ویژه ایالات متحده آمریکا مقررات مربوط به کشتیرانی در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را انعکاسی از قواعد عرفی موجود می دانست. در این راستا دولت مزبور معتقد است بدون اینکه نیاز به تصویب کنوانسیون مزبور داشته باشد، از مقررات مربوط به عبور ترانزیت بر اساس ارزش عرفی آن در حقوق بین الملل دریاها بهرمنند می شود. در مقابل چنین موضعی ان اعتقاد از سوی دولت‌های زیادی مطرح شد که با توجه به ماهیت یکپارچه و به هم پیوسته مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها هیچ دولتی نمی تواند بخشی از این کنوانسیون را که با منافع خود سازگار است بپذیرد و بخش دیگر را که منافع این دولت را تامین نمی کند نادیده بگیرد. همچنین بسیاری از دولت‌ها در حال حاضر بر این موضع هستند که قواعد مربوط به عبور ترانزیت ارزش قواعد قراردادی را دارد و در میان دولت‌های عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها قابل اجرا است.^{۱۳۲} برای نمونه نماینده ایران در اجلاس نهایی کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها بیان می دارد که حق عبور ترانزیتی از تنگه‌های مورد استفاده در حمل و نقل بین المللی (فصل سوم، قسمت دوم، ماده ۳۸) با توجه به ماده ۳۴ کنوانسیون ۱۹۶۹ وین راجع به حقوق معاهدات تنها در مورد دولت‌های عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها قابلیت اجرا دارد و ضرورتاً جنبه تدوین عرف موجود یا رویه جاری به صورتی که ماهیت تعهد آمیز داشته باشد، ندارد.^{۱۳۳} در حمایت از ادعای عرف بودن نظام عبور ترانزیت، به برخی تنگه‌ها اشاره می شود که در قبل از کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها، نظام کشتیرانی و پرواز آزاد در آنها اجرا

۱۳۲. برای بررسی وضعیت حقوقی عبور ترانزیت از تنگه‌های بین المللی در حقوق دریاهای نوین بنگرید به:

Talaie, Farhad, 'The Current Legal Status of Transit Passage: Analysis of State Practice Before and After the LOSC', The Indonesian Quarterly, Vol. XXVI, No. ۱., First Quarter ۱۹۹۸, pp. ۵۲-۶۵.

۱۳۳. توجه شود به متن سخنرانی آقای مجتبی میر مهدی (معاون حقوقی و پارلمانی وقت وزارت امور خارجه) در اجلاس نهایی سومین کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها، مونته‌گوبی (جامائیکا)، ۹ دسامبر ۱۹۸۲.

شده است. به عنوان مثال تنگه جبل الطارق میان اسپانیا و مراکش و تنگه واقع میان دریای شمال و دریای بالتیک که آزادی کشتیرانی و پرواز در آنها اجرا می شده است.^{۱۳۴} به این ترتیب چنین نظام عبوری را جزئی از رویه دولت ها دانسته که در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تبلور یافته و به صورت مفهوم عبور ترانزیت ظاهر شده است. بهر حال اجرای محدود کشتیرانی آزاد و پرواز را در برخی از تنگه ها نمی توان به همه تنگه ها تعمیم داد و رویه همه دولت های تنگه ای دانست. در واقع اجرای نظام عبور مزبور چه از جنبه گسترش جغرافیایی و چه از نظر تعداد دولت ها محدود بوده و صرفاً می توان آن را در چهارچوب عرف منطقه ای مورد بررسی قرار داد. در حال حاضر کوشش هایی صورت گرفته است تا به تدریج نظام عبور ترانزیت در زمره حقوق بین الملل عرفی قرار گیرد. گرچه این احتمال وجود دارد که با گسترش رویه دولت ها در زمینه عبور ترانزیت، چنین عبوری همچون عبور بی ضرر به قاعده ای عرفی تبدیل شود، ولی در حال حاضر هنگام آن نرسیده که چنین عبوری را بخشی از حقوق عرفی بین المللی دانست.

به هر حال حتی با تبدیل شدن آن به قاعده ای عرفی، نظام عبور ترانزیت در مورد دولت تنگه ای که همواره به کاربرد چنین نظام عبوری معترض بوده و به چنین اعتراضی استمرار می بخشد، قابل اعمال نمی باشد. در هر صورت به نظر می رسد که با اجرای عبور ترانزیت در عمل کوشش هایی از سوی دولت ها در مطابقت با آن صورت گیرد تا از ایجاد تنش های سیاسی و برخورداریهای نظامی در تنگه های بین المللی در جهت منافع جامعه بین المللی جلوگیری شود.

آنگونه که بررسی شد، با معرفی نظام جدید عبور ترانزیت از تنگه های بین المللی تلاش هایی صورت گرفته است تا این نظام عبور را جایگزین نظام عرفی عبور بی ضرر غیر قابل تعلیق از تنگه های بین المللی نمایند. به این لحاظ برخی کشورهای مجاور تنگه های بین المللی با آگاهی از اثراتی که قواعد موجود در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها راجع به عبور ترانزیت ممکن است در آینده نزدیک بر رویه دولت ها بگذارد و عبور ترانزیت به طور وسیعی در تنگه های بین المللی اجرا شود، و با توجه به مصالح ملی خود تصمیم گرفته اند تا گسترش دریاهای سرزمینی خود به ۱۲ مایل دریایی را شامل تنگه های مجاور خود نکنند. به این ترتیب این گونه دولت ها با ادعای ۳ مایل دریایی برای دریای سرزمینی خود واقع در تنگه های مجاور از استقرار نظام عبور ترانزیت در این تنگه ها جلوگیری کرده اند. در هر حال کشتیرانی بین المللی از این تنگه ها همچنان ادامه دارد و تنها نوع نظام حقوقی عبور از آنها تغییر می یابد. اقدام مزبور تنها در تنگه هایی با عرض بیشتر از ۶ مایل دریایی که دارای مسیر دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی با سهولت کافی از نظر کشتیرانی در میانه خود می باشند،

^{۱۳۴}. See O'Connell, D. P., *The International Law of the Sea*, Vol. 1, Oxford University Press, Oxford, 1982, p. 230.

امکان پذیر است. در حالی که در مورد تنگه هایی که در حدود ۲۴ مایل دریایی بوده و از دریاهای سرزمینی پوشیده شده اند (و در مورد آنها تنها یک نظام عبور ترانزیت بر طبق ماده (۲) ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها موجود می باشد)، ادعای دریای سرزمینی کوچکتر از ۱۲ مایل دریایی از سوی دولت های تنگه ای، در حدی که مسیر قابل قبولی را در میانه تنگه برای کشتیرانی و پرواز آزاد باقی گذارد، منجر به کاربرد دو نظام حقوقی عبور آزاد در میانه تنگه و عبور بی ضرر در دریای سرزمینی واقع در چنین تنگه ای می شود.

به این ترتیب اگر کشتی خارجی در میانه تنگه در حال عبور باشد، قواعد حاکم بر استفاده از دریاهای آزاد (یا مناطق انحصاری اقتصادی) از جمله در زمینه کشتیرانی بر عبور چنین کشتی حاکم خواهد بود و در صورتی که کشتی مزبور قصد ورود به دریای سرزمینی دولت تنگه ای را داشته باشد، عبور آن تابع نظام عبور بی ضرر از دریای سرزمینی خواهد بود. به این ترتیب زیر دریایی که در دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی در حال عبور از زیر سطح آب بوده است، به هنگام ورود به دریای سرزمینی دولت تنگه ای باید به روی سطح آب آمده و پرچم خود را به اهتزاز در آورد. در هر صورت به جز در موارد اضطراری و برای ایمنی کشتی ها و یا ورود به آب های داخلی دولت تنگه ای جهت پهلو گرفتن در یکی از بنادر آن، ضرورتی برای ورود این کشتی ها به دریای سرزمینی دولت تنگه ای در حین عبور آنها از مسیر میانه تنگه وجود ندارد.

کشورهای دانمارک^{۱۳۵}، سوئد، ژاپن^{۱۳۶}، و کره جنوبی^{۱۳۷} از جمله کشورهایی هستند که با به کار بردن عرض کمتر از ۱۲ مایل دریایی برای دریاهای سرزمینی در تنگه های مجاور خود موجب ایجاد منطقه دریای آزاد (یا منطقه انحصاری اقتصادی) در این گونه تنگه ها شده اند. به این ترتیب ضمن آنکه کشتیرانی آزاد را از تنگه مزبور به رسمیت شناخته اند، عبور از دریاهای سرزمینی خود در تنگه های مذکور را تابع عبور بی ضرر کردند. در ذیل به طور ویژه به بررسی عبور از تنگه تسوشیما (یا تنگه کره) پرداخته می شود و سپس در مورد تنگه هرمز به عنوان نمونه ای مشابه توضیحاتی ارائه خواهد شد.

^{۱۳۵}. Danish Royal Decree on the Delimitation of the Territorial Sea of ۲۱ December ۱۹۶۶ (Modified by Decree. No. ۱۸۹ of ۱۹ April ۱۹۷۸.)

^{۱۳۶}. Japanese Law No. ۳۰ of July ۱۹۷۷.

^{۱۳۷}. South Korean Territorial Sea Law No. ۳۰۳۷ of April ۱۹۷۸.

بررسی تنگه تسوشیما^{۱۳۸} (تنگه کره)^{۱۳۹}

تنگه تسوشیما دریای ژاپن را به دریای چین شرقی پیوند می دهد. این تنگه دارای دو گذرگاه غربی و شرقی می باشد. گذرگاه غربی در میان سرزمین کره جنوبی و جزیره تسوشیما واقع شده است و گذرگاه شرقی میان جزیره تسوشیما و دیگر جزایر ژاپن واقع است. در واقع وجود جزیره تسوشیما در میانه تنگه باعث ایجاد دو گذرگاه غربی و شرقی شده است. عرض تنگه تسوشیما در حدود ۲۴ مایل دریایی است که گسترش دریاها سرزمینی ۱۲ مایلی ژاپن و کره جنوبی این امکان به وجود می آورد که تنگه مزبور بر طبق ماده (۲) ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تحت نظام عبور ترانزیت قرار گیرد. ژاپن در سال ۱۹۷۷ میلادی و در حالی که بحث عبور ترانزیت در کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها مطرح بود، بر طبق قانون جدید خود راجع به دریای سرزمینی، عرض دریای سرزمینی خود را از سه مایل دریایی به ۱۲ مایل دریایی گسترش داد با این استثنای که عرض سه مایل دریایی را در مورد تنگه های مجاور جزایر خود باقی نگه داشت تا به این ترتیب از کاربرد نظام عبور ترانزیت در این تنگه ها ممانعت به عمل آورد، هر چند که با این اقدام همچنان کشتیرانی و پرواز آزاد از میانه آنها محفوظ نگه داشته باشد. تنگه هایی که در آنها ژاپن عرض سه مایل دریایی را حفظ کرد عبارتند از: تنگه سویا^{۱۴۰}، تنگه تسوگارو^{۱۴۱}، تنگه ازومی^{۱۴۲}، و گذرگاه های غربی و شرقی تنگه تسوشیما^{۱۴۳}.

تنگه تسوشیما یکی از تنگه های مهم در منطقه آسیای شرقی است که مورد استفاده کشتیرانی بین المللی می باشد.^{۱۴۴} به این لحاظ به منظور داشتن هدف مشابه با موضع ژاپن، کره جنوبی نیز در حالی که در سال ۱۹۷۸ میلادی عرض ۱۲ مایل دریایی را برای دریای سرزمینی خود به کار برد، در زمینه سواحل خود در تنگه تسوشیما عرض ۳ مایل دریایی را برای دریای سرزمینی خود انتخاب کرد. به این ترتیب در هر یک از گذرگاه های غربی و شرقی تنگه تسوشیما منطقه دریای آزاد (یا منطقه انحصاری اقتصادی) وجود دارد که امکان کشتیرانی و پرواز آزاد را مطابق با آزادی های دریاها آزاد

^{۱۳۸}. Tsushima Strait.

^{۱۳۹}. Korea Strait.

^{۱۴۰}. Soya Strait.

^{۱۴۱}. Tsugaru Strait.

^{۱۴۲}. Osumi Strait.

^{۱۴۳}. Western and Eastern Channels of the Tsushima Strait.

۱۴۴. برای بررسی وضعیت حقوقی تنگه تسوشیما (تنگه کره) بنگرید به :

Talaie, Farhad, 'The Legal Status of the East Asian Straits of Korea (Tsushima) and Cheju: Navigational Perspective', Maritime Studies, The Australian Center for Maritime Studies Inc., Canberra, No. ۹۹, March/April ۱۹۹۸, pp. ۱۳-۲۳.

در میانه گذرگاه های مزبور فراهم سازد. در ضمن عبور از دریاهاى سرزمینی ژاپن و کره جنوبی در داخل تنگه تسوشیما مطابق با نظام عبور بی ضرر خواهد بود.

بررسی تنگه هرمز

تنگه هرمز یک آبراه باریک و منحنی شکل است که دارای طول تقریبی ۱۰۰ مایل دریایی می باشد.^{۱۴۵} دولت های مجاور این تنگه ایران و عمان می باشد. تنگه هرمز خلیج فارس را به دریای عمان و اقیانوس هند پیوند می دهد. این تنگه در میان جزیره عمانی قوئین بزرگ از باریک ترین عرض برخوردار است. عرض تنگه هرمز در این منطقه در حدود ۲۱ مایل دریایی می باشد.^{۱۴۶} از آنجایی که ایران و عمان هر دو عرض ۱۲ مایل دریایی را برای دریاهاى سرزمینی خود انتخاب کرده اند، چنین موضعی منجر به پوشیده شدن منطقه مزبور در داخل تنگه هرمز توسط دریاهاى سرزمینی ایران و عمان می شود. طول این منطقه نیز ۱۵ مایل دریایی است.^{۱۴۷} در داخل تنگه هرمز خطوط کشتیرانی وجود دارند که دارای عرض یک مایل دریایی بوده و توسط ناحیه دریایی به عرض یک مایل دریایی نیز از یکدیگر جدا می شوند. این خطوط کشتیرانی از دریای سرزمینی عمان می گذرد. به طور عرفی عبور بی ضرر از تنگه هرمز قابل اجرا بوده است و مواضع ایران و عمان نشان می دهد که این دو کشور همچنان از نظام عبور بی ضرر از تنگه هرمز حمایت می کند. به هر حال از آنجایی که تنگه هرمز در زمره تنگه های توصیف شده در ماده ۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها قرار می گیرد، بر طبق این کنوانسیون عبور ترانزیت در آن قابل اجرا شود. روشن است که چنین امکانی به دلیل پوشیده شدن تنگه هرمز توسط دریاهاى سرزمینی ۱۲ مایل دریایی ایران و عمان است.

به این ترتیب در صورتی که ایران و عمان مایل باشند عرض دریای سرزمینی خود را در تنگه هرمز به کمتر از ۱۲ مایل دریایی (مثلاً ۳ مال دریایی) تغییر دهند، به گونه ای که مسیر قابل توجهی برای کشتیرانی و پرواز آزاد در میانه تنگه هرمز باقی بماند، نظام کشتیرانی در داخل تنگه هرمز تابع دو نظام عبور آزاد (با توجه به مقررات حاکم بر منطقه انحصاری اقتصادی) در میانه تنگه هرمز و عبور بی ضرر از دریاهاى سرزمینی ایران و عمان خواهد شد.^{۱۴۸} به هر حال ایران و عمان باید بررسی های لازم

^{۱۴۵}. Blake, G, Offshore Political Geography, p. ۱۳۷, Cited in: Mojtahed. Zadeh, Pirouz, Political Geography of the Strait of Hormuz, Geography Department, School of Oriental and African Studies, University of London, London, ۱۹۹۰, p.۷.

^{۱۴۶}. Mojtahed- Zadeh, *Ibid*.

^{۱۴۷}. *Ibid*.

۱۴۸. به نظر می رسد که حتی تغییر عرض دریای سرزمینی به سه مایل دریایی توسط یکی از دولت های ایران و عمان نیز نتیجه مشابهی را به دست دهد.

را به عمل آورند تا مطمئن شوند که آیا کاهش عرض دریای سرزمینی خود در تنگه هرمز برای استقرار دو نظام عبور آزاد و عبور بی ضرر (به جای عبور ترانزیت) در جهت منافع و مصالح این دو کشور می باشد.

نتیجه گیری

با وجودی که حقوق بین الملل دریاها محدودیتی را برای یک دولت ساحلی در تعیین عرض دریای سرزمینی خود تا ۱۲ مایل دریایی مقرر کرده است، چنین دولتی می تواند عرض های گوناگونی را برای دریای سرزمینی خود در نواحی مختلف سواحل خویش مستقر کند. به عبارت دیگر اگر چه حداکثر ۱۲ مایل دریایی برای دریای سرزمینی تعیین شده است، حداقلی برای آن در نظر گرفته نشده است. در این چهارچوب دولت ساحلی مجاور یک تنگه دارای این حق و انتخاب می باشد که عرض دریای سرزمینی خود واقع در داخل چنین تنگه ای را بر اساس صلاحدید خود برگزیند. در برخی تنگه های بین المللی اتخاذ موضع چنین دولتی عامل تعیین کننده در بکارگیری نوع یا انواع خاصی از نظام های کشتیرانی در این تنگه می باشد. نکته اساسی در این رابطه آن است که آیا دستیابی به حداکثر عرض برای دریای سرزمینی و در کنار آن بکارگیری نظام عبور ترانزیت در جهت منافع و مصالح یک دولت تنگه ای است یا داشتن دریای سرزمینی کوچکتر در ازای برقراری دو نظام کشتیرانی آزاد و عبور بی ضرر. در انتخاب هر یک از این دو احتمال دولت (یا دولتهای) تنگه ای تصمیم گیرنده نهایی است و در اتخاذ چنین تصمیمی عوامل گوناگون سیاسی، امنیتی، اقتصادی و ملاحظات زیست محیطی تاثیر گذار می باشند.

نکته جالب آن است که، در حالی که ژاپن از ناوگان کشتیرانی قابل توجهی برخوردار بوده و به این دلیل خواستار آزادی کشتیرانی در تنگه های بین المللی می باشد، ترجیح داده است تا عرض ۳ مایل دریایی را برای تنگه های مجاور سواحلش به اجرا در آورد تا از کاربرد نظام عبور ترانزیت در این تنگه ها جلوگیری کند. چنین نمونه ای نشان می دهد چگونه دولت های دریایی با ناوگان گسترده کشتیرانی، در حالی که از کشتیرانی در آبراه های جهان حمایت می کنند در زمینه آب های مجاور سواحلشان (به ویژه در مناطقی که از حساسیت بیشتری برای آنها برخوردار است) موضعی را در جهت منافع خود اتخاذ می کنند. در هر حال نمونه های مشابهی با وضعیت موجود در تنگه تسوشیما (میان ژاپن و کره جنوبی) وجود دارد و همان طور که ذکر شد سوئد و دانمارک نیز با به کار بردن عرض سرزمینی کوچکتر از ۱۲ مایل دریایی برای تنگه های مجاورشان بر نظام کشتیرانی در این تنگه ها تأثیر گذارده اند. در این راستا تنگه هرمز نیز از شرایط لازم برای اقدام مشابه برخوردار است. به هر حال تصمیم نهایی با ایران و عمان است. در این زمینه باید بررسی های گوناگونی از دیدگاه های

سیاسی، امنیتی، اقتصادی و زیست محیطی صورت گیرد تا روشن شود که آیا وضعیت موجود در تنگه هرمز در جهت منافع و مصالح این دو کشور است یا آنکه برقراری دریای سرزمینی کوچکتر و در نتیجه بکارگیری نظام های کشتیرانی آزاد و عبور بی ضرر تامین کننده منافع این دو کشور در کنار تضمین کشتیرانی و پرواز در تنگه هرمز می باشد.

تحلیلی بر مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ (حقوق دریاها):
محدودیت های عبور ترانزیت از تنگه های بین المللی (قسمت اول)

دکتر فرهاد طلایی

عضو هیأت علمی دانشکده حقوق دانشگاه شیراز

چکیده

در این مقاله مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها^{۱۴۹} در زمینه مفهوم عبور ترانزیت و استثناء های وارد بر حق عبور ترانزیت از تنگه هایی که مورد استفاده کشتیرانی بین المللی قرار می گیرند، بررسی می شود. گر چه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نظام ویژه ای را برای عبور از تنگه ها مورد استفاده کشتیرانی بین المللی (عبور ترانزیت) تعیین می کند، اما هنوز تعداد زیادی از تنگه ها وجود دارند که تحت نظام عبور متفاوتی هستند.

از سوی دیگر با وجود تدوین مقررات کنوانسیون حقوق دریاها در زمینه استثنای های وارد بر حق عبور ترانزیت، هنوز برخی ابهامات در ارتباط با مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مربوط به عبور ترانزیت وجود دارند که باید برطرف شوند و مقررات روشن تری جایگزین آنها گردند.

عبور ترانزیت

عبور ترانزیت، نظام عبور از تنگه های بین المللی مورد استفاده کشتیرانی بین المللی است. عبور ترانزیت موضوع جدیدی است که در دو دهه اخیر توسعه یافته و از سوی قدرت های دریایی در طی کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها (۱۹۸۲-۱۹۷۳)^{۱۵۰} پیشنهاد شده است. در واقع این نوع نظام عبور از تنگه ها توسط قدرت های دریایی مطرح شد تا نیازهای ناوگان های دریایی این قدرت ها را تأمین کند.

بند ۲ ماده ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها "عبور ترانزیت" را بدین گونه تعریف می کند: "اجرای آزادی کشتیرانی و پرواز، صرفاً به منظور عبور پیوسته و سریع از تنگه ای که میان یک قسمت از

^{۱۴۹}. Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ میلادی به امضا رسید و در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴ میلادی نیز لازم الاجرا شد.

^{۱۵۰}. The Third United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS III), ۱۹۷۳-۱۹۸۲

دریای آزاد یا یک قسمت از منطقه انحصاری اقتصادی و قسمت دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی واقع شده است.^{۱۵۱} در این بند تاکید می شود که عبور ترانزیت مطابق با مقررات بخش سوم از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تحت عنوان "تنگه های مورد استفاده کشتیرانی بین المللی" انجام خواهد شد.

طبق حقوق بین الملل تدوین شده در زمینه عرف حاکم بر عبور از تنگه های مورد استفاده کشتیرانی بین المللی، تنها یک نوع حق عبور از این تنگه ها وجود داشت: "حق عبور بی ضرری که قابل تعلیق نیست". این قاعده عرفی مربوط به تنگه ها به دنبال تصمیم دیوان بین المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو (۱۹۴۹)^{۱۵۱} و نیز بر اساس رویه دولت ها تثبیت شد. به دنبال تصمیم دیوان در قضیه مزبور بود که حق عبور بی ضرر غیر قابل تعلیق از تنگه های بین المللی در بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور (۱۹۵۸)^{۱۵۲} گنجانده شد.^{۱۵۳}

در مقایسه با عبور بی ضرر، عبور ترانزیت آزادی های بیشتری را برای کشتی ها و زیردریایی های خارجی مقرر می کند و همچنین حق پرواز را بر فراز تنگه های بین المللی اجازه می دهد. در ضمن همانند نظام عبور بی ضرر از تنگه های بین المللی، عبور ترانزیت را نمی توان به حالت تعلیق در آورد یا مانع از اجرای آن شد. این مزایا انگیزه هایی برای قدرت های دریایی بودند تا بر گنجاندن مقررات راجع به عبور ترانزیت در بخش سوم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها^{۱۵۴} اصرار ورزند. در واقع درج این مقررات به دنبال سازشی بود که میان قدرت های دریایی و دیگر دولت های حامی یک دریای سرزمینی وسیع^{۱۵۵} برقرار شد. به عبارت دیگر قدرت های دریایی با پذیرش عرض ۱۲ مایل دریایی برای محدوده دریای سرزمینی موافقت کردند، مشروط بر آنکه مقررات مربوط به عبور ترانزیت نیز در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها گنجانده شود.

^{۱۵۱}. The Corfu Channel Case (UK v. Albania), International Court of Justice (ICJ) Reports, ۱۹۴۹, PP.۴-۳۸, at ۲۸.

^{۱۵۲}. Geneva Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone (۱۹۵۸), ۵۱۶ UNTS ۲۰۵ (۱۹۶۴).

^{۱۵۳}. ماده (۳) ۱۶ کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور (۱۹۵۸) بیان می کند که: "عبور بی ضرر کشتی های خارجی از تنگه هایی که برای کشتیرانی بین المللی میان یک قسمت از دریای آزاد و قسمت دیگری از دریای آزاد و یا دریای سرزمینی یک دولت خارجی مورد استفاده واقع می شوند. قابل تعلیق نخواهد بود."

^{۱۵۴}. Part III of the UNCLOS, "Straits Used for International Navigation".

^{۱۵۵}. این دولت ها به طور عمده در گروهی قرار داشتند که از آن به گروه ۷۷ یاد می شد، گروه ۷۷ در ابتدا از ۷۷ دولت تشکیل می شد که اکثریت آنها را کشورهای در حال توسعه و غیرمتعهد تشکیل می دادند. گروه ۷۷ نقش مؤثری را در فرآیند تصمیم گیری در کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها ایفاء کرد.

گرچه طبق ماده ۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، عبور ترانزیت در تنگه هایی به کار می رود که برای کشتیرانی بین المللی میان یک قسمت از دریای آزاد یا یک قسمت از منطقه انحصاری اقتصادی و قسمت دیگری از دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی مورد استفاده واقع می شوند، اما تنگه هایی وجود دارند که در مورد آنها عبور ترانزیت به کار نمی رود.

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، حقوق کشتیرانی و پرواز را در تنگه های دارای اهمیت بین المللی و در موارد ضرورت در شکل عبور ترانزیت تضمین می کند. در مواردی که نیازی برای به کارگیری حق عبور ترانزیت وجود ندارد، نظام های دیگر عبور از تنگه ها به کار خواهد رفت. این موضوع نشان دهنده تعادل و توازن در منافع همه کشورهای ذینفع است، تعادل و توازنی که توسط کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در زمینه عبور از تنگه های دارای اهمیت بین المللی برای کشتیرانی ایجاد شد.

استثنای وارد بر حق عبور ترانزیت

اولین استثنای وارد بر حق عبور ترانزیت در ماده ۳۵ (قسمت ج) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها درج شده است. بر طبق این ماده هیچ یک از مقررات بخش سوم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها بر "نظام حقوقی در تنگه هایی که عبور از آنها به طور کلی یا به طور جزئی توسط کنوانسیون های بین المللی معتبر تنظیم می شود. (کنوانسیون هایی که به طور ویژه در مورد این تنگه ها لازم الاجرا هستند) تاثیر نخواهد گذاشت." در این رابطه فهرست جامعی در مورد تنگه های با ویژگی مذکور وجود ندارد. با این وجود برخی از این نوع تنگه ها به خوبی شناخته شده اند، به گونه ای که اختلاف نظری در مورد کنوانسیون های بین المللی معتبری که بر آنها حاکم است، وجود ندارد. نمونه هایی از این نوع تنگه ها عبارتند از:

(الف) تنگه های واقع در قلمرو کشور ترکیه، یعنی تنگه بسفر (میان بخش اروپایی ترکیه و آناتولی) و تنگه داردانل (میان دماغه گالیپولی و آناتولی) که دریای سیاه را به دریای مدیترانه متصل می کنند. این تنگه ها تحت قواعد کنوانسیون ۱۹۳۶ مونتره هستند و عبور از آنها به طور کامل توسط این کنوانسیون تنظیم می شود.^{۱۵۶}

(ب) تنگه های دانمارک، یعنی تنگه های کاتگات^{۱۵۷} و اسکاجراک^{۱۵۸} (میان دانمارک و نروژ). این تنگه ها به طور جزئی تحت معاهده ۱۴ مارس ۱۸۵۷ میلادی (کنوانسیون کپنهاگ) قرار می گیرند که عبور از آنها توسط این معاهده تنظیم می شود.^{۱۵۹}

^{۱۵۶}. Larson, David L., "Innocent, Transit, and Archipelagic Sea Lanes Passage", Ocean Development and International Law, Vol. 18, No. 5, 1987, p. 514.

^{۱۵۷}. Kattegat

ج) تنگه های ماژلان^{۱۶۰} (میان شیلی و آرژانتین) که اقیانوس اطلس را به اقیانوس آرام متصل می کند. عبور از این تنگه ها به طور جزئی توسط معاهده ۲۳ ژوئیه ۱۸۸۱ میلادی (کنوانسیون بوئنوس آیرس) تنظیم می شود که میان شیلی و آرژانتین منعقد شده است.^{۱۶۱}

استثنای دوم وارد بر حق عبور ترانزیت در ماده ۳۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مورد اشاره قرار می گیرد. این ماده مقرر می دارد که اگر یک مسیر دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی در میانه تنگه وجود داشته باشد که سهولت یکسان^{۱۶۲} را از نظر ویژگی

^{۱۵۸}. Skagerrak.

^{۱۵۹}. Larson, *op. cit.*, p. ۵۱۴.

در اعلامیه ای که سوئد در زمان امضا کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ میلادی) صادر کرد از جمله اظهار نمود که: "این برداشت دولت سوئد است که استثنای وارد بر نظام عبور ترانزیت در تنگه ها که در ماده ۳۶ (قسمت ج) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها درج شده است به تنگه میان سوئد و دانمارک (Oresund) و نیز به تنگه میان سوئد و فنلاند (در منطقه The Aland Islands) گسترش می ابد. از آنجایی که در هر دو تنگه مزبور عبور به طور کامل یا به طور جزئی توسط کنوانسیون های بین المللی معتبر تنظیم می شود. نظام حقوقی موجود در این دو تنگه پس از لازم الاجرا شدن کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تغییر نخواهد کرد. همچنین فنلاند نیز اعلامیه مشابهی را در زمان امضای این کنوانسیون صادر کرد. این اعلامیه از جمله به تنگه میان فنلاند و سوئد اشاره دارد و آن را به عنوان تنگه ای که عبور از آن به طور جزئی توسط یک کنوانسیون بین المللی معتبر تنظیم می شود و به عنوان استثنایی بر عبور ترانزیت در نظر می گیرد.

The Law of the Sea: Status of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Office of the Special Representative or the Secretary General for the Law of the Sea, United Nations, New York, ۱۹۸۵, pp. ۱۴ and ۲۶.

^{۱۶۰}. Strait of Magellan

^{۱۶۱}. Vukas, Budislav, "The New Law of the Sea and Navigation: A View From the Mediterranean", in R. S. Pathak and R. P. Dhokalia (eds.), *International Law in Transition*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, ۱۹۹۲, p. ۷۹.

همانگونه که ذکر شد، سوئد و فنلاند اعلام کرده اند که تنگه واقع میان جزایر Aland تحت یک کنوانسیون بین المللی معتبر قرار می گیرد که عبور از این تنگه را تنظیم کرده است. در نتیجه این کشورها ادعا می کنند که تنگه مزبور از جمله تنگه های توصیف شده در ماده ۳۵ (قسمت ج) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها است. دولت های مزبور به کنوانسیون ویژه ای که در مورد این دولت ها بر روی کنوانسیون ژنو (۲۰ اکتبر ۱۹۲۱ میلادی) تکیه می کنند. (همان منبع.) نمونه های دیگری از تنگه ها که تحت قواعد معاهدات معتبر هستند عبارتند از: تنگه Oresund میان Sjaelland (دانمارک) و سوئد و تنگه Store Baelt.

Alexander, Lewis M., "Navigational Restrictions within the New LOS Context: Geographical Implications for the United States, Offshore Consultants, Inc., Peace Dalle, Rhode Island, ۱۹۸۶, P. ۲۰۵.

^{۱۶۲}. Similar Convenience.

های کشتیرانی و آب نگاری^{۱۶۳} در بر گیرد، عبور ترانزیت در این تنگه به کار نخواهد رفت. در اینگونه تنگه ها کشتیرانی و پرواز آزاد می تواند در میانه تنگه اجرا شود.^{۱۶۴} از سوی دیگر کشتی هایی که وارد دریاهای سرزمینی در اینگونه تنگه ها می شوند و یا از این دریاهای سرزمینی واقع در تنگه ها عبور می کنند تابع نظام حقوقی عبور بی ضرر خواهند بود.^{۱۶۵}

اگر چه زیردریایی می توانند در منطقه انحصاری اقتصادی یا دریای آزاد واقع در میانه این گونه تنگه ها از زیر آب عبور می کنند (شیوه ای که به طور قابل استدلال می تواند در مورد عبور ترانزیت نیز به کار برده شود)، زمانی که این زیردریایی ها وارد دریاهای سرزمینی واقع در تنگه های مزبور می شوند، باید به روی سطح آب بیایند و به صورت سطحی عبور کرده و پرچم دولت متبوع خود را نیز به اهتزاز در آورند، این قاعده جزئی از قواعد حاکم بر عبور بی ضرر از تنگه ها می باشد. در ضمن تحت نظام عبور بی ضرر هیچ هواپیمای خارجی حق پرواز را بر فراز تنگه ندارد. لازم به ذکر است، در صورتی که حداکثر عرض مجاز برای محدوده دریای سرزمینی (یعنی ۱۲ مایل دریایی) واقع در تنگه توسط دولت های تنگه ای به کار گرفته شود، چنین تنگه ای باید عرضی بیش از ۲۴ مایل دریایی داشته و آنهم به گونه ای که مسیر مناسبی برای کشتیرانی در میانه تنگه موجود باشد. تنگه فلوریدا (میان ایالات متحده آمریکا و کوبا) و تنگه فورموسا^{۱۶۶} (میان چین و تایوان) نمونه هایی از این نوع تنگه ها هستند.^{۱۶۷}

^{۱۶۳}. Navigational and Hydrographical Characteristic.

^{۱۶۴}. در اعلامیه مشترک ۴ نوامبر ۱۹۸۸ میلادی فرانسه و بریتانیا با اشاره به نیاز به یک نظام کشتیرانی ویژه در تنگه ها، بیان شد که چنین نیازی به ویژه در تنگه هایی چون تنگه Dover که برای کشتیرانی بین المللی مورد استفاده واقع می شوند و دو قسمت از مناطق انحصاری اقتصادی یا دریای آزاد را به هم پیوند می دهند و مسیر دیگری با سهولت مشابه از نظر کشتیرانی وجود ندارد، احساس می شود. از قسمت آخر این متن روشن می شود که عبور ترانزیت در یک تنگه به کار نمی رود اگر که یک مسیر با سهولت مشابه دیگر وجود داشته باشد بنگرید به:

Join Declaration by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the French Republic of ۲ November ۱۹۸۸ in the Law of the Sea: Current Developments in State Practice (No. III), Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations, New York, ۱۹۹۲, p.۲۶۲.

^{۱۶۵}. در کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها، یوگسلاوی بر به کارگیری آزادی کشتیرانی در این نوع تنگه ها اصرار می ورزید.

Vukas, *op. cit.*, p.۷۸

^{۱۶۶}. Formosa Strait.

^{۱۶۷}. Larson, *op. cit.*, p.۱۵۰.

براساس تحقیق انجام شده در سال ۱۹۸۶ میلادی، ۶۰ تنگه از میان ۲۵۶ تنگه بین المللی از جمله تنگه هایی هستند که پهنای آنها از ۲۴ مایل دریایی گسترده تر است.^{۱۶۸} در نتیجه مسیرهای دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی در میان آنها وجود دارد. در ضمن ۵۲ تنگه از پهنای کمتر از ۶ مایل دریایی برخوردار می باشند.^{۱۶۹} از آنجایی که دولت های ساحلی (تنگه ای) ادعایی کمتر از ۳ مایل دریایی را برای پهنای دریای سرزمینی مطرح نکرده اند، می توان نتیجه گرفت که مسیرهای دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی در میانه چنین تنگه هایی وجود ندارند. بنابراین با توجه به مقررات مربوط کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، عبور ترانزیت می تواند در این نوع تنگه ها به کار رود. به علاوه در مورد ۱۵۳ تنگه باقیمانده در میان ۲۵۶ تنگه بین المللی مورد تحقیق باید گفت که این تنگه ها در گروه تنگه هایی قرار می گیرند که پهنای آنها بین ۶ تا ۲۴ مایل دریایی است.^{۱۷۰} گرچه بیشتر این تنگه ها توسط دریاها سرزمینی دولت های تنگه ای پوشیده می شوند، برخی از دولت های ساحلی (تنگه ای) هنوز پهنای کمتر از ۱۲ مایل دریایی را برای دریاها سرزمینی خود به کار می برند.

استثنای سوم در بند ۱ ماده ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها بیان شده است. این ماده نوعی از تنگه ها را از اجرای عبور ترانزیت استثنا می کند، اگر که تنگه به جهت در کنار هم قرار گرفتن یک جزیره دولت واقع در کنار تنگه و قلمرو خشکی آن دولت تشکیل شده است، و اگر که در سمت دریای جزیره یک مسیر دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی وجود دارد که از نظر ویژگی های کشتیرانی و آب نگاری دارای سهولت مشابهی با مسیر واقع در تنگه می باشد.^{۱۷۱} این نوع استثنای وارد بر عبور ترانزیت به "استثنای ناشی از وجود جزیره" مشهور است. در این باره باید گفت که این کشور ایتالیا بود که با توجه به موقعیت تنگه مسینا^{۱۷۲} (واقع در میان جزیره سیسیل و قلمرو خشکی ایتالیا)، بر درج

^{۱۶۸}. Alexander, Lewis, "Exceptions to the Transit Passage Regime: Straits With Routes of Similar Convenience", Ocean Development and International Law, Vol. 18, No. 2, 1987, pp. 280 & 281. ۱۶۹. همان منبع، صفحه ۴۸۱.

^{۱۷۰}. همان منبع.

^{۱۷۱}. برای فهرستی از تنگه های واقع شده میان قلمرو خشکی دولت ها و جزایر متعلق به آنها که در سوی دریای این جزایر مسیر منطقه انحصاری اقتصادی و یا دریای آزاد با سهولت مشابه (مطابق با ماده (۱) ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲) وجود دارد. بنگرید به، همان منبع، صفحه های ۴۸۷ و ۴۸۸. در ضمن برای نمونه هایی از تنگه هایی که ممکن است در زمره تنگه های توصیف شده در ماده (۱) ۳۸ قرار گیرند، بنگرید به: همان منبع، صفحه های ۴۸۸ و ۴۸۹.

^{۱۷۲}. Messina Strait.

استثناء مزبور در پیشنویس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در طی بحث راجع به عبور ترانزیت در کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها اصرار کرد.^{۱۷۳}

علاوه بر تنگه مسینا تنگه های دیگری نیز وجود دارند که میان قلمرو خشکی (اصلی) یک دولت ساحلی (تنگه ای) و جزیره یا جزایر مجاور چنین قلمرو خشکی واقع هستند. از جمله این تنگه ها عبارتند از: تنگه پمبا (میان موزامبیک و جزیره پمبا)^{۱۷۴}، تنگه زنگبار، تنگه کورفو (میان جزیره بونانی کورفو و قلمرو خشکی یونان)^{۱۷۵}، تنگه هاینان^{۱۷۶} (میان جزیره هاینان و قلمرو خشکی چین)^{۱۷۷}، تنگه بل ایل^{۱۷۸} (که نیوفاندلند واقع در شمال غربی^{۱۷۹} را از قلمرو خشکی کانادا جدا می کند).^{۱۸۰} روشن است که برطبق ماده ۴۵ (قسمت الف بند ۱ و بند ۲) نظام عبور بی ضرر غیرقابل تعلیق در چنین تنگه هایی به کار می رود.^{۱۸۱}

استثنای چهارم (آخرین استثناء درج شده در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) در ارتباط با مقررات ماده ۴۵ (قسمت ب بند ۱) این کنوانسیون است. براساس این ماده اگر یک تنگه قسمتی از دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی را به دریای سرزمینی یک دولت خارجی پیوند دهد، نظام عبور از چنین تنگه ای عبور بی ضرر خواهد بود. بر طبق ماده ۴۵

۱۷۳. در سال ۱۹۷۶ ایتالیا یک فرمان دولتی (فرمان وزارت دربانوردی بازرگانی در ۵ نوامبر ۱۹۷۹ میلادی) را در زمینه حق عبور بی ضرر کشتی ها در تنگه مسینا مورد پذیرش قرار داد.

Vukas, *op. cit.*, p.۷۵, No.۳۷.

^{۱۷۴}. Larson, *op. cit.*, p.۴۱۵.

^{۱۷۵} Vukas, *op. cit.*, p.۷۵

^{۱۷۶}. Hainan Strait.

۱۷۷. چین تنگه هاینان را به عنوان یک «تنگه تاریخی» در نظر می گیرد.

Alexander, *op. cit.*, ۱۹۸۷, p.۴۹۱, No.۱۲.

^{۱۷۸}. Strait of Belle Isle.

^{۱۷۹}. Northwestern New Found Land.

^{۱۸۰}. Alexander, *op. cit.*, ۱۹۸۷, p.۴۸۴.

۱۸۱. بدین ترتیب عبور از تنگه مسینا قابل تعلیق نیست. بهر حال در سال ۱۹۸۵ میلادی ایتالیا به طور موقت عبور بی ضرر نفتکش ها و دیگر کشتی های حامل مواد خطرناک با بیش از ۱۰/۰۰۰ تن وزن را از تنگه مسینا بر پایه حمایت از محیط زیست دریایی به حالت تعلیق درآورد. این اقدام مورد اعتراض ایالات متحده آمریکا واقع شد.

The Law of the Sea: Practice of States at the Time of Entry into Force of the United Nations Convention of the Law of the Sea, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office for Legal Affairs, United Nations, New York, ۱۹۹۴, p.۱۳۷.

اقدام اتخاذ شده از سوی ایتالیا این سؤال را برمی انگیزد که آیا حمایت از محیط زیست دریایی می تواند مبنایی را برای تعلیق عبور بی ضرر از تنگه هایی که در زمره تنگه های مستثنی از عبور ترانزیت (براساس وجود جزایر در مجاورت قلمروهای خشکی) قرار گیرند تشکیل دهد.

(بند ۲) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، همچون نظام عبور بی ضرر از تنگه های ذکر شده در استثنای سوم، عبور بی ضرر از تنگه های درج شده در ماده ۴۵ (قسمت ب بند ۱) قابل تعلیق نخواهد بود. نمونه هایی از این تنگه ها عبارت هستند از: تنگه تیران، تنگه جرجیا، خلیج هندوراس^{۱۸۲} و گذرگاه بندر دماغه ای^{۱۸۳} کانادا.^{۱۸۴}

همچنین این نکته باید اضافه شود که اگر یک تنگه که دو قسمت از دریاهای آزاد یا مناطق انحصاری اقتصادی را به هم وصل می کند مورد استفاده کشتیرانی بین المللی نیست، نظام حقوقی عبور از آن تابع حقوق عبور ترانزیت نخواهد بود، حتی اگر این تنگه به طور کامل توسط دریاهای سرزمینی دولت یا دولت های تنگه ای پوشیده شده است.^{۱۸۵} در مورد چنین تنگه ای به نظر می رسد که حق کشتیرانی در این تنگه تابع حق عبور بی ضرر است. به هر حال اگر ویژگی یک تنگه به عنوان یک تنگه محلی یا منطقه ای در آینده به تنگه بین المللی تغییر یابد، نظام حقوقی عبور از تنگه ممکن است تابع نظام عبور ترانزیت شود.

^{۱۸۲} Larson, *op. cit.*, p. ۲۱۵

^{۱۸۳} Canada's Head Harbour Passage.

^{۱۸۴} Alexander, *op. cit.*, p. ۲۷۹

«گذرگاه بندر دماغه ای از میان دو جزیره کانادایی می گذرد و خلیج Passamaquoddy را (که مرز دریایی میان ایالات متحده آمریکا و کانادا از آن می گذرد) به خلیج Maine پیوند می دهد. (همان منبع، صفحه ۲۹، شماره ۱) بر طبق نظر Alexander عبور ترانزیت در تنگه ای که یک قسمت از منطقه انحصاری اقتصادی یا دریای آزاد را به آبهای داخلی دولت تنگه ای پیوند می دهد، به کار نمی رود. از جمله اینگونه تنگه ها Geographe Channel واقع در ساحل استرالیا می باشد. این گذرگاه خلیج Shark (به عنوان آبهای داخلی استرالیا) را به دریای آزاد متصل می نماید. (همان منبع صفحه ۲۷۶ و صفحه ۲۹۰، شماره ۲)

۱۸۵. بر طبق نظر Lapidoth عنصر کاربردی در تعریف تنگه های بین المللی، یعنی «تنگه های مورد استفاده کشتیرانی بین المللی»، نظام قابل کاربرد در این تنگه ها را از گذرگاه هایی که مورد استفاده کشتیرانی قرار نمی گیرند و نیز آنهایی که فقط برای کشتیرانی ساحلی و محلی مورد استفاده قرار می گیرند، خارج می سازد.»

Lpidoth, Ruth Eschelbachers, *The Red Sea and the Gulf of Aden*, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, ۱۹۸۲, p. ۱۳۹.

محدودیت های عبور ترانزیت از تنگه های بین المللی (قسمت دوم): برداشت های متفاوت از مقررات دریایی

دکتر فرهاد طلایی

عضو هیأت علمی دانشکده حقوق دانشگاه شیراز

با وجود این که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نظام خاصی را برای عبور کشتی ها از تنگه ها (عبور ترانزیت) تعیین کرده است اما در حال حاضر تنگه های زیادی در مناطق مختلف جهان وجود دارند که تابع نظام عبور گوناگونی هستند که در این ارتباط جا دارد برخی از مربوطه تکمیل گردند.

بررسی برخی از مسائل مربوط به مقررات ماده ۳۶

همان گونه که توضیح داده شد مواد ۳۶ و ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها از جمله موادی از این کنوانسیون هستند که مقرراتی را در زمینه استثنای وارد بر عبور ترانزیت از تنگه های بین المللی در برمی گیرند. اگر چه این مقررات تصریح می کنند که عبور ترانزیت نباید به برخی از تنگه ها گسترش داده شود، اما هنوز مسائلی در ارتباط با این مقررات وجود دارند که نیازمند توضیح و رفع ابهام هستند. بر طبق ماده ۳۶ اگر یک مسیری در میانه تنگه موجود باشد که یک منطقه انحصاری اقتصادی و یا دریای آزاد را با سهولت مشابه (از نظر ویژگی های کشتیرانی و آب نگاری) با قسمت های دیگر تنگه دربرگیرد، عبور ترانزیت در چنین تنگه ای به کار نخواهد رفت. این نوع بیان، مسائلی را به وجود می آورد، به ویژه از آن جهت که معیار یا محکی را برای آزمایش چنین ویژگی هایی ارائه نمی دهد.

مسئله اول آن است که آیا نمونه هایی از تنگه ها وجود دارند که عبور از منطقه انحصاری اقتصادی یا دریای آزاد واقع در میانه آنها از سهولت یکسانی در مقایسه با دیگر قسمت های این تنگه ها برخوردار نیستند. براساس بررسی که بر روی نقشه های دریایی اینگونه تنگه ها انجام شده است، می توان گفت که هیچ تنگه ای وجود ندارد که عبور از دریاها

سرزمینی موجود در دو طرف آن از نقطه نظر کشتیرانی و آب نگاری آسان تر از عبور از میانه تنگه باشد.^{۱۸۶}

مسئله دوم مربوط به ماهیت ویژگی های کشتیرانی و آب نگاری است. ماده ۳۶ و همچنین ماده ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به این ویژگی ها اشاره می کنند، بدون آنکه تعریفی از آنها را ارائه دهند و یا معیاری را در مورد آنها معرفی کنند. اگرچه روشن است که مناطق دریایی گوناگون از نقطه نظر سهولت کشتیرانی ویژگی های خاص خود را دارند، اما هیچ معیار و استاندارد دقیق و قاطعی در مورد تعیین و تشخیص این ویژگی ها وجود ندارد. در نتیجه هر دولت تنگه ای می تواند تفسیر خود را از عبارت ویژگی های کشتیرانی و آب نگاری به کار برد. در این زمینه به نظر می رسد نقش سازمان بین المللی دریایی (IMO)^{۱۸۷} از اهمیت برخوردار بوده و لازم است که این سازمان به وضوح بیان کند که این معیارها چه هستند. نظر (IMO) به عنوان یک نظر تخصصی می تواند برای رفع نقایص مزبور مورد استفاده واقع شود.

مسئله سوم، (که همچنین در مورد ماده ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز مطرح است)، مربوط به عواملی است که در تعیین یک مسیر به عنوان "مسیر با سهولت یکسان" تأثیرگذار هستند. این امکان وجود دارد که دولت ها ممکن است عوامل گوناگونی را به عنوان عوامل مربوط در نظر گیرند، که گوناگونی این عوامل و عدم وجود رویه یکسان در مورد آنها می تواند در عمل منجر به تعارض هایی شود. در این مورد نیز نقش IMO در تعیین عوامل اساسی در تشخیص یک مسیر به عنوان مسیر با سهولت یکسان از اهمیت برخوردار است. به طور کلی عوامل مربوط معینی مانند "عمق آب"، "شرایط آب و هوایی" و "وجود علائم کمکی کشتیرانی" را می توان در این زمینه بیان کرد.^{۱۸۸} به علاوه میزان طول مسیر و زمان سفر دریایی نیز می تواند در زمینه عنصر سهولت در کشتیرانی در نظر گرفته شوند.^{۱۸۹} مناطق دریایی از نظر سهولت کشتیرانی ویژگی های خاص خود را دارند، اما هیچ معیار و استاندارد دقیق و قاطعی در مورد تعیین و تشخیص این ویژگی ها وجود ندارد.

^{۱۸۶} Alexander, *op. cit.*, ۱۹۸۷, p.۴۸۱.

^{۱۸۷} International Maritime Organization (IMO).

^{۱۸۸} Alexander, *op. cit.*, ۱۹۸۷, p.۴۸۶.

^{۱۸۹} برای مثال، در مورد تنگه مسینا اگر یک کشتی این تنگه را مورد استفاده قرار دهد تا از Marseilles به Trieste برود، مسیر تقریباً ۶۰ مایل دریایی کوتاه تر از مسیری می باشد که در جنوب جزیره سیسیل وجود دارد. (همان منبع) به هر حال این تنگه بر مبنای ماده ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها از به کارگیری عبور ترانزیت مستثنی شد.

مسئله چهارم در زمینه حداقل عرض مسیر منطقه انحصاری اقتصادی یا دریای آزاد موجود در میانه تنگه است که در نوع خود می تواند در زمینه وجود سهولت یکسان یا عدم وجود آن نقش داشته باشد. آیا عرض چنین مسیری باید ۳ مایل دریایی و یا بیشتر و یا کمتر از آن باشد؟^{۱۹۰} هیچ مقرراتی در ماده ۳۶ (ونیز ماده ۳۸) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در زمینه تعیین چنین عرضی وجود ندارد. برطبق یک نظر، عرض ۳ مایل دریایی می تواند به عنوان معیار به کار برده شود. بر این اساس فقط ۶ تنگه بین المللی تحت تأثیر قرار خواهد گرفت.^{۱۹۱} نتیجه پذیرش ۳ مایل دریایی به عنوان کمترین عرض ممکن برای مسیر منطقه انحصاری اقتصادی و یا دریای آزاد واقع در میانه تنگه آنست که در صورت باریک بودن این مسیر از ۳ مایل دریایی می توان عبور ترانزیت را به چنین تنگه ای گسترش داد. بدین ترتیب کشتیرانی، عبور زیردریایی ها از زیر سطح آب و پرواز هواپیماها بر فراز چنین تنگه

۱۹۰. در این زمینه لازم به ذکر است که متن پیش نویس در کنفرانس لاهه ۱۹۳۰ میلادی راجع به تحدید حدود دریاهای سرزمینی تهیه شده قابل ذکر می باشد. این متن از جمله بیان می کند که «در جایی که پهنای تنگه ها از مجموع عرض دو دریای سرزمینی افزون تر است، آب های واقع میان این دو دریای سرزمینی قسمتی از دریای آزاد را تشکیل می دهد. اگر نتیجه تحدید حدود دریاهای سرزمینی در تنگه ها به گونه ای است که دریای آزاد واقع در میانه تنگه از دو مایل افزایش نمی یابد، این منطقه میانی نیز همانند دریاهای سرزمینی در نظر گرفته می شود».

“Straits”, Appendix II (Report of Sub Committee: the Territorial Sea, the ۱۹۳۰ Hague Conference, in Rosenne, Shabtai (ed.), League of Nations Conference for the Codification of International Law (۱۹۳۰), Vol.۳, Oceana Publication Inc., Dobbs Ferry, New York, ۱۹۷۵, p.۸۲۵.

در همین راستا کمیته فرعی کمیته دوم کنفرانس ۱۹۳۰ لاهه ابراز نمود که نواحی وسیع موجود در میان تنگه ها باید به عنوان دریای آزاد در نظر گرفته شوند اما نواحی که وسعتی بیش از دو مایل ندارند بایستی به دلایل کاربردی شبیه دریای سرزمینی در نظر گرفته شوند (همان منبع، صفحه ۸۳۶). بدین ترتیب تأثیر این نظر آن است که در مورد اینگونه تنگه ها نظام حقوقی عبور از تنگه هایی که توسط دریاهای سرزمینی پوشیده می شوند به کار می رود، حتی اگر چه مسیر دریای آزاد به عرض ۲ مایل نیز در میانه تنگه موجود باشد. به هر حال اگر چنین برداشتی در چهارچوب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به کار برده شود، نتیجه آن به کارگیری عبور ترانزیت از تنگه های مزبور خواهد بود.

^{۱۹۱} Alexander, *op. cit.*, ۱۹۸۷, p.۴۸۳.

این پیشنهاد (پیشنهاد عرض ۳ مایل) در مورد تنگه هایی مطرح می گردد که طرح جداسازی رفت و آمد (رفت و آمد دو طرفه) در آنها وجود ندارد. نمونه هایی از تنگه هایی که مسیر منطقه انحصاری اقتصادی یا دریای آزاد در میانه آنها کمتر از ۳ مایل است. عبارتند از: گذرگاه جزیره Crooked (با عرض ۲ مایل، واقع در باهاما، تنگه Corlo (با عرض یک مایل، واقع در شوروی سابق)، گذرگاه شرقی تنگه کره (تسوشیما)، با عرض یک مایل، واقع در اطراف ژاپن، گذرگاه Providence - شمال شرقی (با عرض یک مایل، واقع در باهاما)، گذرگاه Providence - شمال غربی (با عرض ۰/۲۵ مایل، واقع در باهاما) و Proviliv Karskige Vorota (با عرض ۲ مایل، واقع در شوروی سابق)، (همان منبع).

ای امکان پذیر است، حتی با وجود آنکه در دو طرف چنین مسیر باریکی دریاهاى سرزمینی دولت های تنگه ای واقع شده است. به هر حال روشن است که میزان عرض چنین مسیری نمی تواند براساس اقدامات یک جانبه تعیین شود. بدین ترتیب لازم است که نهاد صلاحیتدار بین المللی نظیر IMO عوامل مؤثر را در تعیین عرض مقتضی برای مسیر مزبور مورد بررسی قرار دهد.

مسئله پنجم مربوط به موقعیت دریاهاى سرزمینی موجود در تنگه است که در دو سوی مسیر میانی منطقه انحصاری اقتصادی و یا دریای آزاد قرار گرفته اند. روشن است که وضعیت حقوقی چنین دریاهاى سرزمینی مانند دریاهاى سرزمینی در دیگر قسمت های سواحل دولت های ساحلی است. به عبارت دیگر حق پرواز آزاد و یا حق عبور زیردریایی از زیر سطح آب در دریاهاى سرزمینی مزبور نیز وجود ندارد. تنها شیوه ممکن عبور از چنین دریاهاى سرزمینی عبور سطحی (بر روی سطح آب) بوده و در چهارچوب نظام عبور بی ضرر خواهد بود. در چنین حالتی فقط کشتی ها و زیردریایی ها (به صورت عبور سطحی) می توانند از این دریاهاى سرزمینی برای اجرای عبور بی ضرر استفاده کنند.

نگاهی به ماده ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

اکنون به مفاد بند (۱) ماده ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها پرداخته می شود. برطبق این ماده عبور ترانزیت در تنگه ای به کار نخواهد رفت که میان قلمرو اصلی (خشکی) یک دولت و جزیره متعلق به آن دولت واقع شده است، اگر مسیر منطقه انحصاری اقتصادی و یا دریای آزاد با سهولت مشابه (از نظر کشتیرانی و آب نگاری) در سمت خارج جزیره (به سوی دریا) وجود داشته باشد.^{۱۹۲} در ارتباط با مفاد ماده ۳۸ مسائلی وجود دارند که باید مورد توجه قرار گیرند. برخی از این مسائل مربوط به ویژگی های کشتیرانی و آب نگاری هستند و برخی از مسائل دیگر نیز در ارتباط با "سهولت یکسان"، هستند. این مسائل در واقع مسائل مشترک در زمینه مواد ۳۶ و ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها هستند که در فوق مورد بحث واقع شدند. به هر حال برخی از مسائل دیگر به ویژه ماده ۳۸ نیازمند بررسی هستند.

۱۹۲. در زمینه ماده (۱) ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها Yturriaga اظهار می دارد که «دولت تنگه ای صلاحیت دارد تا تعیین نماید که آیا «مسیر با سهولت یکسان» در سمت دریای جزیره مربوطه وجود دارد یا خیر.»
Yturriaga, Jose A.de., Straits Used for International Navigation: A Spanish Perspective, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, ۱۹۹۰, p.۲۲۲.

اولین مسئله آن است که اگر در سمت دریای جزیره مسیر منطقه انحصاری اقتصادی و یا دریای آزاد موجود نباشد، بلکه مسیری باشد که به دلیل وجود جزیره دیگری از یک دولت یکسان شکل گرفته است، وضعیت چگونه خواهد بود. به احتمال زیاد چنین وضعیتی در مورد دولت ساحلی رخ خواهد داد که مجموعه ای از جزایر بسیاری را در نزدیکی سواحل خود دربردارد. این امکان وجود دارد که ضرورت کشتیرانی ایجاب کند تا از مسیری در میان این جزایر عبور صورت گیرد.

در چنین مواردی راه حل مناسب آن است که دولت ساحلی حداقل یکی از این تنگه ها را برای عبور در نظر گیرد و زمینه اجرای عبور ترانزیت را در آن فراهم کند. اگر چه تنگه شرایط لازم را در مورد عبور ترانزیت دربردارد. بدین ترتیب به نظر می رسد که دولت ساحلی مزبور نباید ملزم شود تا نظام عبور ترانزیت را به همه تنگه هایی که در میانه جزایر موجود در سواحل خود هستند، گسترش دهد، حتی اگر که مسیرهای دیگر (علاوه بر مسیر تعیین شده) قابل کشتیرانی باشد.^{۱۹۳} اعلامیه هایی که توسط کشورهای یونان^{۱۹۴} و یوگسلاوی^{۱۹۵} صادر شدند منعکس کننده چنین نظری هستند.^{۱۹۶}

^{۱۹۳} Vukas, *op. cit.*, p.۷۵.

^{۱۹۴}. در اعلامیه تفسیری خود در زمان امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ میلادی) یونان از جمله اعلام نمود که «... در نواحی که تعداد بسیاری از جزایر پراکنده وجود دارند که تعداد زیادی از تنگه هایی را تشکیل می دهند که می توانند مسیر یکسانی را برای کشتیرانی بین المللی ارائه دهند، نظر دولت یونان آن است که دولت ساحلی مربوط مسؤولیت دارد تا مسیر یا مسیری را در بین تنگه های مزبور انتخاب نماید که کشتی ها و هواپیماهای کشورهای ثالث بتوانند عبور ترانزیت را در آن مسیر یا مسیرها به گونه ای اجرا نمایند که از یک طرف نیازهای کشتیرانی و پرواز بین المللی تامین گردد و از طرف دیگر حداقل الزامات امنیتی هم برای کشتی ها و هواپیماهای در حال ترانزیت و هم برای دولت ساحلی تامین شوند.

The Law of the Sea: Status of the United Nations Convention on the Law of the Sea, *op. cit.*, ۱۹۸۵, p. ۱۷.

^{۱۹۵}. جمهوری فدرال سوسیالیستی یوگسلاوی در اعلامیه خود در زمان تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (۵ مه ۱۹۸۶ میلادی) از جمله اعلام کرد که «یوگسلاوی ممکن است براساس ماده (۱) ۳۸ و ماده ۴۵ (قسمت الف بند ۱) کنوانسیون مزبور به موجب قوانین و مقررات خود تعیین نماید که کدامیک از تنگه های مورد استفاده کشتیرانی بین المللی واقع در دریای سرزمینی جمهوری فدرال سوسیالیستی یوگسلاوی همچنان، در مواردی که مقتضی است، تابع نظام عبور بی ضرر خواهند بود.

The Law of the Sea: Current Development in State Practice (No.II), Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, United Nations, New York, ۱۹۸۹, p.۹۴.

^{۱۹۶}. برای نظر مخالف به بیانیه ترکیه در ۱۵ نامبر ۱۹۸۲ میلادی بنگرید، در جایی که این کشور اظهار کرد: «به جز در موارد استثناء های محدود ذکر شده در مواد ۳۵، ۳۶، (۱) ۳۸، و ۴۵ همه تنگه های مورد استفاده کشتیرانی بین المللی

مسئله دوم آن است که آیا مقررات ماده ۳۸ می تواند در مورد کشوری به کار رود که از مجموعه وسیعی از جزایر تشکیل شده است. به عبارت دیگر آیا استثنا مقرر شده در ماده ۳۸، راجع به عبور ترانزیت، می تواند در مورد دولت های مجمع الجزایری به کار برده شود. از آنجایی که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها قواعد ویژه ای را راجع به مجمع الجزایرها (مواد ۴۶ تا ۵۴) دربردارد، به نظر می رسد که مقررات ماده ۳۸ در مورد نظام های مجمع الجزایری به کار نمی روند.^{۱۹۷}

مسئله سوم آن است که آیا مسیر مورد نظر منطقه انحصاری اقتصادی یا دریای آزاد باید در مجاورت جزیره مزبور باشد. این نکته حقیقت دارد که مفاد ماده ۳۸ در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها گنجانده شد تا وضعیت جزیره مسینا (که در یک سوی تنگه مسینا قرار دارد) مورد توجه قرار گیرد، جزیره ای که در سمت دریای آن یک مسیر منطقه انحصاری اقتصادی یا دریای آزاد وجود دارد. به هر حال به نظر می رسد که مفاد ماده ۳۸ در جایی به کار نخواهد رفت که مسیر منطقه انحصاری اقتصادی یا دریای آزاد در سمت دریای جزیره ای واقع شده است که اولین جزیره واقع شده در مجاورت قلمرو اصلی (خشکی) دولت ساحلی نیست.

نتیجه گیری

از تجزیه و تحلیلی که در فوق ارائه شد می توان نتیجه گیری کرد که نظام های عبور متفاوتی از تنگه ها براساس نوع تنگه وجود دارند. به عبارت دیگر علاوه بر عبور ترانزیت نظام های آزادی کشتیرانی و پرواز، عبور بی ضرر غیرقابل تعلیق و نظام عبوری که در یک کنوانسیون ویژه معتبر تعیین شده است، می توانند برحسب مورد در تنگه های بین المللی به کار برده شوند. بنابراین اهمیت دارد که نوع تنگه تعیین شود زیرا که قواعد گوناگونی برای نظام های عبور متفاوت از تنگه ها وجود دارند. عبور ترانزیت فقط یک نوع عبور از

تابع نظام عبور ترانزیت هستند.» با اشاره به موضع اتخاذ شده از سوی یونان در مورد مجموعه جزایری که تنگه هایی را تشکیل می دهند، بیانیه مزبور اظهار می کرد که این موضع موجب خواهد گردید که «برخی از تنگه هایی که دریای اژه را به دریای مدیترانه پیوند می دهند» از نظام عبور ترانزیت مستثنی شوند.

The Law of the Sea, Straits Used for International Navigation: Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Volume II, Division for Ocean Affairs and the Law, of the Sea, Office for Legal Affairs, United Nations, New York, ۱۹۹۲, p. ۱۴۶.

۱۹۷. حتی اگر این مورد نیز مربوط می بود، سؤال عمده آن بود که کدام جزیره یا گروهی از جزایر می بایستی به عنوان قلمرو اصلی (خشکی) در نظر گرفته شوند.

تنگه های مورد استفاده برای کشتیرانی بین المللی است. همان گونه که توضیح داده شد، اگر چه عبور ترانزیت ایجاد شد تا آزادی کشتیرانی و پرواز را در تنگه های دارای اهمیت بین المللی تضمین شود، استثناهایی نسبت به عبور ترانزیت وجود دارند که از به کارگیری آن در همه تنگه ها جلوگیری می کنند.

در ضمن اگرچه مقررات مواد ۳۶ و ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها قواعدی را در ارتباط با نظام عبور از تنگه ها توسعه داده اند، هنوز برخی ابهامات و مسائل در زمینه مقررات این مواد وجود دارند. این ابهامات به ویژه می توانند دولت ها را قادر سازد تا مقررات مزبور را به گونه ای مختلف تفسیر کنند که در برخی موارد ممکن است منجر به بروز تعارض هایی شود. برای جلوگیری از اینگونه تعارض ها نقش نهادهای بین المللی صلاحیتدار (همچون IMO) در زمینه ارائه راه حل های عملی و تفسیرهای صحیح اساسی است. در نهایت باید تصریح کرد که اگر تعارض هایی میان دولت ها به وجود آید که ناشی از مسائل طرح شده در فوق باشند، این دولت ها باید از روش های مسالمت آمیز حل اختلافات (به ویژه مطابق با کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) استفاده کنند تا این گونه تعارض ها را برطرف کنند.

بررسی نظام حقوقی عبور از آبهای مجمع الجزایری

دکتر فرهاد طلایی

عضو هیأت علمی دانشکده حقوق دانشگاه شیراز

چکیده

یکی از عوامل توسعه در قواعد حقوق بین الملل دریاها، به رسمیت شناختن مفهوم مجمع الجزایرهای میان اقیانوسی^{۱۹۸} و تدوین قواعد مربوط به آنهاست. در حالی که این مجمع الجزایرها از مجموعه جزایر تشکیل شده اند، پیوند دادن این جزایر با خطوط مستقیم به یکدیگر موجب به وجود آمدن ناحیه دریایی شده است که از آن به عنوان آبهای مجمع الجزایری^{۱۹۹} یاد می شود. وجود چنین وضعیتی این سؤال را مطرح می کند که وضعیت حقوق کشتیرانی در این آبها چگونه باید باشد. این مقاله به بررسی چگونگی عبور از آبهای مجمع الجزایری پرداخته و مشخص می کند که آیا قوانین دریایی حاکم بر این آبها همچون آبهای داخلی است که کشتیرانی در آنها فقط با اجازه دولت مربوط (دولت مجمع الجزایری)^{۲۰۰} امکان پذیر باشد یا آنکه عبور از این آبها تابع قواعد بین المللی است. از آنجایی که کشتی های مسافری از جمله کشتی هایی هستند که از آبهای مجمع الجزایری نیز گذر می کنند، آگاهی از نظام حقوقی حاکم بر کشتیرانی در آبهای مجمع الجزایری می تواند نکات آموزنده ای را برای هدایت کنندگان این کشتی ها در کنار کشتی های دیگر به همراه داشته باشد.

مقدمه

پیش از تدوین کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها^{۲۰۱} و براساس کنوانسیون ۱۹۸۵ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه مجاور^{۲۰۲}، فقط قواعد حاکم بر جزایر واقع در نزدیکی سواحل

^{۱۹۸}. Mid-Ocean Archipelagos.

^{۱۹۹}. Archipelagic Waters.

^{۲۰۰}. Archipelagic State.

^{۲۰۱}. The ۱۹۸۲ United Nations Convention on the Law of the Sea.

^{۲۰۲}. The ۱۹۵۸ Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone.

(مجمع الجزایرهای ساحلی)^{۲۰۲} در چهارچوب نظام حقوقی حاکم بر خطوط مبدأ مستقیم مورد پذیرش قرار گرفته بود.^{۲۰۴}

براساس این قواعد امکان استفاده از خطوط مبدأ مستقیم برای پیوند دادن این جزایر به یکدیگر و به سواحل (خشکی) وجود داشت. در چنین مواردی خطوط مبدأ از نقطه ای از ساحل (خشکی) آغاز می شود و به نقطه ای دیگر در قسمت دیگری از ساحل (خشکی) ختم می شود.^{۲۰۵} آبهای پشت این خطوط مبدأ به عنوان آبهای داخلی در نظر گرفته می شوند که تحت حاکمیت مطلق دولت ساحلی قرار دارند.

طبق قواعد حقوقی حاکم بر آبهای داخلی دسترسی کشتی های خارجی به این آبها فقط براساس رضایت قبلی و توافق با دولت ساحلی امکان پذیر است. در ضمن در مورد جزایر دور از سواحل دولت ها تنها شیوه خط جزر آب در اطراف جزایر به عنوان خط مبدأ به کار گرفته می شود و هر جزیره به طور مستقل دارای خط جزر آب برای خود است. البته در صورتی که شرایط سواحل این جزایر ایجاب کند، امکان استفاده از خط مستقیم برای اتصال سواحل خاصی از آنها نیز وجود دارد. به هر حال امکان پیوند دادن این جزایر به یکدیگر و با استفاده از خطوط مستقیمی مسئله جدیدی بود که کنوانسیون ۱۹۵۸ مزبور قواعدی را برای آن ارائه نداده است. شایان ذکر است که تعدادی از کشورها در جهان وجود دارند که به طور کامل از مجموعه زیادی از جزایر موجود در اقیانوس ها تشکیل شده اند. جمله این کشورها اندونزی و فیلیپین هستند. اگرچه این کشورها در کنفرانس اول سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها (۱۹۵۸ ژنو)^{۲۰۶}، در زمینه تدوین قواعد و مقررات ویژه برای مجمع الجزایرهای میان اقیانوسی موفقیتی به دست نیاورند، اما پس از برگزاری دومین کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها (۱۹۶۰ ژنو)^{۲۰۷} و به استقلال رسیدن تعدادی از کشورهایی که مانند اندونزی و فیلیپین از مجموعه ای از جزایر تشکیل می شوند، زمینه

^{۲۰۲}. Coastal Archipelagos.

^{۲۰۴}. در زمینه قواعد حاکم بر خطوط مبدأ مستقیم (Straight Baselines) بنگرید به ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه مجاور و ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

^{۲۰۵}. برای بررسی مسئله خطوط مبدأ مستقیم و رویه دولت ها بنگرید به:

Talaie, Farhad, "The Issue of Straight Baselines in the International Law of the Sea and State Practice", *Maritime Studies*, No. ۱۰۵, March/April ۱۹۹۹, pp. ۵-۲۱.

^{۲۰۶}. The First United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS I), Geneva, ۱۹۵۸.

^{۲۰۷}. The Second United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS II), Geneva, ۱۹۶۰.

حمایت بیشتر از مواضع این دو کشور راجع به مفهوم مجمع الجزایرهای میان اقیانوسی در کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها (۱۹۸۲-۱۹۷۳)^{۲۰۸} به وجود آمد. در کنفرانس سوم گروه های مختلفی با منافع گوناگون وجود داشتند که گروه کشورهای مجمع الجزایری نیز یکی از آنها بود که کوشش کرد تا قواعد ویژه ای در زمینه مجمع الجزایرهای میان اقیانوسی تدوین شود و در این راستا پیشنهادهایی را نیز به کنفرانس سوم ارائه دادند. چنین کوششی این بار با سازش صورت گرفته میان منافع دولت های مجمع الجزایری و دولت های دیگر به نتیجه رسید و برای اولین بار بخش چهارم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به موضوع دولت های مجمع الجزایری می پردازد و قواعد ویژه ای را در زمینه مجمع الجزایرهای میان اقیانوسی دربردارد. به ویژه موضوع آبهای مجمع الجزایری و نظام حقوقی عبور از آن یکی از مسائل اساسی مورد بحث در کنفرانس سوم بود که در نهایت کنوانسیون مزبور قواعدی را در مورد آن ارائه کرد که در زیر به آنها می پردازیم.

ماهیت حقوقی آبهای مجمع الجزایری

نظام حقوقی حاکم بر آبهای مجمع الجزایری یک نظام حقوقی منحصر به فرد^{۲۰۹} می باشد و ماهیت حقوقی این آبها از ویژگی خاصی برخوردار است. این ویژگی از آن جهت است که آبهای مجمع الجزایری نه آبهای داخلی محسوب می شوند و نه در چهارچوب آب های سرزمینی (دریای سرزمینی) به شمار می روند.

آب های مجمع الجزایری از آن جهت در زمره آب های داخلی قرار نمی گیرند که برخلاف آب های داخلی حاکمیت دولت مجمع الجزایری در آب های مزبور مطلق نبوده و حق عبور کشتی های خارجی از این آب ها با رعایت قواعد حقوق بین الملل دریاها به رسمیت شناخته شده است. همچنین آب های مجمع الجزایری در زمره آب های سرزمینی (دریای سرزمینی) قرار نمی گیرند، به ویژه بدان جهت که وجود تنگه های مورد استفاده کشتیرانی بین المللی در اینگونه آب ها حقوق بیشتری را برای کشتیرانی در آب های مزبور نسبت به دریای سرزمینی به وجود آورده است. باید توجه داشت که مطابق بند ۴ ماده ۴۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها دولت مجمع الجزایری دارای حاکمیت نسبت به آب های مجمع الجزایری می باشد و وجود حقوق کشتیرانی در این آب ها برای کشتی های خارجی لطمه ای را به حقوق حاکمیت این دولت در آب های مزبور وارد نمی کند. به این ترتیب در

^{۲۰۸}. The Third United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS III), ۱۹۷۳-۱۹۸۲.

^{۲۰۹}. *Sui generis*.

تدوین قواعد حقوقی حاکم بر آب های مجمع الجزایری کوشش شده است تا تعادل و توازنی میان منافع دولت های مجمع الجزایری و دولت های دیگر برقرار شود.

در همین راستا بوده است که از یک سو پیوند دادن جزایر به یکدیگر و تشکیل مجمع الجزایرها و برقراری حاکمیت دولت های مجمع الجزایری در این آب ها مورد پذیرش قرار گرفته و از سوی دیگر منافع دولت های دیگر (به ویژه منافع کشتیرانی آنها)^{۲۱۰} و نیز ضرورت رعایت قواعد حقوق بین الملل دریاها در زمینه ترسیم خطوط مبدأ مجمع الجزایری^{۲۱۱} نیز به رسمیت شناخته شده است،^{۲۱۲} به این ترتیب آب های مجمع الجزایری ناحیه آبی ویژه ای است که محصول توافق های اخیر میان دولت های ذینفع در جامعه جهانی می باشد.

نظام حقوقی این آب ها همچون ماهیت آنها مخصوص به خود یعنی فقط منحصر به آب های مجمع الجزایری می باشد. پذیرش مفهوم آب های مجمع الجزایری و نظام حقوقی ویژه آن که با وضعیت مناطق دریایی مشابه سازگار نیست، نشان دهنده آن است که چگونه توافق و سازش میان دولت ها قواعد حقوقی تدوین شده در زمینه نواحی دریایی را دچار تحول کرده و نظام حقوقی پیچیده و چندگانه ای را در زمینه آب های مجمع الجزایری به وجود آورده است.

عبور بی ضرر^{۲۱۳} از آبهای مجمع الجزایری

آب های واقع در پشت خطوط مبدأ مجمع الجزایری (آب های مجمع الجزایری) از نظر نوع نظام کشتیرانی در آنها به دو دسته تقسیم می شوند: (الف) آبهایی که تابع نظام حقوقی بی ضرر هستند، و (ب) آبهایی که تابع نظام حقوق عبور از خطوط دریایی مجمع الجزایری^{۲۱۴} می باشند. دسته دوم در چهارچوب تنگه های بین المللی موجود در آب های مجمع الجزایری مطرح هستند که در ادامه مقاله به نظام حقوقی آن خواهیم پرداخت.

۲۱۰. در زمینه منافع دولت های دیگر در آب های مجمع الجزایری از جمله بنگرید به ماده ۵۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

۲۱۱. Archipelagic Baselines.

۲۱۲. برای قواعد حاکم بر ترسیم خطوط مبدأ مجمع الجزایری بنگرید به ماده ۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

۲۱۳. Innocent Passage.

۲۱۴. Archipelagic Sea Lanes Passage.

در این قسمت از مقاله تمرکز بر روی دسته اول از آب های مجمع الجزایری است که بیشترین قسمت آب های مجمع الجزایری را نیز تشکیل می دهند. مطابق توضیحات فوق، در هر قسمت از آب های مجمع الجزایری که بخشی از تنگه های بین المللی واقع در این آب ها را دربر نمی گیرند، نظام کشتیرانی و دریانوردی در آنها تابع نظام حقوقی عبور بی ضرر است. نکته قابل توجه آن است که حق عبور بی ضرر در حقوق بین الملل دریاها به طور عرفی برای گذر انواع کشتی های خارجی (از جمله کشتی های مسافری) از دریاها سرزمینی دولت های ساحلی در نظر گرفته شد و این نوع حق کشتیرانی همچنان در دریاها سرزمینی دولت های ساحلی (از جمله دریای سرزمینی دولت مجمع الجزایری) به کار می رود. به هر حال این نوع حق عبور بر قسمت های عمده ای از آب های مجمع الجزایری (که در چهارچوب آب های واقع در تنگه های بین المللی قرار نمی گیرند) گسترش داده شد. به این ترتیب یک کشتی خارجی ممکن است با استفاده از حق عبور بی ضرر از دریای سرزمینی یک دولت مجمع الجزایری وارد آب های مجمع الجزایری این دولت شود و بدون نیاز به گذر از تنگه های بین المللی واقع در این آب ها تحت نظام حق عبور بی ضرر از آنها عبور کرده و با ورود به دریای سرزمینی دولت مجمع الجزایری در سوی دیگر آب های مجمع الجزایری به مسیر خود در جهت دریای آزاد ادامه دهد.

بنابر آنچه توضیح داده شد، امکان اجرای حق عبور بی ضرر در قسمت های عمده آب های مجمع الجزایری از سوی کشتی های خارجی برای هدف کشتیرانی و گذر از این آب ها وجود دارد. بند ۱ ماده ۵۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (با عنوان عبور بی ضرر از آب های مجمع الجزایری) تصریح می کند که کشتی های همه دولت ها از حق عبور بی ضرر از آب های مجمع الجزایری (به غیر از تنگه های بین المللی که تابع نظام حقوقی عبور از خطوط دریایی مجمع الجزایری هستند) برخوردار می باشند و بیان می دارد که حق مزبور مشابه حق عبور بی ضرر از دریای سرزمینی است.

براساس بند ۱ ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، عبور بی ضرر عبارت از عبوری است که برای صلح و آرامش، نظم عمومی و امنیت دولت ساحلی زیان آور نباشد، بند ۲ ماده ۱۹ کنوانسیون مزبور فهرستی از اقدامات و فعالیت هایی را دربردارد که ارتکاب به آنها از سوی کشتی های خارجی در ضمن عبور از دریای سرزمینی (و آب های مجمع الجزایری) عبور آنها را از حالت بی ضرر بودن خارج می سازد. به عبارت دیگر این گونه اقدامات و فعالیت ها برای صلح و آرامش، نظم عمومی و امنیت دولت ساحلی زیان آور تلقی می شود.

شایان ذکر است که اقدامات و فعالیت های مزبور، ماهیت های گوناگونی دارند و از جمله آنها عبارتند از: هرگونه تهدید یا استفاده از زور بر ضد حاکمیت، تمامیت سرزمینی و یا استقلال سیاسی دولت ساحلی، جمع آوری اطلاعات به منظور آسیب رساندن به امنیت یا امور دفاعی دولت ساحلی، هرگونه آلودگی دریایی جدی و عمدی، و هرگونه ماهیگیری.

به علاوه طبق بند ۱ ماده ۲۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دولت ساحلی می تواند هرگونه اقدام ضروری را در زمینه عبور کشتی که بی ضرر در نظر گرفته نمی شود به عمل آورد. در ضمن طبق بند ۲ ماده ۵۲ کنوانسیون مزبور دولت مجمع الجزایری می تواند عبور بی ضرر را در آب های مجمع الجزایری به حالت تعلیق درآورد. به هر حال برای چنین تعلیقی شرایط ویژه ای رعایت می شود. این شرایط عبارتند از: (الف) تعلیق عبور بی ضرر از آب های مجمع الجزایری باید برای حفظ و حمایت از امنیت دولت مجمع الجزایری ضروری باشد. (ب) تعلیق عبور بی ضرر در نواحی ویژه ای از آب های مجمع الجزایری صورت گیرد و تمامی آن آب ها را دربرنگیرد. (ج) تعلیق عبور بی ضرر از آب های مجمع الجزایری باید به صورت موقت و برای مدت مشخصی باشد. (د) تعلیق عبور بی ضرر از آب های مجمع الجزایری باید بدون هیچ گونه تبعیضی میان کشتی های خارجی صورت گیرد. و (ه) تعلیق عبور بی ضرر از آب های مجمع الجزایری باید از پیش به اطلاع دولت های دیگر رسانده شود.

عبور از خطوط دریایی مجمع الجزایری

یکی از مسائلی که در چهارچوب موضوع نظام حقوقی مجمع الجزایرهای میان اقیانوسی در کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها مطرح گردید، مسئله چگونگی عبور از تنگه های بین المللی واقع در آب های مجمع الجزایری بود. نظریات گوناگونی در مورد چنین عبوری در کنفرانس مزبور مطرح شد. دولت های مجمع الجزایری خواستار آن بودند که همچون دیگر قسمت های آب های مجمع الجزایری نظام عبور بی ضرر در تنگه های مزبور به کار گرفته شود. در مقابل دولت های دارای ناوگان دریایی بزرگ که منافع کشتیرانی زیادی را در دریاها داشته اند به دنبال آن بودند که نظامی شبیه نظام عبور ترانزیت از تنگه های بین المللی (خارج از آب های مجمع الجزایری) در مورد تنگه های واقع در آب های مجمع الجزایری نیز به کار برده شود. نظام عبور ترانزیت در مقایسه با عبور بی ضرر آزادی ها و حقوق بیشتری را برای کشتی ها و زیردریایی های خارجی ارائه می دهد و پرواز هواپیماها را نیز بر فراز تنگه ها امکان پذیر می سازد. در نهایت براساس

سازشی که میان دولت های ذینفع صورت گرفت، پذیرفته شد که نظام عبور از تنگه های واقع در آب های مجمع الجزایری (مانند تنگه های لومبوک^{۲۱۵} و ماکاسار^{۲۱۶} در آب های مجمع الجزایری اندونزی و تنگه سن برناردینو^{۲۱۷} در آب های مجمع الجزایری فیلیپین) تابع نظام عبور از خطوط دریایی مجمع الجزایری باشد.

اگرچه ماده ۵۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ راجع به حقوق دریاها اشاره می کند که بسیاری از قواعد عبور ترانزیت در مورد عبور از خطوط دریایی مجمع الجزایری نیز به کار می رود، نمی توان این دو نظام را به طور کامل یکسان دانست. براساس بند ۳ ماده ۵۳ کنوانسیون مزبور، "عبور از خطوط دریایی مجمع الجزایری" عبارت است از "اجرای حقوق کشتیرانی و پرواز به صورت عادی و صرفاً به منظور عبور پیوسته، سریع و مستمر میان یک قسمت از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و قسمت دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی، از طریق آب های مجمع الجزایری". براساس این تعریف روشن است که علاوه بر کشتی ها (و زیردریایی ها) هواپیماها نیز می توانند از نظام عبور از خطوط دریایی مجمع الجزایری بهره مند شوند و پرواز خود را از فراز تنگه ها و مسیرهای باریکی که تابع نظام عبور مزبور قرار می گیرند، انجام دهند.^{۲۱۸} در این رابطه دولت مجمع الجزایری می تواند خطوط دریایی را در آب های مجمع الجزایری تعیین کند، خطوط دریایی که برای عبور پیوسته و سریع کشتی های خارجی (و پرواز هواپیماها برفراز آنها) مناسب باشند.^{۲۱۹} بدیهی است که این خطوط دریایی دریاها را در هر دو سوی آب های مجمع الجزایری دربرمی گیرد، در ضمن دولت مجمع الجزایری می تواند طرح های جداسازی رفت و آمد دریایی را در مسیرهای تابع نظام عبور از خطوط دریایی مجمع الجزایری به اجرا درآورد.

به هر حال در تعیین خطوط دریایی مجمع الجزایری و اجرای طرح های جداسازی رفت و آمد دریایی دولت مجمع الجزایری باید پیشنهاد های خود را به سازمان بین المللی صلاحیتدار (سازمان بین المللی دریایی)^{۲۲۰} ارائه دهد تا با موافقت این سازمان خطوط

^{۲۱۵}. Strait of Lombok.

^{۲۱۶}. Strait of Makassar.

^{۲۱۷}. Strait of San Bernardino.

۲۱۸. بند ۳ ماده ۵۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

۲۱۹. بند ۱ ماده ۵۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

^{۲۲۰}. International Maritime Organisation (IMO).

دریایی مجمع الجزایری را در آب های مجمع الجزایری برقرار سازد و طرح های جداسازی رفت و آمد دریایی را در آنها به اجرا در آورد.^{۲۲۱} باید توجه داشت در صورتی که دولت مجمع الجزایری خطوط دریایی مجمع الجزایری را تعیین نکند، عبور از خطوط دریایی مجمع الجزایری می تواند از طریق مسیرهایی که به طور عرفی مورد استفاده کشتیرانی بین المللی قرار داشته اند، انجام گیرد.^{۲۲۲} نکته قابل توجه آن است که برخلاف عبور بی ضرر از آب های مجمع الجزایری (قسمت هایی که تنگه های بین المللی را دربر نمی گیرند) که امکان تعلیق آن با رعایت شرایط ویژه ای امکان پذیر است، عبور از خطوط دریایی مجمع الجزایری تحت هیچ شرایطی (در زمان صلح) از سوی دولت مجمع الجزایری قابل تعلیق نمی باشد.

نتیجه گیری

در حقوق دریاهای معاصر نظام حقوقی مستقلی برای مجموعه جزایر تشکیل دهنده یک مجمع الجزایر وضع شده است، به گونه ای که اصطلاحاتی همچون دولت های مجمع الجزایری، آب های مجمع الجزایری، خطوط مبدأ مجمع الجزایری و خطوط دریایی مجمع الجزایری وارد فرهنگ اصطلاحات حقوق بین الملل دریاها شده است.

به رسمیت شناختن نظام حقوقی مستقل برای مجمع الجزایرهای میان اقیانوسی نشانگر تحولی اساسی در قواعد حقوق بین الملل دریاها است، اگرچه بر طبق نظام حقوقی مجمع الجزایرهای میان اقیانوسی به دولت مجمع الجزایری اجازه داده شده است که با استفاده از خطوط مبدأ مجمع الجزایری جزایر خود را به هم پیوند دهد و یک مجموعه واحد را تشکیل دهد، حقوق جامعه بین المللی به ویژه حقوق کشتیرانی و پرواز برای دولت های دیگر در منطقه آب های مجمع الجزایری محفوظ باقی مانده است.^{۲۲۳} بدین ترتیب کشتی های مسافری نیز می توانند بسته به مسیر کشتیرانی خود در آب های مجمع الجزایری یا از حق

۲۲۱. بند ۹ ماده ۵۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

۲۲۲. بند ۱۲ ماده ۵۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

۲۲۳. برای بررسی تاثیر پذیرش قواعد حقوقی حاکم بر مجمع الجزایرهای اقیانوسی بر منطقه جغرافیایی دریایی خاص (اقیانوس آرام) بنگرید:

Talaie, Farhad, "Recognition of a Special Legal Regime for Mid-Ocean Archipelagos and its Implications for the Pacific Rim Region", *Pacific Review*, Vol. ۱۰, No. ۳, October ۱۹۹۸, pp. ۲۰۳-۲۲۵.

عبور بی ضرر از آب های مزبور استفاده کنند و یا از حق عبور از خطوط دریایی مجمع الجزایری بهره مند شوند.

در هر حال وجود حقوقی ویژه برای دولت های مجمع الجزایری در رابطه با مجمع الجزایرهای میان اقیانوسی از یک طرف و حفظ حقوق اساسی برای دولت های دیگر همچون کشتیرانی در داخل این مجمع الجزایرها توسط کشتی های این دولت ها از طرف دیگر نشانه ای بر تعادل و توازن میان منافع دولت های مجمع الجزایری و دولت های ذینفع دیگر است. چنین موضوعی به روشنی نقش قواعد حقوق بین الملل دریاها را در پیشگیری از بروز تنش ها میان دولت ها نشان می دهد. در هر حال برای حفظ چنین تعادلی ضروری است که دولت ها همواره به قواعد حقوق بین الملل دریاها در زمینه مجمع الجزایری میان اقیانوسی احترام گذارده و آنها را در عمل رعایت کنند.

اجرای همزمان دو حق گوناگون در دریای سرزمینی: حق عبور بی ضرر و حق تعقیب فوری

دکتر فرهاد طلایی

عضو هیأت علمی دانشکده حقوق دانشگاه شیراز

چکیده

این مقاله به بررسی اجرای همزمان دو نوع حق تثبیت شده در حقوق بین الملل دریاها می پردازد. این دو حق عبارتند از: حق عبور بی ضرر توسط کشتی های خارجی از دریاهای سرزمینی و حق دولت های ساحلی در تعقیب فوری کشتی های خارجی ناقض قوانین و مقررات مربوط به این دولت ها. هدف اساسی این مقاله آن است که نشان دهد چگونه این دو حق متعارض می توانند به طور صحیح و بدون آن که تاثیر نامطلوبی بر یکدیگر داشته باشند در دریاهای سرزمینی دولت های ساحلی به اجرا گذاشته شوند و توازن و تعادلی میان منافع کشتی های خارجی از یک سو و منافع دولت های ساحلی از سوی دیگر برقرار سازند. نتیجه این که توسعه صورت گرفته در حقوق بین الملل دریاها همواره نشانگر برقراری تعادل در زمینه تامین منافع جامعه بین المللی در استفاده از دریاها و تامین امنیت برای دولت های ساحلی بوده است.

مقدمه

حقوق بین الملل دریاها دو حق متفاوت را در دریای سرزمینی به رسمیت می شناسد: این دو حق به عنوان «حق عبور بی ضرر»^{۲۲۴} و «حق تعقیب فوری»^{۲۲۵} شناخته شده اند. این دو حق ریشه در حقوق بین الملل دارند و در واقع بخشی از حقوق بین الملل را تشکیل می دهند،^{۲۲۶} اگرچه قواعد موجود در معاهدات بین المللی جدید نشان دهنده توسعه آنها می

^{۲۲۴}. Right of Innocent Passage.

^{۲۲۵}. Right of Hot Pursuit.

^{۲۲۵}. در زمینه حق تعقیب فوری به عنوان یک حق عرفی و نیز تحلیل ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (حق تعقیب فوری) بنگرید به:

باشد.^{۲۲۷} در زمینه هدف از برقراری این دو حق گوناگون باید بیان کرد که حق عبور بی ضرر به آن دلیل در نظر گرفته شد تا عبور صلح آمیز کشتی های خارجی از دریاهاى سرزمینی^{۲۲۸} دولت های ساحلی تامین شود، در حالی که حق تعقیب فوری از آن جهت مقرر شد تا دولت های ساحلی را قادر سازد منافع اساسی خود را در زمینه اجرای قوانین و مقرراتشان در نواحی دریایی اطراف سواحل خود مورد حمایت قرار دهند.^{۲۲۹}

حاکمیت دولت ها در دریای سرزمینی و حق تعقیب فوری

دولت های ساحلی از حاکمیت بر دریای سرزمینی خود برخوردار می باشند. به هر حال حق عبور بی ضرر استثنایی بر اصل حاکمیت دولت در دریای سرزمینی است. این حق به ویژه از آن جهت به نفع جامعه جهانی مقرر شد که تجارت جهانی را از طریق دریا تسهیل کند. قواعد عرفی و نیز قواعد موجود در معاهدات بین المللی، دولت های ساحلی را ملزم می کنند تا این حق را مورد احترام قرار دهند و مانع چنین عبوری نشوند، مگر در صورتی که ماهیت چنین عبوری بی ضرر نباشد. در مقابل حق تعقیب فوری، به ویژه زمانی که از آب های داخلی و یا دریای سرزمینی آغاز می شود، برگرفته از «اصل حاکمیت دولت ها بر

Reuland, Robert C, "The Customary Right of Hot Pursuit onto the Right Seas: Annotations to Article ۱۱۱ of the Law of the Sea Convention", Virginia Journal of International Law, Vol. ۳۳, ۱۹۹۳.

۲۲۷. به طور سنتی اجرای حق تعقیب فوری به دریاهاى سرزمینی (به ویژه در خصوص تخلفات کشتی های خارجی) در زمینه ماهیگیری مربوط می شد.

Fidel, Eugene R, "Hot Pursuit from a Fisheries Zone" و American Journal of International Law (AJIL), Vol. ۷۰(۱), ۱۹۷۶.

^{۲۲۸}. Territorial Seas.

۲۲۹. به عقیده نگانتچا (Ngantcha) حق تعقیب فوری حتی با وجود این امکان که حق مزبور موجب ایجاد «خطر احتمالی» برای حق عبور بی ضرر از دریای سرزمینی می شد، مورد پذیرش قرار گرفت. این نکته نشان می دهد که در حقوق بین الملل دریاها حق تعقیب فوری در شرایطی خاص به عنوان حقی مهم تر از حق عبور بی ضرر در نظر گرفته شده است. به هر حال به نظر نمی رسد تعارضی میان این دو حق در دریای سرزمینی به وجود آید اگر که این دو حق به طور صحیح و مطابق با اصول تثبیت شده بین المللی به اجرا گذاشته شوند. بنگرید به:

Ngantcha, Francis, The Right of Innocent Passage and Evolution of the International Law of the Sea: The Current Regime of "Free" Navigation in Coastal Waters of Third States, Printer Publishers, London, ۱۹۹۰, p. ۱۶۹.

سرزمینشان، به ویژه دریای سرزمینی،^{۲۳۰} می باشد. چنین حقی در حال حاضر به منطقه مجاور،^{۲۳۱} آبهای مجمع الجزایری^{۲۳۲} و نیز به منطقه انحصاری اقتصادی^{۲۳۳} و فلات قاره^{۲۳۴} گسترش داده شده است تا دولت های ساحلی را قادر سازد قوانین و مقرراتشان را در ارتباط با این نواحی دریایی به اجرا بگذارند.^{۲۳۵}

حق تعقیب فوری و اثرات احتمالی آن بر حق عبور بی ضرر در صورتی که حق تعقیب فوری به درستی انجام نگیرد، می تواند تاثیر بسیاری بر اجرای حق عبور بی ضرر در برداشته باشد. بدون تردید در جایی که عبور یک کشتی خارجی از دریای سرزمینی بی ضرر باشد، هیچ پایه حقوقی برای تعقیب کشتی که عبور بی ضرر را به اجرا می گذارد وجود ندارد. به هر حال هر زمان که عبور یک کشتی خارجی از دریای سرزمینی به جهت نقض قوانین و مقررات دولت ساحلی از حالت بی ضرر خارج می شود، اجرای حق تعقیب فوری مشروع و قانونی خواهد بود. به نظر می رسد که قواعد مربوط به حق تعقیب فوری این اختیار را به دولت ساحلی واگذار می کند تا این موضوع را بررسی کند که آیا اقدام یک کشتی خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی ناقض قوانین و مقررات آن دولت می باشد و این که آیا دلیل «قانع کننده ای» برای تعقیب فوری کشتی مزبور وجود دارد یا خیر؟^{۲۳۶} به هر حال وجود چنین اختیاری می تواند موانعی را در اجرای مؤثر عبور بی ضرر ایجاد کند. به عبارت دیگر عبور بی ضرر یک کشتی خارجی ممکن است دچار اختلال شود، اگر دولت ساحلی معتقد باشد عبور کشتی مزبور مطابق با قوانین و مقررات آن دولت انجام نگرفته است. بدین ترتیب برخی از کشتی های خارجی ممکن است از ورود به دریاهای سرزمینی برخی از دولت های ساحلی خودداری کنند تا در معرض تفسیر یک جانبه (اقدام یک جانبه) این دولت ها در ارتباط با قوانین و مقرراتشان و در نتیجه در معرض تعقیب فوری قرار نگیرند.

^{۲۳۰}. Principle of Sovereignty of States Over their Territories (In Particular over Territorial Seas).

^{۲۳۱}. Contiguous Zone.

^{۲۳۲}. Archipelagic Waters.

^{۲۳۳}. Exclusive Economic Zone.

^{۲۳۴}. Continental Shelf.

^{۲۳۵}. ماده (۳) ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

^{۲۳۶}. همان منبع درج شده در شماره ۶ (Ngantcha).

این نکات تا حدودی نشانگر آن است که اجرای غیر مقتضی حق تعقیب فوری ممکن است در عمل منجر به ایجاد مشکلاتی شود. از جمله می تواند آثاری منفی برای اجرای حق عبور بی ضرر کشتی های خارجی از دریاهای سرزمینی دربرداشته باشد. به هر حال به جهت اهمیت رعایت و انطباق با قوانین و مقررات دولت های ساحلی از جمله قوانین و مقررات مربوط به آلودگی دریایی و جلوگیری از تصادم دریایی بوده که به این دولت ها این اختیار داده شده است تا تصمیم بگیرند آیا این قوانین و مقررات نقض شده اند یا خیر؟

حق تعقیب فوری و اصل مسؤولیت بین المللی دولت ها

اگرچه به دولت های ساحلی این اختیار داده شده است تا در زمینه نقض یا عدم نقض قوانین و مقررات مربوط به مناطق دریایی خود، به ویژه در دریای سرزمینی، تصمیم گیری کنند، مکانیزمی وجود دارد تا از اقدام غیرقابل توجیه دولت های ساحلی در اختلال در اجرای حق عبور بی ضرر کشتی های خارجی جلوگیری شود. این مکانیزم کنترل همان «اصل مسؤولیت بین المللی دولت ها»^{۲۳۷} است. این اصل در مواردی به کار می رود که اقدامات یک دولت به موجب قواعد حقوق بین الملل غیرقانونی و غیرمشروع باشند. در این زمینه مثالی می تواند موضوع را روشن تر کند. فرض کنید یک کشتی خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی دولت ساحلی می باشد و عبور این کشتی نیز بی ضرر است. در عین حال از دیدگاه دولت ساحلی این کشتی خارجی ضمن عبور مرتکب اقدامی شده است که برخلاف قوانین و مقررات آن دولت می باشد. آنگاه کشتی مزبور به سوی دریای آزاد تغییر مسیر می دهد که در چنین حالتی به طور معمول از منطقه مجاور و منطقه انحصاری اقتصادی نیز گذر می کند تا از توقیف غیر قانونی آن از سوی کشتی ها و یا هواپیماهای نظامی دولت ساحلی مصون بماند. اما چنین امکانی را نمی یابد و این کشتی توقیف می شود. در چنین حالتی اگر ثابت شود توقیف کشتی مزبور، غیر قانونی بوده و در اثر چنین توقیفی خساراتی به این کشتی وارد شده است، موضوع اصل مسؤولیت بین المللی دولت مطرح می شود و دولت ساحلی در مقابل اقدام غیرقانونی و غیر قابل توجیه خود مسؤول جبران خسارات وارده خواهد بود. در این رابطه ماده (۷) ۲۳ کنوانسیون ۱۹۸۵ دریای آزاد^{۲۳۸} و (ماده (۸) ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها)^{۲۳۹} بیان می دارد: «درجایی که

^{۲۳۷}. Principle of International Responsibility of States.

^{۲۳۸}. The ۱۹۸۵ Convention on the High Seas- Geneva.

^{۲۳۹}. The ۱۹۸۲ Convention on the Law of the Sea-Montego Bay.

کشتی در خارج از دریای سرزمینی در شرایطی متوقف یا توقیف شده است که اجرای حق تعقیب فوری را توجیه نمی کند، زیان یا خسارتی که در اثر اقدام مزبور ممکن است به کشتی مزبور وارد شده باشد، جبران خواهد شد.»

مصونیت کشتی های ویژه در برابر اجرای حق تعقیب فوری

در قواعد و مقررات موجود در معاهدات بین المللی مزایای ویژه ای برای انواع خاصی از کشتی های خارجی در نظر گرفته شده است. این کشتی ها شامل کشتی های جنگی و کشتی های دولتی می شوند که برای اهداف غیر بازرگانی فعالیت می کنند.^{۲۴۰} زمانی که این کشتی ها عبور بی ضرر از دریاهای سرزمینی داشته باشند از مصونیت کامل برخوردار بوده و از دامنه اجرای صلاحیت های دولت های ساحلی خارج می باشند. در نتیجه حتی اگر این گونه کشتی ها قوانین و مقررات دولت های ساحلی را در دریاهای سرزمینی نقض و آنگاه به سوی دریاهای آزاد حرکت کنند، امکان اجرای حق تعقیب فوری توسط دولت های ساحلی به منظور اجرای صلاحیتشان نسبت به کشتی های مزبور وجود ندارد. در واقع دولت های ساحلی به طور کلی هیچ گونه صلاحیتی را نسبت به کشتی های مزبور در دریاهای سرزمینی ندارند و بنابراین موردی برای اجرای حق تعقیب فوری این کشتی ها وجود نخواهد داشت. تنها اقدام حقوقی که می توان در زمینه این نوع کشتی هایی که قوانین و مقررات دولت ساحلی را نقض کرده اند اتخاذ کرد، اقامه دعوی بر ضد دولت صاحب پرچم با استناد به اصل مسؤولیت بین المللی این دولت است.^{۲۴۱} به ویژه اگر در اثر نقض قوانین و مقررات دولت ساحلی به این دولت خسارتی وارد شده باشد.

کشتی های دولتی که برای اهداف تجاری فعالیت می کنند، همچون کشتی های دیگر تجاری خارجی از مصونیت در مقابل اقدامات اجرایی دولت های ساحلی در دریاهای سرزمینی برخوردار نمی باشند. در نتیجه در صورتی که کشتی های مزبور قوانین و مقررات دولت ساحلی را نقض کنند و آنگاه به سوی دریای آزاد حرکت کنند، (به شرط آن که قواعد مربوط به اجرای حق تعقیب فوری از سوی دولت ساحلی رعایت شود)، دولت ساحلی می تواند حق تعقیب فوری را برای اجرای صلاحیت خود نسبت به کشتی های مزبور به اجرا گذارد.

۲۴۰. مواد (۳) ۲۲ و ۲۳ کنوانسیون ۱۹۸۵ دریای سرزمینی و منطقه مجاور و ماده ۳۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

۲۴۱. ماده ۳۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

تعیین موارد نقض قوانین و مقررات و اجرای تعقیب فوری

یکی از مهم ترین مسائلی که در ارتباط با اجرای حق تعقیب فوری وجود دارد، تعیین قوانین و مقرراتی است که نقض آنها به دولت ساحلی این اختیار را می دهد که کشتی های متخلف را مورد تعقیب و توقیف قرار دهد. در واقع سؤال اساسی آن است که آیا نقض هر قانون یا مقررات دولت ساحلی می تواند توجیهی برای اجرای حق تعقیب فوری در دریای سرزمینی باشد؟ به نظر می رسد که دولت ساحلی از اختیار کامل در زمینه تابع قرار دادن کشتی های خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی خود نسبت به همه قوانین و مقررات خود برخوردار نباشد. ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۵ دریای سرزمینی و منطقه مجاور^{۲۴۲} مقرر می دارد این قوانین و مقررات آن قوانین و مقرراتی هستند که با کنوانسیون مزبور و «دیگر قواعد حقوق بین الملل» سازگار و منطبق باشند. در این ارتباط کنوانسیون مزبور به طور صریح به قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل، کشتیرانی و ماهیگیری اشاره می کند.^{۲۴۳} همچنین کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها موضوعاتی را مطرح می کند که دولت های ساحلی می توانند در زمینه آنها قوانین و مقرراتی را مطابق با «این کنوانسیون و قواعد دیگر حقوق بین الملل در ارتباط با عبور بی ضرر از دریای سرزمینی» وضع کنند.^{۲۴۴} ماده (۱) ۲۱ این کنوانسیون که نمونه ای از توسعه تدریجی قواعد حقوق بین الملل دریاهاست به دولت ساحلی این اختیار را می دهد که قوانین و مقرراتی را در زمینه یکی از موارد ذیل و یا در همه موارد وضع کند:

- (الف) ایمنی کشتیرانی و تنظیم رفت و آمد دریایی،
- (ب) مراقبت از تجهیزات کمکی و تسهیلات مربوط به کشتیرانی و دیگر تسهیلات و تأسیسات،
- (ج) مراقبت از کابل های زیردریایی و لوله های زیر دریایی،
- (د) حفاظت از منابع زنده دریا،
- (ه) پیشگیری از نقض قوانین و مقررات ماهیگیری دولت ساحلی،
- (و) حفاظت از محیط زیست دریایی دولت ساحلی و پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی آن،

^{۲۴۲}. The ۱۹۸۵ Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone-Geneva.

^{۲۴۳}. مواد (۵) ۱۴ و ۱۷ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و منطقه مجاور.

^{۲۴۴}. ماده (۱) ۲۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

(ز) پژوهش های علمی دریایی و فعالیت های آب نگاری، و

(ح) پیشگیری از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی دولت ساحلی.

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها قدرت های قانونگذاری و نیز دامنه قدرت های اجرایی دولت های ساحلی را در دریاهای سرزمینی به این قوانین و مقررات محدود می کند. براساس ماده (۴) ۲۱ این کنوانسیون، کشتی های خارجی ملزم می باشند که عبور بی ضرر خود را مطابق با رعایت همه این قوانین و مقررات به اجرا گذارند. در نتیجه نقض این قوانین و مقررات به دولت های ساحلی این حق را اعطا خواهد کرد تا کشتی های متخلف را تحت تعقیب فوری قرار داده و اقدامات مقتضی را به عمل آورند. ماده مزبور (ماده (۴) ۲۱) همچنین مقرر می کند کشتی های خارجی ملزم هستند تا مقررات بین المللی پذیرفته شده راجع به جلوگیری از تصادم در دریا را رعایت کنند.

شرایط ضروری برای اجرای حق تعقیب فوری

در زمینه اجرای حق تعقیب فوری کشتی خارجی ابتدا باید در دریای سرزمینی یا مناطق دریایی دیگر مرتکب اقدامی برخلاف قوانین و مقررات مشروع دولت ساحلی شده باشد. آنگاه به دنبال چنین اقدامی سعی کند که به سوی دریای آزاد بگریزد تا از اجرای صلاحیت دولت ساحلی مصون بماند.^{۲۴۵} بدین ترتیب به نظر می رسد که صرف وجود یک اقدام غیرقانونی از سوی کشتی خارجی در دریای سرزمینی یا مناطق دریایی دیگر، همواره توجیه کننده اجرای حق تعقیب فوری نمی باشد. چنین اقدام غیرقانونی باید همراه با خودداری کشتی مزبور از توقف و گریز آن به سوی دریای آزاد باشد.^{۲۴۶} پس از آن که به

۲۴۵. اگرچه اصل بر آزادی دریاهای آزاد می باشد، حق تعقیب فوری و امکان ادامه آن در دریای آزاد یکی از نمونه هایی است که گسترش صلاحیت دولت های ساحلی به دریاهای آزاد به رسمیت شناخته شده است.

Shaw, Malcolm N., International Law, ۳rd Edition, Cambridge University Press, Cambridge, ۱۹۹۱, p.۳۷۱.

۲۴۶. بنا به عقیده Wodie دو نوع اقدام در دریای آزاد امکان پذیر است: (الف) اقدام در زمینه تخلفاتی که در دریای آزاد رخ می دهند. و (ب) اقدام در زمینه تخلفاتی که در مناطق دریایی غیر از دریای آزاد رخ می دهند. حق تعقیب فوری در زمینه تخلفات رخ داده در خارج از دریای آزاد به کار می رود و می تواند در دریای آزاد ادامه یابد.

Wodie, gangah Francis, "The High Seas", in M. Bedjaoui(ed.), International Law: Achievements and Prospects; Ch,۴۰, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, ۱۹۹۱, p.۹۰۵.

طور مقتضی به کشتی اطلاع داده شد تا متوقف شود، برای آن که حق تعقیب فوری از مشروعیت برخوردار باشد، باید مقررات موجود در ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها که تا حدی مفاد مقررات ماده ۲۲ کنوانسیون ۱۹۸۵ دریای آزاد را تکرار می کند، به طور کامل رعایت شود. بر این اساس لازم است که دلیل قابل قبولی وجود داشته باشد که نشانگر اقدام خلاف قوانین و مقررات قابل اجرای دولت ساحلی در دریای سرزمینی و یا مناطق دیگر دریایی از سوی کشتی خارجی باشد.

همچنین بایستی الزامات مشخصی رعایت شود تا اجرای حق تعقیب فوری از اعتبار قانونی برخوردار باشد. این بدان معناست که دولت های ساحلی نمی توانند آزادانه به تعقیب کشتی های خارجی بپردازند و باید الزامات مزبور را رعایت کنند. طبق ماده ۱۱۱ مزبور اصول اساسی که باید در اجرای حق تعقیب فوری رعایت شوند، عبارتند از:

(الف) کشتی های متخلف باید در حین اقدام خلاف قوانین و مقررات دولت ساحلی در دریای سرزمینی و یا منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و یا فلات قاره بسته به مورد باشد.

(ب) کشتی یا هواپیمای تعقیب کننده متعلق به دولت ساحلی باید اطمینان حاصل کند که کشتی متخلف و یا یکی از قایق های ارسالی آن در دریای سرزمینی و یا مناطق دریایی یاد شده واقع است.

(ج) تعقیب فوری فقط زمانی آغاز شود که علایم سمعی و بصری لازم برای توقف به کشتی متخلف ارسال شده و این اطمینان حاصل شود که کشتی مزبور این علایم را دریافت کرده است.

(د) کشتی و یا هواپیمای تعقیب کننده متعلق به دولت ساحلی باید به نیروی دریایی دولت ساحلی تعلق داشته باشد و یا کشتی و یا هواپیمایی باشد که به طور ویژه در خدمت دولت ساحلی قرار دارد و برای چنین اقداماتی مجاز شناخته می شوند.

(ه) تعقیب فوری قابل ادامه در ماورای دریای سرزمینی و منطقه مجاور به سوی منطقه انحصاری اقتصادی و دریای آزاد می باشد،^{۲۴۷} وقفه ای در اجرای آن به وجود نیامده و به طور پیوسته و مداوم به اجرا گذاشته شده باشد.

۲۴۷. ادامه اجرای حق تعقیب فوری در دریای آزاد استثنایی را بر اصل صلاحیت دولت صاحب پرچم کشتی در دریای آزاد تشکیل می دهد. بنگرید به:

(و) حق تعقیب فوری باید متوقف شود، اگر کشتی متخلف وارد دریای سرزمینی دولت دیگر شود، خواه دریای سرزمینی دولت صاحب پرچم کشتی متخلف و خواه دریای سرزمینی دولت ثالث باشد.^{۲۴۸}

نکته قابل یادآوری آن است که در اجرای تعقیب فوری تفاوتی وجود ندارد که کشتی متخلف به طور مستقیم در دریای سرزمینی و یا مناطق دریایی دیگر دولت ساحلی حضور دارد و یا آن که اقدام خلاف قوانین و مقررات دولت مزبور از سوی قایق‌هایی صورت می‌گیرد که وارد این منطقه دریایی یا مناطق دریایی دیگر شده‌اند. حتی اگر کشتی‌ها در دریای آزاد مستقر باشند. در زمینه حالت دوم به جای اصطلاح تعقیب فوری از اصطلاح «حضور مؤثر»^{۲۴۹} استفاده می‌شود.^{۲۵۰}

نتیجه‌گیری

در حقوق بین‌الملل دریاها حق تعقیب فوری و حق عبور بی‌ضرر به طور موازی با یکدیگر پیش می‌روند تا حقوق متفاوتی را مورد حمایت قرار دهند. اگرچه این دو حق به وجود آمدند تا با یکدیگر همزیستی داشته باشند، اما اجرای حق تعقیب فوری در برخی شرایط می‌تواند موجب ایجاد اختلال در اجرای حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی شود. به هر حال به نظر می‌رسد که اصل مسؤولیت بین‌المللی دولت‌های ساحلی در ارتباط با اجرای

Dupuy, Rene-Jean, "The Sea under National Competence", in Rene-Jean Dupuy and Daniel Vignes (eds.), A Handbook on the New Law of the Sea, Vol.1, Ch.5, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, ۱۹۹۱, p.۲۶۱.

۲۴۸. اگرچه مقررات کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها بیان می‌دارند که تعقیب فوری کشتی متخلف در صورت ورود آن به دریای سرزمینی دولت صاحب پرچم و یا به دریای سرزمینی دولت ثالث متوقف می‌شود، مقررات مزبور ادامه تعقیب فوری را در منطقه انحصاری اقتصادی و آب‌های واقع در سطح فلات قاره دولت‌های مزبور را امکان‌پذیر می‌دانند. در این خصوص Fleischer بیان می‌کند که حق تعقیب فوری فقط در آب‌هایی متوقف می‌شود که تابع حاکمیت ملی دولت دیگر هستند و در مقابل در آب‌های صرفاً تابع نظام حقوق حاکمه متوقف نمی‌شود.

Flescher, Carl August, "Fisheries and Biological Resources", in Rene-Jean Dupuy and Daniel Vignes (eds.), A Handbook on the New York of the Sea, Vol.۲, Ch.۱۹, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, ۱۹۹۱, p.۱۱۱۷.

^{۲۴۹}. Constructive Presence.

۲۵۰. از نمونه قضایای حقوقی که در مورد آنها حق "حضور مؤثر" به کار برده شده‌اند، می‌توان به قضیه Catalpa در سال ۱۸۷۷ میلادی و قضیه Araunah در سال ۱۸۸۸ میلادی اشاره کرد.

غیرقانونی و غیر مشروع تعقیب فوری می تواند تضمین مناسبی برای اجرای مؤثر حق عبور بی ضرر باشد. این موضوع نشانگر کوشش هایی است که در طول تاریخ تحولات حقوق بین الملل دریاها انجام گرفته است تا تعادلی میان منافع متعارض دولت های ساحلی و دولت های استفاده کننده از مناطق دریایی دولت های مزبور (به ویژه برای کشتیرانی) برقرار شود. با این وجود بعید به نظر می رسد که این دو حق هیچ گونه تاثیر را بر یکدیگر نداشته باشند. براین اساس لازم است که دولت های ساحلی کوشش کنند تا با رعایت دقیق مقررات موجود در کنوانسیون های بین المللی احتمال برخورد و تعارض میان حق تعقیب فوری و حق عبور بی ضرر را به حداقل برسانند تا ضمن آن که امنیت کشتیرانی در دریاهای سرزمینی و مناطق دریایی حفظ می شود، حقوق این دولت ها نیز در زمینه برخورد با نقض قوانین و مقررات مشروعشان در چنین مناطقی تامین شود.^{۲۵۱}

۲۵۱. برای بررسی بیشتر حق تعقیب فوری بنگرید به:

Poulantzas, Nicholas M., *The Right of Hot Pursuit in International Law*, A. W. Sijthoff, Leyden, ۱۹۶۹.

تحلیلی حقوقی بر وضعیت موجود در دریای خزر:

دریای خزر، دریای صلح و ثبات یا دریای تعارض و بی ثباتی*

دکتر فرهاد طلایی

عضو هیأت علمی دانشکده حقوق دانشگاه شیراز

چکیده

این مقاله نظام حقوقی دریای خزر را در پرتو تغییرات صورت گرفته به دنبال تجزیه اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی در سال ۱۹۹۱ میلادی مورد بررسی قرار می دهد. ابتدا این سؤال مورد بررسی قرار می گیرد که آیا حقوق بین الملل دریاها قواعد لازم را در زمینه های گوناگون دریاچه ها و دریاها بسته در بردارد یا خیر؟ در ادامه نظام حقوقی دریای خزر را در دو مرحله پیش از تجزیه شوروی سابق و پس از آن مورد تجزیه و تحلیل قرار می دهد. این مقاله نتیجه می گیرد که نظام حقوقی موجود در دریای خزر باید به طور کامل و به ویژه به دو دلیل مورد تجدید نظر قرار گیرد: اول به جهت این که تشکیل دولت های ساحلی مستقل جدید در اطراف دریای خزر وضعیت این دریا را دچار تغییر کرده است. دوم آنکه موافقت نامه های موجود همه مسائل مربوط به دریای خزر، از جمله مسئله آلودگی محیط زیست دریایی و چگونگی بهره برداری از منابع طبیعی، را دربر نمی گیرد و قواعد دقیق و جامعی در مورد این مسائل در آنها یافت نمی شود.

مقدمه

پیش از سال های ۱۹۲۱ میلادی هیچگونه نظام حقوقی در زمینه استفاده از دریای خزر وجود نداشته است. در واقع از سال ۱۹۲۱ میلادی ایران و شوروی سابق نقش عمده ای را در تعیین اصول حاکم بر استفاده از دریای خزر ایفاء کرده و بازیگران اصلی در این دریا بوده اند. اگرچه رویه های عرفی در زمینه استفاده از دریای خزر وجود داشته اند اما مبنای اصول

* نسخه انگلیسی این مقاله در سمینار علمی که به دعوت مرکز حقوق و سیاست گذاری منابع طبیعی و مرکز مطالعات دریایی دانشگاه ولونگنگ استرالیا در تاریخ ۹ مرداد ۱۳۸۰ خورشیدی (۳۱ ژوئیه ۲۰۰۱) برگزار شد، ارائه شده است.

حقوقی حاکم بر این دریا سرچشمه گرفته از موافقت نامه هایی است که توسط ایران و شوروی سابق منعقد شده اند. به هر حال فروپاشی شوروی سابق در سال ۱۹۹۱ میلادی و ظهور دولت های مستقل جدید در اطراف دریای خزر بررسی دوباره وضعیت حقوقی دریای خزر را ضروری ساخته است. اگرچه وضعیت حقوقی دریای خزر براساس موافقت نامه های منعقد شده میان ایران و شوروی سابق تثبیت شده است، به کارگیری این موافقتنامه ها در دریای خزر از سوی دولت های جدید مورد تردید قرار گرفته است. در ضمن کاستی های موجود در این موافقتنامه ها در زمینه استفاده های گوناگون از دریای خزر و مسائل مربوط به آنها نیز دولت های ساحلی دریای خزر را به سویی سوق داده است که با ترسیم یک نظام حقوقی جدید و عادلانه به سوی ایجاد یک نظام منافع دسته جمعی حرکت کنند. موافقت در دستیابی به چنین نظام حقوقی موجب خواهد شد که دریای خزر به عنوان مکانی برای همکاری های منطقه ای درآید تا این که مبنای تعارض منافع میان کشورهای ساحلی باشد.

موقعیت جغرافیایی دریای خزر

دریای خزر یک دریای بسته^{۲۵۲} (دریاچه بسته) می باشد که از طریق رود ولگا به دریای سیاه ارتباط دارد. دریای خزر بزرگترین دریاچه بسته در جهان است و از این نظر به آن «دریا» می گویند. این دریاچه ۲۸ متر زیر سطح دریا قرار دارد و در زمره آب های شور قرار می گیرد. قبل از فروپاشی شوروی سابق در سال ۱۹۹۱ میلادی فقط ایران و شوروی سابق دارای مرز در دریای خزر بوده و تنها دولت های ساحلی این دریا محسوب می شدند. به هر حال پس از تجزیه شوروی سابق و ظهور دولت های ساحلی جدید در حال حاضر تعداد دولت های ساحلی واقع در اطراف دریای خزر به پنج دولت می رسد: ایران در جنوب، جمهوری آذربایجان در غرب، ترکمنستان در شرق، قزاقستان در شمال و شمال شرقی و روسیه در شمال.

دریاهای (دریاچه های) بسته و حقوق بین الملل دریاها

مسئله دریاها و دریاچه های بسته چندان در حقوق بین الملل دریاها مورد توجه واقع نشده است، به این دلیل که هدف اصلی حقوق بین الملل دریاها تنظیم قواعدی است که بر

۲۵۲. اصطلاح «دریاها و دریاچه های بسته» اشاره به مناطق آبی دارند که توسط قلمرو خشکی یک یا چند دولت محصور شده اند و به دریاهای آزاد دسترسی مستقیم ندارند.

استفاده از دریاهای باز و مناطق آبی که به طور مستقیم به دریاهای آزاد راه دارند، حاکم باشند. این قواعد بر مسائلی چون کشتیرانی، پرواز بر فراز آب ها، حمایت از محیط زیست دریایی و اکتشاف و بهره برداری از منابع طبیعی دریاهای ناظر و حاکم هستند. اگرچه برخی اصول کلی در زمینه دریاهای و دریاچه های بسته توسط حقوق دانان و براساس رویه دولت ها توسعه داده شده است، با این حال قواعد حاکم بر این مناطق آبی هرگز در سطح جهانی تنظیم و تدوین نشده اند. کنوانسیون های موجود سازمان ملل متحد در زمینه حقوق دریاهای (کنوانسیون های چهار گانه ژنو ۱۹۵۸ میلادی و کنوانسیون ۱۹۸۲ میلادی) به موضوع دریاهای و دریاچه های بسته نمی پردازند و قواعدی را در زمینه این مناطق آبی ارائه نمی کنند. این به معنای آن است که در حقوق دریاهای کوششی در جهت تدوین اصول کلی حاکم بر دریاهای و دریاچه های بسته صورت نگرفته است. به این ترتیب مسائل مربوط به مدیریت و استفاده از دریاهای و دریاچه های بسته و نیز مسائل مربوطه دیگر باید با نظر به تدوین قواعد از سوی دولت های ساحلی مربوطه مورد بحث واقع شود. در ابتدا باید گفت که این دولت ها در ایجاد نظام های حقوقی حاکم بر این مناطق آبی دارای اختیار تام و کامل می باشند. به این ترتیب با توجه به این که ماهیت و محتوای موافقت نامه ها میان دولت های ساحلی مربوطه چه باشد، ممکن است نظام های حقوقی متفاوتی برای دریاهای و دریاچه های بسته وجود داشته باشد، در حالی که قواعد حقوق دریاهای به طور یکسان در مورد همه مناطق دریایی دارای ماهیت حقوقی یکسان (صرف نظر از آن که در کجا واقع باشند) به کار می روند.

اگرچه قواعد حقوق دریاهای به طور کلی در مورد دریاچه ها و نواحی آبی بسته به کار نمی روند، محدودیتی در زمینه استفاده از این قواعد و به کارگیری آنها وجود ندارد، به شرطی که دولت های مربوطه در این رابطه با یکدیگر به توافق دست یابند. کلمبوس عقیده دارد: دولت های ساحلی واقع در اطراف دریاچه ها و نواحی آبی بسته دارای صلاحیت نسبت به آب های سرزمینی خود هستند و مناطق آبی ماورای این آب ها به عنوان بخشی از آب های آزاد (دریاهای آزاد) هستند. در نظر وی «حاکمیت هر دولت (هر دولت واقع در اطراف دریاچه ها و نواحی آبی بسته) باید در منطقه آب های سرزمینی مورد احترام واقع شود و نظام حقوقی در قسمت مرکزی به هر حال باید شبیه نظام حقوقی دریاهای آزاد باشد.»^{۲۵۳} نظر کلمبوس نشانگر آن است که قواعد حقوق دریاهای باید در مورد دریاچه ها و نواحی بسته

^{۲۵۳}. Colombos, C. John, The International Law of the Sea, ۶th rev.ed, Longmans, London, ۱۹۶۷, pp.۱۹۱-۱۹۲.

واقع در سواحل چند دولت به کار برده شود. در این رابطه لازم به یادآوری است که بر طبق حقوق دریاهای نوین دولت های ساحلی حقوقی را نسبت به دریاهای سرزمینی، مناطق مجاور، مناطق انحصاری و فلات قاره در اطراف سواحل خود دارا می باشند.^{۲۵۴}

نظام حقوقی دریای خزر پیش از فروپاشی شوروی

در دوره پیش از فروپاشی شوروی نظام حقوقی دریای خزر براساس یک سری موافقت نامه های میان ایران و شوروی سابق تنظیم گردیده است. این موافقت نامه ها به مسائلی چون کشتیرانی و ماهیگیری پرداخته اند. به هر حال این موافقت نامه ها در همه زمینه های مربوط به دریای خزر مقرراتی را دربر ندارند. برای نمونه این موافقت نامه ها هیچگونه مقرراتی را در زمینه جلوگیری از آلودگی دریای خزر و حمایت از محیط زیست دریایی ارائه نمی کنند. همچنین موافقت نامه های مزبور نظامی را در زمینه چگونگی بهره برداری از منابع بستر و زیر بستر دریای خزر را دربر ندارند. به علاوه مقررات مندرج در این موافقت نامه ها خط دقیقی را برای تحدید حدود در دریای خزر تعیین نمی کنند. اگر چه برخی تلاش کرده اند تا خط خاصی را برای تحدید حدود تثبیت کنند.^{۲۵۵} به هر حال چنین خطی از سوی ایران به رسمیت شناخته نشده است، به ویژه از آن جهت که هیچگونه مقرراتی در زمینه مسئله تحدید حدود دریای خزر در موافقت نامه های مزبور وجود ندارد.^{۲۵۶} این

۲۵۴. به این ترتیب دولت های ساحلی دریای خزر می توانند قواعد حقوق بین الملل دریاها را که برای دریاچه ها مناسب هستند در دریای خزر به کار برند.

۲۵۵. در زمینه دریاچه ها و دریاهای بسته براون لی بیان می دارد «که در صورت عدم وجود موافقت نامه ای در زمینه تحدید حدود در جایی که دو دولت ساحلی وجود دارند نظر غالب به سود به کارگیری خط میانه است.»
Brownlie, Ian, Principles of Public International Law, ۴th Edition, Clarendon Press, Oxford, ۱۹۹۰ p.۱۲۷.

۲۵۶. این حقیقت که هیچ خط مرزی مشخصی در دریای خزر موجود نبوده است از سوی یو (Yu) نیز تایید می شود. این حقوقدان می نویسد: «تقریباً همه دریاچه های مرزی توسط معاهدات منعقد شده بوسیله دولت های ساحلی اطراف این دریاچه ها تحدید حدود شده اند به جز دریاچه کنستانس و دریای خزر.»

Yu, Sheng, "International Rivers and Lakes", in Mohammad Bedjaoui (General Editor), International Law: Achievements and Prospects, UNESCO, Paris, ۱۹۹۱, p.۹۹۰.

موضع مبتنی بر این نظر بوده است که دریای خزر یک ناحیه دریایی مشترک میان ایران و شوروی بوده است و از این نظر غیرقابل تقسیم در نظر گرفته می شد.^{۲۵۷}

در زمینه دریای خزر سه موافقت نامه عمده میان ایران و شوروی وجود داشته است. این موافقتنامه ها مقرراتی را دربر می گیرند که توصیف کننده و ترسیم کننده نظام حقوقی دریای خزر د زمان خود می باشند. این سه موافقت نامه عبارتند از: موافقت نامه دوستی و کشتیرانی^{۲۵۸} (موافقت نامه ۱۹۲۱)، موافقت نامه ۱۹۳۵ میلادی راجع به استقرار، بازرگانی و کشتیرانی^{۲۵۹} (موافقت نامه ۱۹۳۵) و موافقت نامه ۱۹۴۵ میلادی راجع به بازرگانی و کشتیرانی^{۲۶۰} (موافقت نامه ۱۹۴۰) دو موافقت نامه اخیر (موافقت نامه های ۱۹۳۵ و ۱۹۴۰) به طور اساسی از مقررات مشابهی برخوردارند، به ویژه تا جایی که به دریای خزر مربوط می شود.

۲۵۷. در نامه سفیر شوروی سابق به دولت ایران که ضمیمه موافقت نامه ۱۹۴۰ میان این کشور راجع به بازرگانی و کشتیرانی گردید، این سفیر دریای خزر را «دریای ایران و شوروی» نامید. مجموعه معاهدات ایران، وزارت امور خارجه ایران، ۱۹۵۹ میلادی، صفحه ۲۸۲. همچنین همان گونه که باتلر (Buttler) می نویسد، منابع فلات های قاره دریای خزر متعلق به ایران و شوروی سابق (در حال حاضر روسیه، آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان) به عنوان دولت های ساحلی این دریاچه هستند.

Buttler, William R., "The Soviet Union and the Continental Shelf - Notes and Comments", American Journal of International Law, Volume ۶۳, p. ۱۰۶.

^{۲۵۸}. The ۱۹۲۱ Friendship Agreement.

موافقت نامه ۱۹۲۱ دوستی از یک مقدمه و ۲۶ ماده تشکیل شده است. این موافقت نامه توسط موافقت نامه ۲۷ اگوست ۱۹۳۵ میلادی مورد تایید واقع شد. نسخه فارسی موافقت نامه ۱۹۲۱ میلادی در مجموعه معاهدات ایران، وزارت امور خارجه ایران، ۱۹۵۹ میلادی، صفحات ۸۳ تا ۹۲ موجود است.

^{۲۵۹}. The ۱۹۳۵ Agreement of Establishment, Commerce and Navigation.

موافقت نامه ۱۹۳۵ میلادی در ۲۷ اگوست ۱۹۳۵ میلادی در تهران منعقد شد. این موافقت نامه از یک مقدمه و ۲۸ ماده تشکیل شده است و دارای یک پروتکل الحاقی با ۱۵ ماده می باشد. این موافقت نامه ابتدا برای مدت سه سال منعقد شد. متن فرانسوی آن (متن رسمی موافقت نامه) توسط شوروی سابق به جامعه ملل تحویل داده شد و در ۹ مارس ۱۹۳۷ میلادی نیز به ثبت رسید. نسخه انگلیسی موافقت نامه مزبور (ترجمه متن فرانسوی) توسط دبیرخانه جامعه ملل تهیه شد. متن های فرانسوی و انگلیسی موافقت نامه مزبور و پروتکل الحاقی (نهایی) آن در منبع ذیل موجود است:

League of Nations Treaty Series (L.N.T.S), Volume ۱۷۶, ۱۹۳۷, pp. ۳۰۰-۳۲۳.

^{۲۶۰}. The ۱۹۴۰ Agreement on Commerce and Navigation.

موافقت نامه ۱۹۴۰ میلادی راجع به بازرگانی و کشتیرانی در ۲۵ مارس ۱۹۴۰ میلادی در تهران منعقد شد. نسخه فارسی این موافقت نامه در مجموعه معاهدات ایران، وزارت امور خارجه ایران، ۱۹۵۹ میلادی، صفحات ۲۶۶ تا ۲۸۱ یافت می شود. این موافقت نامه از یک مقدمه و ۱۶ ماده تشکیل شده است.

کشتیرانی در دریای خزر

یکی از مسائل مطرح شده در موافقت نامه های ۱۹۲۱، ۱۹۳۵ و ۱۹۴۰ میلادی میان ایران و شوروی سابق چگونگی کشتیرانی در دریای خزر بوده است. ماده ۱۱ موافقت نامه ۱۹۲۱ حقوق کشتیرانی هر دو کشور را در دریای خزر به رسمیت می شناسد. در این ماده آمده است «طرفین این موافقت نامه رضایت خود را اعلام می کنند که از روز امضای این معاهده (۲۶ فوریه ۱۹۲۱ میلادی)، کشتی های هر دو طرف تحت پرچم های دولت های طرف این معاهده از حقوق کشتیرانی مساوی در دریای خزر برخوردار می باشند. ماده مزبور کلمه «کشتی ها» را به طور کلی به کار می برد. این بیان نشانگر آن است که همه کشتی های طرف های معاهده (ایران و شوروی سابق)، چه کشتی های بازرگانی و چه کشتی های نظامی، از حق کشتیرانی صلح آمیز در دریای خزر برخوردار هستند. به هر حال ماده فوق به طور صریح مسئله کشتیرانی کشتی های جنگی را در نواحی ساحلی دولت های طرف معاهده مورد توجه قرار نمی دهد. این استدلال مطرح بوه است که اگرچه کشتی های دولت های طرف معاهده مزبور دارای حق کشتیرانی در دریای خزر بوده اند، در مورد ورود به آب های دولت ساحلی دیگر ضرورت داشته است که این کشتی ها از دولت ساحلی مزبور قبلاً اجازه بگیرند.^{۲۶۱} بر این اساس لازم بود که مشخص شود آب های ساحلی دولت های طرف معاهده در کجا واقع شده اند و محدوده این آب ها کجاست؟ موافقت نامه ۱۹۲۱ محدوده ای را برای آب های سرزمینی این دولت ها تعیین نمی کند. به هر حال بند ۴ ماده ۱۲ موافقت نامه ۱۹۴۰ محدوده ۱۰ مایل دریایی را برای اهداف ماهیگیری تعیین می کند. از آنجایی که محدوده دیگری برای اهداف دیگر وجود ندارد، می توان چنین برداشت کرد که محدوده ۱۰ مایل دریایی از سواحل دولت های ساحلی ایران و شوروی سابق آب های ساحلی این دولت ها را نیز تشکیل داده است. به این ترتیب اگر یک کشتی جنگی تمایل داشته است که وارد محدوده ۱۰ مایلی شود لازم بوده است تا از پیش از دولت ساحلی مربوطه اجازه کسب کند.

۲۶۱. حقوقدانان روسی تصدیق کرده اند که معاهدات موجود راجع به دریای خزر در زمینه چگونگی کشتیرانی کشتی های جنگی در دریای خزر سکوت کرده اند. آنها استدلال کرده اند که منافع امنیتی هر دو طرف این معاهدات ایجاب می کند که کشتیرانی کشتی های جنگی در آب های دولت ساحلی دیگر منوط به کسب اجازه قبلی باشد، رجوع شود به:

Buttler, William, The Soviet Union and the Law of the Sea, Johns Hophins Press, Baltimore, ۱۹۷۱, p. ۱۰۳.

مسئله مشابهی نیز در مورد آب های داخلی (پشت خطوط ساحلی) دولت های طرف معاهده وجود داشته است.

موافقت نامه ۱۹۳۵ میلادی نیز به روشنی بیان کرده است که هیچگونه حق کشتیرانی برای دولت های خارجی در دریای خزر وجود ندارد. ان تصریح در ماده ۱۴ این موافقت نامه نیز وجود دارد: «دولت های طرف معاهده توافق می کنند که هماهنگ با اصول درج شده در معاهده ۲۶ فوریه ۱۹۲۱ میان اتحاد جماهیر شوروی و ایران فقط کشتی های متعلق به اتحاد جماهیر شوروی و ایران و کشتی های متعلق به اتباع آنها و یا کشتی های متعلق به سازمان های بازرگانی و حمل و نقل دولت های طرف معاهده که به ترتیب با پرچم کشورهای اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی و یا ایران حرکت می کنند، می توانند در سرتاسر دریای خزر حضور داشته باشند.»

ماده ۱۳ موافقت نامه ۱۹۴۰ مضمون فوق را دربر داشته و به این ترتیب چنین نظام کشتیرانی را مورد تأیید قرار می دهد. تفاوت میان ماده ۱۴ موافقت نامه ۱۹۳۵ و ماده ۱۳ موافقت نامه ۱۹۴۰ در این است که ماده ۱۴ موافقت نامه ۱۹۳۵ همچنین تصریح می کند که خدمه و کارکنان کشتی های دولت های طرف معاهده «فقط شامل اشخاصی است که تابعیت دولت های طرف معاهده را دارا می باشند.» چنین مضمونی در ماده ۱۳ موافقت نامه ۱۹۴۰ گنجانده نشده است. به هر حال در نامه های ۲۵ مارس ۱۹۴۰ میلادی که میان سفیر اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی و وزیر امور خارجه ایران مبادله شده است، این استدلال مطرح شد که «دولت های طرف معاهده اقدامات ضروری را مبذول خواهند کرد تا اطمینان حاصل شود که اتباع دولت های دیگر که در کشتی ها و بنادر متعلق به دولت های مزبور کار می کنند غیر از فعالیت هایی که در چهارچوب وظیفه شغلی آنها می باشند، به فعالیت دیگری مشغول نخواهند شد.»

بند ۱ ماده ۱۵ موافقت نامه ۱۹۳۵ میلادی در زمینه رفتار با کشتی های بازرگانی یک دولت ساحلی در بنادر دولت ساحلی دیگر «نظام رفتار یکسان» را تعیین کرده است، تا با اینگونه کشتی ها مانند کشتی های ملی رفتار می شود. مضمون مقررات فوق به این صورت است: «با کشتی های بازرگانی که تحت پرچم یکی از دولت های طرف معاهده در دریای خزر حرکت می کنند در زمانی که در داخل بنادر دولت دیگر طرف معاهده قرار دارند یا به بنادر این دولت وارد شده و یا از این بنادر خارج می شوند، در همه زمینه ها همچون کشتی های ملی (متبوع) این دولت رفتار خواهد شد.» بند ۱ ماده ۱۲ موافقت نامه ۱۹۴۰ میلادی به طور یکسان مفاد فوق را به کار می برد و دوباره «اصل رفتار یکسان» را در زمینه کشتی های

بازرگانی دولت های طرف معاهده در بنادر یکدیگر مورد تأیید قرار می دهد. باید توجه داشت که مضمون فوق تأکید دارد که اصل رفتار یکسان فقط در مورد کشتی های بازرگانی به کار می رود و چنین اصلی به کشتی های نظامی، از جمله کشتی های جنگی، توسعه داده نشده است. ورود کشتی های جنگی به بنادر هر یک از دولت های طرف معاهده تابع شرایط ویژه ای از جمله کسب اجازه صریح قبلی از دولت ساحلی مربوطه را دربر می گیرد.

حق انحصار در تجارت دریایی (کابوتاژ)

موافقت نامه ۱۹۳۵ به طور کلی مقرر می دارد که حق کابوتاژ (حمل و نقل محلی کالاها و مسافران از یک نقطه از ساحل به نقطه ای دیگر از ساحل یک دولت) به دولت های ساحلی دریای خزر اختصاص دارد. براساس این موافقت نامه دولت های طرف موافقت نامه به طور اساسی حق کابوتاژ را در نواحی ساحلی برای کشتی های خود در نظر گرفته اند. بند ۳ ماده ۱۵ موافقت نامه ۱۹۳۵ چنین بیان می کند: «تجارت ساحلی منحصر به کشتی های ملی (دولت ساحلی) خواهد بود. به هر حال موافقت می شود که هر یک از دولت های طرف موافقت نامه به کشتی های تحت پرچم دولت دیگر این موافقت نامه این حق را اعطا می کند تا با نقل و انتقال مسافران و کالاها در تجارت ساحلی دریای خزر مشغول شود.» بند ۳ ماده ۱۲ موافقت نامه ۱۹۴۰ نیز مقررات یکسانی را دربر دارد.

ماهگیری

در اول اکتبر ۱۹۲۷ میلادی موافقت نامه ای در زمینه ماهگیری میان ایران و شوروی در مسکو به امضا رسید. این موافقت نامه براساس ماده ۱۴ موافقت نامه ۱۹۲۱ منعقد شد. موافقت نامه ۱۹۲۷ مربوط به تشکیل یک شرکت بازرگانی و صنعتی از سوی دو کشور مزبور بود تا به ماهگیری در آب های دریای خزر اشتغال ورزد. براساس مواد ۵ و ۹ این موافقت نامه شرکت مزبور تحت تملک مشترک و یکسان ایران و شوروی سابق بوده و سود حاصل از فعالیت های آن باید به صورت یکسان میان این دو کشور تقسیم می شد. طبق ماده ۴ موافقت نامه ۱۹۲۷، امتیاز اعطا شده به شرکت مزبور برای مدت ۲۵ سال بود و تمدید آن به رضایت دولت ایران بستگی داشت به هر حال پس از پایان این دوره در سال ۱۹۵۳ میلادی

ایران این موافقت نامه را تمدید نکرد و به حیات آن خاتمه داد.^{۲۶۲} از آن زمان ایران صلاحیت انحصاری ماهیگیری خود را در دریای خزر در محدوده خود به اجرا درآورد. موافقت نامه ۱۹۳۵ یک منطقه ماهیگیری انحصاری را برای هر یک از دولت های طرف این موافقت نامه در نظر گرفته است. بند ۴ ماده ۱۵ این موافقت نامه منطقه ۱۰ مایل دریایی را برای فعالیت های ماهیگیری انحصاری برای دولت های ساحلی در دریای خزر مقرر کرده است. به این ترتیب در ماورای این مناطق ماهیگیری انحصاری، ماهیگیری برای دولت های ساحلی در دریای خزر آزاد بوده است. بند ۴ ماده ۱۲ موافقت نامه ۱۹۴۰ مقررات مشابهی را ارائه می دهد. بند ۴ ماده ۱۵ موافقت نامه ۱۹۳۵ بیان می دارد: «... هر یک از دولت های طرف موافقت نامه حق ماهیگیری در آب های ساحلی خود را تا محدوده ۱۰ مایل دریایی از ساحل به کشتی های تحت پرچم خود اختصاص می دهد.»

لازم به ذکر است که موافقت نامه های موجود برنامه ای را برای حفاظت و مدیریت منابع زنده دریای خزر ارائه نمی کنند. به هر حال از آنجایی که دریای خزر یک ناحیه آبی بسته است، بهره برداری بیش از حد از منابع زنده و عدم حفاظت از منابع زنده و عدم مدیریت این منابع می تواند منجر به پایان یافتن این منابع شود.

پرواز

در موافقت نامه های ذکر شده مقرراتی در زمینه مسئله پرواز در قلمرو هوایی (برفراز دریای خزر) وجود ندارد. در سال ۱۹۶۴ موافقت نامه ای راجع به هوانوردی میان ایران و شوروی سابق امضا شد که «یک منطقه اطلاعات پرواز» را برقرار کرد تا ایمنی پرواز برفراز دریای خزر تامین شود.^{۲۶۳} این موافقت نامه نظامی را برای پرواز برفراز دریای خزر تعیین نمی کند. در چنین موقعیتی ممکن است استدلال شود که پرواز صلح آمیز هواپیماهای کشوری (غیر نظامی) و نظامی دولت های ساحلی برفراز دریای خزر امکان پذیر است. به هر صورت به نظر می رسد پرواز هواپیماهای نظامی در قلمرو هوای بالای آب های ساحلی (همچون کشتیرانی کشتی های جنگی) تابع کسب اجازه قبلی از دولت ساحلی مربوطه است.

۲۶۲. آقای، بهمن، «نظام حقوقی دریای مازندران»، مجله حقوقی، دفتر خدمات حقوقی بین المللی، جلد ۸، بهار- تابستان ۱۳۶۶، صفحه ۱۹۴.

۲۶۳. منبع پیشین، صفحه ۱۹۶.

مسئله آلودگی دریایی

مسئله آلودگی محیط زیست دریایی نیز در مقررات موافقت نامه های مذکور جایی ندارد. بنظر می رسد در دهه های ۱۹۳۰ و ۱۹۴۰ میلادی هیچگونه پیش بینی در زمینه امکان آلودگی جدی دریای خزر و خطرات آن وجود نداشته است، زیرا در آن زمان تعداد کمی کشتی در دریای خزر رفت و آمد می کردند و هنوز تکنولوژی بهره برداری از منابع نفت و گاز توسعه نیافته بود. بهر حال شرایط جغرافیایی در دریای خزر، به عنوان یک دریاچه بسته، و عدم وجود جریان های دریایی محیط زیست دریای خزر را در برابر آلودگی بسیار آسیب پذیر کرده است. آلودگی دریای خزر یکی از مهمترین مسائل مربوط به این دریاچه بسته است. منابع آلوده کننده دریای خزر متفاوت می باشند که از جمله آلودگی ناشی از فعالیت ها در خشکی، آلودگی ناشی از کشتی ها، آلودگی ناشی از دفع مواد زاید، و آلودگی ناشی از بهره برداری از منابع نفت و گاز دریای خزر را دربر می گیرد.^{۲۶۴} افزایش جمعیت در نواحی ساحلی و توسعه اقتصادی و صنعتی نیز بر روی محیط زیست دریای خزر تاثیر گذاشته است. برای مثال صنایع توسعه یافته در نواحی ساحلی دریای خزر یکی از منابع اصلی آلودگی ناشی از فعالیت های در خشکی است. آلودگی دریای خزر اکنون به یک مسئله جدی برای دولت های ساحلی تبدیل شده است. این دولت ها اجلاس هایی را در زمینه حفاظت از محیط زیست دریای خزر برگزار کرده اند و موافقت نامه هایی در این چهارچوب امضا شده است. افزایش آلودگی محیط زیست دریای خزر موجب نگرانی سازمان های بین المللی همچون سازمان ملل متحد شده است. در ۲ آوریل ۱۹۹۵ میلادی اجلاس وزرای دولت های ساحلی در زمینه حفاظت و مدیریت دریای خزر در تهران برگزار شد. نمایندگان برنامه توسعه سازمان ملل متحد و نمایندگان برنامه محیط زیست سازمان ملل متحد (یونپ) و نمایندگان بانک جهانی در اجلاس مزبور شرکت داشتند. شیوه های عملی برای مدیریت و حفاظت از محیط زیست دریای خزر در این نشست مورد بحث و بررسی قرار گرفت. در حال حاضر حفظ محیط زیست دریای خزر در چهارچوب برنامه های یونپ قرار دارد و کشورهای ساحلی دریای خزر در حال تدوین کنوانسیون ساختاری حمایت از محیط زیست دریای خزر هستند. (این کنوانسیون در ۴ نوامبر ۲۰۰۳ میلادی در تهران پذیرفته شد.)

۲۶۴. لازم به ذکر است که شوروی از چند دهه قبل بهره برداری از منابع نفت و گاز را آغاز کرده بود.

با توجه به موارد بالا مشخص می شود که موافقت نامه های مربوط به نظام دریای خزر پیش از فروپاشی شوروی با توجه به نیازها و منافع موجود ایران و شوروی سابق منعقد شدند. به هر حال گرچه این موافقت نامه ها نظام حقوقی کشتیرانی و ماهیگیری را ترسیم کرده اند، اما از جامعیت کافی در مورد مسائل مربوط به دریای خزر برخوردار نیستند تا پاسخگوی نیازهای جدید دولت های ساحلی باشند.^{۲۶۵} با این حال مقررات موافقت نامه های موجود دارای این قابلیت هستند که به عنوان مقررات راهنما و نیز به عنوان الگویی برای ترسیم نظام حقوقی نوین دریای خزر به کار برده شوند. بهر حال نظام حقوقی جدید دریای خزر باید همه مسائل مربوط به آن از جمله کشتیرانی انواع کشتی، حمایت از محیط زیست دریایی در مقابل هر نوع آلودگی، برقراری صلاحیت مشترک یا ملی نسبت به منابع طبیعی، حفاظت و مدیریت منابع طبیعی، و پژوهش های علمی دریایی را در بر داشته باشد.

نظام حقوقی دریای خزر پس از فروپاشی شوروی

تحولات رخ داده در تاریخ معاصر شوروی سابق موجب تشکیل تعدادی از کشورهای جدید شده که در گذشته در قالب یک کشور (اتحاد جماهیر شوروی) وجود داشته اند. تاثیر چنین تحولاتی در زمینه شوروی سابق بر دریای خزر بصورت افزایش تعداد دولت های ساحلی دریای خزر از دو دولت به پنج دولت بود. چنین تغییراتی موجب شد که دولت های ساحلی دریای خزر نسبت به منافع خود بیش از پیش حساسیت نشان دهند به ویژه تا جایی که به منابع طبیعی آن مربوط می شود. از آنجایی که منابع طبیعی غنی (منابع زنده و منابع غیرزنده) در دریای خزر وجود دارند، بهره برداری یک جانبه از این منابع می تواند منجر به بروز تنش ها و اختلافاتی شود.

پیشرفت ها در زمینه تکنولوژی دریایی در چند دهه گذشته این امکان را فراهم ساخته است که بتوان مواد معدنی و منابع نفت و گاز را از دریای خزر استخراج کرد. در سال های اخیر تعداد زیادی چاه های نفت در دریای خزر کشف شده است. بررسی ها نشان می دهد که دریای خزر ذخایر بزرگی از نفت را دربر دارد. وجود این منابع طبیعی بر اهمیت دریای خزر به ویژه از دیدگاه اقتصادی افزوده است. در همین راستا این نظر مطرح شده است که

^{۲۶۵}. توسعه های جدید در حقوق بین الملل دریاها تاثیراتی را بر دریای خزر داشته است، حتی اگرچه به طور کلی این دریاچه تابع قواعد حقوق بین الملل دریاها نیست. به علاوه منافع دولت های ساحلی جدید شرایط جدیدی را برای بررسی دوباره نظام حقوقی دریای خزر (که برای چندین دهه اعتبار داشته است) بوجود آورده است.

اگرچه اختلاف نظرهای میان ایران و شوروی سابق در زمینه های گوناگون دریای خزر در گذشته وجود داشته اما " (این اختلاف نظرها) هرگز به جدیت و حساسیت اختلاف نظرهای موجود نبوده اند." ^{۲۶۶} اگرچه فعالیت هایی چون کشتیرانی و ماهیگیری از جمله مسائل مورد علاقه دولت های ساحلی در دریای خزر می باشند، در حال حاضر موضوع عمده از نظر آنها تعیین وضعیت منابع معدنی و نفت و گاز موجود در بستر و زیر بستر دریای خزر می باشد. در این رابطه دو مسئله اساسی وجود دارد که باید حل و فصل شوند.

مسئله اول در زمینه مالکیت و یا تعیین سهم در رابطه با منابع است. هنوز روشن نیست که چه شیوه ای برای توزیع ثروت های طبیعی دریای خزر از سوی دولت های ساحلی به کار برده خواهد شد. به هر حال یکی از شیوه های ممکن به کارگیری نظام میراث مشترک دولت های ساحل در چهارچوب منابع غیر زنده دریای خزر و یا به طور کلی منابع طبیعی آن می باشد. در صورت پذیرش چنین نظامی هرگونه اقدام یک جانبه در بهره برداری از منابع معدنی و نفت و گاز دریای خزر غیر مجاز و غیر قابل قبول در نظر گرفته می شود. برای مثال جمهوری آذربایجان سال ها است که قراردادهای و موافقت نامه هایی را در زمینه بهره برداری از منابع نفت و گاز در ماورای سواحل خود در دریای خزر با برخی از شرکت های خارجی (از جمله شرکت های آمریکایی) منعقد کرده است. ^{۲۶۷} این اقدام با اعتراض هایی از سوی ایران و روسیه مواجه شده است. این دو کشور استدلال می کنند که قبل از آن که تمامی جنبه های مربوط به دریای خزر توسط دولت های ساحلی مورد بحث و بررسی قرار گیرد و توافقی در زمینه نظام حقوقی جدید دریای خزر حاصل شود، بهره برداری از منابع آن امکان پذیر نیست. این موضوع نشانگر آن است که اولین اقدام باید ترسیم و تثبیت یک نظام حقوقی جدید برای دریای خزر باشد. در واقع پس از تعیین نظام حقوقی دیگر سرمایه گذاری ها در دریای خزر در معرض خطر ناشی از روشن نبودن وضعیت مالکیت منابع طبیعی آن نخواهد بود. مسئله دوم در ارتباط با محیط زیست دریای خزر می باشد. تردیدی وجود ندارد که بهره برداری از منابع نفت و گاز، خطر آلودگی ناشی از منابع نفت و گاز را در دریای خزر به همراه دارد. محیط زیست دریای خزر حساس بوده و آلودگی ناشی از منابع نفت و گاز آثار جبران ناپذیری را برای چنین محیط زیست دریایی به همراه

^{۲۶۶}. IRNA (Iran's News Agency), Editorial, ۱۴ September ۱۹۹۵.

^{۲۶۷}. برای مثال در ۲۰ سپتامبر ۱۹۹۴ میلادی جمهوری آذربایجان قراردادهایی را با کنسرسیومی از شرکت های غربی به ارزش ۸ میلیارد دلار برای اکتشاف منابع نفت در ماورای سواحل این کشور در دریای خزر منعقد کرد. ایرنا، ۱۴ سپتامبر ۱۹۹۵ میلادی.

خواهد داشت. این موضوع از آن جهت قابل تامل است که دریای خزر یک دریاچه بسته است و نیازمند توجه خاص می باشد. بنابراین جنبه های گوناگون دریای خزر به ویژه جنبه های حقوقی، سیاسی، اقتصادی و زیست محیطی دریای خزر باید از سوی دولت های ساحلی مورد بحث و بررسی واقع شوند با این هدف که به یک درک و توافق مشترک دست یافته و موافقت نامه جدیدی را برای حل و فصل مسائل برجسته دریای خزر منعقد کنند.

سؤال عمده ای که از وضعیت جدید دریای خزر ناشی می شود این است که آیا موافقت نامه های میان ایران و شوروی سابق در زمینه دریای خزر نسبت به سه دولت جدید جمهوری آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان دارای اعتبار هستند یا خیر. از آنجایی که روسیه به عنوان جانشین شوروی سابق به رسمیت شناخته شده است، تردیدی نیست که موافقت نامه های مزبور میان ایران و روسیه از اعتبار برخوردار است. از دیدگاه حقوق بین الملل دولت های جانشین ملزم نیستند که به عضویت خود در معاهدات یا موافقت نامه های دو جانبه یا چند جانبه ای که دولت اصلی به آنها پیوسته است، ادامه دهند. به هر حال استثنایی راجع به این معاهدات و موافقت نامه ها وجود دارد. اگر موضوع یک معاهده یا موافقت نامه در ارتباط با موضوعات مرزی و تعیین مرزها باشد، دولت های جانشین نمی توانند چنین معاهده یا موافقت نامه ای را بی اعتبار اعلام کنند. در بیانیه ای که روسیه به سازمان ملل متحد ارائه کرد، این کشور تصریح کرد که موافقت نامه های موجود میان ایران و شوروی سابق در زمینه دریای خزر همچنان به قوت خود باقی است. در این بیانیه تصریح شده است که نظام حقوقی دریای خزر آن گونه که براساس موافقت نامه های ۲۶ فوریه ۱۹۲۱ میلادی و ۲۵ مارس ۱۹۴۰ میلادی میان شوروی و ایران مقرر شده است، دچار هیچگونه تغییری نشده است.^{۲۶۸} همچنین در این بیانیه روسیه به طور رسمی موضع خود را در زمینه قدرت اجرایی و آثار حقوقی این موافقت نامه ها نسبت به همه دولت های ساحلی دریای خزر اعلام کرده است. این کشور اعلام کرد که «مطابق با اصول و معیارهای حقوق بین الملل، روسیه و دیگر دولت های ساحلی شامل جمهوری های سابق اتحاد جماهیر شوروی (جمهوری آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان) و ایران نسبت به اجرای موافقت نامه های ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ (میان ایران و شوروی سابق) ملزم و متعهد هستند.» ایران نیز چه در زمینه اعتبار موافقت نامه های مزبور و چه در زمینه قدرت اجرایی آنها نسبت به تمام دولت

^{۲۶۸}. "Position of the Russian Federation regarding the Legal Regime of the Caspian Sea", Letter from the Permanent Representation of the Russian Federation to the Secretary-General, The General Assembly Document A/۴۹/۴۷۵, ۵ October ۱۹۹۴, p.۲.

های ساحلی دریای خزر تا ترسیم یک نظام حقوقی جدید به اتفاق نظر دولت های ساحلی موضع یکسانی را اتخاذ کرده است. تردیدی وجود ندارد که مواضع ایران و روسیه آثار مثبتی را برای دریای خزر به همراه دارد زیرا بدون هیچگونه چهارچوب حقوقی برای دریای خزر، این دریاچه می تواند به یک مکان تعارض میان دولت های ساحلی تبدیل شود.

مزیت معتبر در نظر گرفتن موافقت نامه های مزبور برای همه دولت های ساحلی آن است که تا زمان تثبیت یک نظام حقوقی جدید برای دریای خزری موافقت نامه های موجود می توانند چهارچوب قابل قبولی را برای اجرای حقوق و وظایف دولت های ساحلی در دریای خزر فراهم کنند و به این ترتیب مانع اقدامات یکجانبه شوند. بر این اساس مطابق موافقت نامه ها همه دولت های ساحلی دریای خزر (ایران، جمهوری آذربایجان، روسیه، قزاقستان و ترکمنستان) از حق کشتیرانی و پرواز آزاد برخوردار بوده، از محدوده ۱۰ مایل دریایی ماهیگیری انحصاری نیز بهره مند می شوند. همچنین دارای حق انحصاری تجارت دریایی در سواحل خود بوده و می توانند چنین حقی را بر مبنای اصل رفتار متقابل به یکدیگر اعطاء کنند. در ضمن هر یک از دولت های ساحلی می تواند (به طول معمول براساس اصل رفتار متقابل) با کشتی های بازرگانی دولت های ساحلی دیگر در خصوص ورود، پهلوگیری و یا ترک بنادر خود همچون کشتی های متبوع خود رفتار کند.

به هر صورت ارزش حقوقی موافقت نامه های مزبور هرچه که باشد، تردیدی در ضرورت ترسیم و تثبیت یک نظام حقوقی جدید برای دریای خزر وجود ندارد. چنین ضرورتی ناشی از آن است که این موافقت نامه از نقایصی برخوردار هستند و تمامی جنبه های دریای خزر را با توجه به رشد و توسعه در نیم قرن گذشته دربر نمی گیرند. در حال حاضر و وضعیت حقوقی دریای خزر در یک حالت گذرا است. بنابراین منطقی و معقول است که دولت های ساحلی در طول چنین دوره گذرا به موافقت نامه های مزبور احترام بگذارند تا آن که سرانجام به یک موافقت نامه جامع و جدید در زمینه نظام حقوقی دریای خزر دست یابند. روشن است که چنین نظام حقوقی باید منعکس کننده تعادل و توازن میان منافع پنج دولت ساحلی بوده و شیوه قابل قبولی را برای تقسیم منابع طبیعی دریای خزر ارائه دهد. آنچه که اهمیت دارد این موضوع است که دولت های ساحلی دریای خزر دریابند که به سود همه آنها است تا در انجام مذاکرات خود با هدف انعقاد یک موافقت نامه جدید در زمینه دریای خزر تسریع لازم را به عمل آورند. البته هرچند باید از به تعویق افتادن چنین مذاکرات بنیادی جلوگیری کرد، اما تعیین نظام حقوقی دریای خزر باید با دقت و احتیاط کافی و بررسی همه ابعاد مربوط به آن به نتیجه برسد.

نتیجه گیری

همانگونه که از تجزیه و تحلیل ارائه شده مشخص می شود ترکیب عوامل گوناگون دریای خزر را به صورت یک منطقه منحصر به فرد درآورده است. این منطقه آبی بزرگترین دریاچه بسته دنیا است و اندازه آن چهار برابر دریاچه سوپریور می باشد که خود دومین دریاچه جهان از نظر بزرگی است. اکوسیستم دریای خزر به دلیل وجود گونه های دریایی، به ویژه ماهی های خاویاری، منحصر به فرد است. دریای خزر در برگیرنده ذخایر گوناگونی از ماهیان، مواد معدنی، نفت و گاز طبیعی می باشد. در طول بیش از نیم قرن استفاده از دریای خزر و منابع آن تابع موافقت نامه های دوجانبه میان ایران و شوروی سابق بوده است.

فروپاشی شوروی سابق موجب ظهور دولت های ساحلی جدید در دریای خزر شده است. در حال حاضر پنج دولت در اطراف دریای خزر وجود دارند که کوشش می کنند تا در جهت تامین منافع خود اقدام کنند. بدون وجود توافق میان این دولت ها دریای خزر می تواند به عنوان پایه ای برای بروز تعارضات میان آنها درآید. البته دریای خزر می تواند به صورت مسالمت آمیز مورد استفاده واقع شده و به عنوان مرکزی برای همکاری های منطقه ای درآید اما این موضوع بستگی به توافق دولت های ساحلی دریای خزر دارد تا در زمینه ایجاد یک نظام حقوقی جدید برای دریای خزر با یکدیگر به توافق کامل دست یابند. لازم به ذکر است که نمونه هایی از همکاری میان دولت های مزبور وجود دارند که نشانگر قابلیت و تمایلات این دولت ها برای کار کردن با یکدیگر در جهت دستیابی به هدف مزبور است. وجود این زمینه های همکاری راه را برای تنظیم موافقت نامه نهایی راجع به نظام حقوقی دریای خزر هموار خواهد کرد.

روشن است که نظام حقوقی جدید دریای خزر باید بر مبنای موافقت نامه یا موافقت نامه های جدید میان همه کشورهای ساحلی دریای خزر باشد. در ضمن این موافقت نامه ها باید تا جایی که ممکن است تمامی مسائل مربوط به دریای خزر را دربرگیرند و از جامعیت کافی برخوردار باشند. همچنین اصول اساسی مندرج در موافقت نامه های موجود که سال های متمادی به اجرا درآمده اند باید در تدوین موافقت نامه یا موافقت نامه های جدید مورد توجه قرار گیرند. در عین حال برای آنکه وضعیت حقوقی دریای خزر به طور جامع و کامل ترسیم شود، لازم است که قواعد و مقررات تدوین شده همه جنبه های استفاده از دریای خزر را دربرگیرند. این موافقت نامه (یا موافقتنامه ها) باید دربرگیرنده حقوق و مسؤولیت های دولت های ساحلی باشند و مقرراتی را در زمینه موضوعاتی چون تحدید حدود مناطق ویژه، صلاحیت های کیفری و مدنی دولت های ساحلی، حمایت از محیط زیست دریای خزر

در مقابل هر نوع آلودگی، کشتیرانی کشتی های گوناگون یا وسایل دریایی دیگر در سطح و زیر سطح دریای خزر، پرواز هواپیماهای کشوری و نظامی در فراز دریای خزر، پژوهش های علمی دریایی، و شیوه های حل اختلاف میان دولت های ساحلی دربرگیرند.

در حال حاضر نظام حقوقی دریای خزر بر اساس موافقت نامه های میان ایران و شوروی سابق می باشد. به هر حال با توجه به کاستی های ان موافقت نامه ها و تغییرات ژئوپلتیک در منطقه در سال های اخیر، به ویژه ظهور سه کشور مستقل جدید در اطراف دریای خزر، نیاز به تدوین موافقت نامه یا موافقت نامه های جدید برای تثبیت نظام حقوقی دریای خزر وجود دارد. دریای خزر متعلق به دولت هایی است که در اطراف آن دارای سواحل هستند. دریای خزر فقط در صورتی از ثبات و آرامش برخوردار خواهد بود که دولت های ساحلی مصمم باشند تا با سازش با یکدیگر و توافق دسته جمعی نظم حقوقی جدیدی را برای دریای خزر به وجود آورند تا هرگونه عدم ثبات و عدم اطمینان در منطقه دریای خزر از بین برود. این دولت ها باید در این راستا سرعت لازم را به کار برند و ضمن بررسی دقیق همه جوانب به منافع مشترک خود در دریای خزر توجه داشته باشند.^{۲۶۹}

۲۶۹. ویکتور کالیزونی نماینده ویژه روسیه در امور دریای خزر در دیدار با همتای ایرانی خود در سالهای اخیر بر اعتبار موافقت نامه های ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ و حفظ دریای خزر به عنوان دریای صلح و دوستی تاکید کرده و خواستار برگزاری هرچه زودتر اجلاس سران کشورهای ساحلی دریای خزر برای تکمیل رژیم حقوقی این دریا شده بود. روزنامه ایران، ۲۳ آبان ۱۳۸۰ خورشیدی، صفحه ۲.

بررسی نظام حقوقی بین‌المللی حمایت از محیط زیست دریایی با تمرکز بر منطقه دریایی خلیج فارس: خلیج همیشه فارس در بستر آلودگی

دکتر فرهاد طلایی

عضو هیأت علمی دانشکده حقوق دانشگاه شیراز

چکیده

این مقاله نظام حقوقی بین‌المللی حمایت از محیط زیست دریایی را بررسی کرده و پس از تشریح معضل آلودگی محیط زیست دریایی به بیان مهم‌ترین منابع آلودگی محیط زیست دریایی پرداخته است. به ویژه به تأثیرات نامطلوب آلودگی دریایی ناشی از نشت و ریزش نفت توجه کرده و کوشش‌های صورت گرفته برای مبارزه با چنین آلودگی‌هایی را مورد بحث قرار داده است. سپس قواعد بخش دوازدهم کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها در خصوص حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی نیز به عنوان قواعد ساختاری و پایه‌ای تجزیه و تحلیل شده و سرانجام به طور خاص در مورد منطقه دریایی خلیج فارس و ویژگی‌های اکولوژیک آن توضیح می‌دهد. در ادامه کنوانسیون منطقه‌ای خلیج فارس راجع به همکاری در زمینه حمایت از محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی دریایی (کویت، ۱۹۷۸)، به عنوان یکی از نمونه‌های کنوانسیون‌های منطقه‌ای راجع به محیط زیست دریایی، مورد بررسی قرار می‌گیرد. در چهارچوب این کنوانسیون است که مقاله حاضر به تجزیه و تحلیل نظام حاکم بر حمایت از محیط زیست دریایی منطقه خلیج فارس می‌پردازد. در همین راستا ناحیه تحت پوشش کنوانسیون مزبور تعیین شده و به وظایف نهاد اجرایی مربوطه (سازمان منطقه‌ای حمایت از محیط زیست دریایی) پرداخته خواهد شد. به علاوه نقایص و کمبودهای کنوانسیون مزبور مورد اشاره قرار خواهند گرفت و به وضعیت دولت‌های عضو کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت در ارتباط با کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها توجه خواهد شد.

مقدمه

ویژگی های زیست محیطی منطقه دریایی خلیج فارس به عنوان یک دریای نیمه بسته و یک ناحیه دریایی ویژه، همکاری بیشتر میان دولت های ساحلی منطقه خلیج فارس و دریای عمان و نیز میان این دولت ها و دولت های استفاده کننده از این منطقه دریایی در جهت حمایت و حفاظت مطلوب تر از منطقه دریایی خلیج فارس یک ضرورت اساسی است. اما قبل از این که به این ویژگی ها پرداخته شود، بررسی تاریخچه ای از حقوق بین الملل محیط زیست سودمند می باشد.

حقوق بین الملل محیط زیست یکی از گرایش های جدید حقوق بین الملل می باشد که به سرعت توسعه یافته است، به گونه ای که هم از نظر اصول و قواعد آن و هم از نظر شاخه های گوناگون از تنوع بسیاری برخوردار شده است. یکی از این شاخه ها حقوق بین الملل محیط زیست دریایی می باشد و اسناد بین المللی بسیاری در زمینه های گوناگون محیط زیست، از جمله محیط زیست دریایی، وجود دارند^{۲۷۰}، و اصول حقوقی ویژه ای بر حمایت و حفاظت از محیط زیست حاکم می باشند.^{۲۷۱} بخشی از حقوق موضوعه مزبور به محیط زیست شامل قواعدی است که در حقوق بین الملل محیط زیست وجود دارند که هر چند هنوز از قدرت حقوقی الزام آور برخوردار نیستند، اما در تکمیل و توسعه آن نقش قابل توجهی را ایفاء می کنند. از جمله این قواعد می توان به قواعد درج شده در اعلامیه ۱۹۷۲ استکهلم راجع به محیط زیست بشر و نیز در اعلامیه ۱۹۹۲ ریو راجع به محیط زیست و توسعه اشاره کرد که به هر حال به تدریج برخی از آنها در کنوانسیون های بین المللی درج شده اند و از نظر حقوقی نیز الزام آورند.

به عنوان یکی از گرایش های حقوق بین الملل محیط زیست، حقوق بین الملل محیط زیست دریایی نیز از چنین فرآیند تدوین و توسعه قواعد و اصول برخوردار بوده است. در ضمن نهادهایی در سطح بین المللی وجود دارند که در تکمیل و توسعه قواعد و اصول حاکم بر حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی و نیز در اجرای مؤثر آنها نقش

۲۷۰. اسناد بین المللی (به ویژه کنوانسیون های جهانی) موضوعات متنوعی را در زمینه محیط زیست همچون حفظ تنوع گونه های زیست محیطی، حفاظت از تالاب های بین المللی، حفظ گونه های جانوری و گیاهی در خطر انقراض و حتی حفاظت از محیط زیست دریایی و منابع زنده دریایی قطب جنوب را دربر می گیرند.

۲۷۱. نمونه هایی از این اصول عبارتند از: اصل توسعه پایدار، اصل اقدامات احتیاطی، اصل پرداخت خسارت از سوی آلوده کننده، اصل مسؤلیت مشترک ولی متفاوت، اصل رعایت انصاف میان نسل ها و اصل مشارکت در زمینه دانش و تکنولوژی زیست محیطی.

ارزنده ای دارند. از جمله این نهادها می توان به سازمان بین المللی دریایی^{۲۷۲} (IMO) و برنامه محیط زیست سازمان ملل متحد (یونپ UNEP)^{۲۷۳} اشاره کرد. محیط زیست دریایی یک بخش اساسی و غیرقابل تجزیه از دیگر اجزای محیط زیست می باشد. تمام این اجزا در ارتباط با یکدیگر می باشند و بر یکدیگر تاثیر می گذارند. به ویژه دریاها و اقیانوس ها ارتباط نزدک با یکدیگر دارند و هر نوع آلودگی دریایی می تواند تاثیرات نامطلوبی را بر نواحی دریایی در اطراف مناطق آلودگی و یا حتی در دیگر نواحی دریایی بگذارد. در این راستا می باشد که کوشش هایی در چهارچوب برنامه های دریاهاى منطقه ای یونپ و نیز اقدام IMO در زمینه در نظر گرفتن نواحی ویژه دریایی صورت گرفته است تا با اجرای برنامه های حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی نواحی گوناگون جهان و با همکاری دولت ها محیط زیست دریایی تحت حفاظت و حمایت در برابر انواع گوناگون آلودگی قرار گیرد. بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها منابع آلودگی دریاها به شش دسته ذیل تقسیم شده اند:

(الف) آلودگی ناشی از فعالیت های انجام شده در خشکی (ماده ۲۰۷)،

(ب) آلودگی ناشی از فعالیت در بستر دریا در منطقه تحت صلاحیت ملی (ماده ۲۰۸)،

(ج) آلودگی ناشی از فعالیت های انجام شده در بستر و زیربستر دریاهاى آزاد منطقه مرآت مشترک بشریت (ماده ۲۰۹)،

(د) آلودگی ناشی از دفع مواد زاید (ماده ۲۱۰)،

(ه) آلودگی ناشی از تردد کشتی ها (ماده ۲۱۱)، و

(و) آلودگی ناشی از اتمسفر (ماده ۲۱۲).

کنوانسیون های بسیاری در زمینه این منابع آلودگی و نیز پیشگیری، کاهش و کنترل آنها، چه در سطح بین المللی و چه در سطح منطقه ای، مورد پذیرش قرار گرفته اند و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیز ساختار کلی را برای مبارزه با این نوع آلودگی ها و نیز برخورد با آنها در صورت وقوع ارائه می دهد.

منطقه خلیج فارس و دریای عمان از مناطق دریایی در جهان هستند که به صورت های گوناگون در معرض منابع آلودگی قرار دارند. به ویژه خلیج فارس به دلیل ویژگی آن به عنوان یک دریای نیمه بسته و نیز بهره برداری از فلات قاره برای استخراج نفت و گاز و عبور و مرور کشتی های گوناگون و به ویژه نفتکش های غول پیکر، در معرض آلودگی

^{۲۷۲} . International Maritime Organisation.

^{۲۷۳} . United Nations Environment Programme (UNEP).

دریایی قرار داشته و حمایت و حفاظت ویژه را می طلبد. براین اساس است که اقدامات ویژه ای در راستای مبارزه با آلودگی دریایی در خلیج فارس صورت گرفته است که در ادامه به آن ها پرداخته خواهد شد.

ریزش نفت و تاثیر نامطلوب آن بر محیط زیست دریایی

همان گونه که اشاره شد، منابع آلودگی محیط زیست دریایی گوناگون هستند، اگرچه آلودگی دریایی ناشی از فعالیت های مستقر در خشکی درصد بیشتری از آلودگی محیط زیست دریایی را تشکیل می دهد، اما آلودگی های نفتی ناشی از حوادث گوناگون دریایی، به ویژه حوادث مربوط به سوپر نفتکش ها، ضایعات زیست محیطی جبران ناپذیری را به وجود آورده اند. این گونه آلودگی ها نه تنها محیط زیست دریایی را آلوده می سازند، بلکه موجب نابودی جانداران دریایی و پرندگان وابسته به آن نیز می شوند. برای نمونه یکی از آلودگی های وسیع نفتی در محیط زیست دریایی به دنبال حادثه توری کانیون رخ داد. توری کانیون نفتکش بزرگی بود که با حدود ۱۲۰ هزار و ۸۹۰ تن ظرفیت خالص در کشور لیبریا به ثبت رسیده بود. در ۱۸ ماه مارس ۱۹۶۷ میلادی توری کانیون در حالی که به سمت میلفرد هاون در ولز در حرکت بود، در نواحی دریای آزاد و در اطراف سواحل انگلیس غرق شد. این نفتکش در حال حمل هزاران تن نفت خام بود که دچار حادثه شد و آلودگی دریایی سواحل انگلیس و فرانسه را موجب شد. این آلودگی دریایی ناشی از نفت آثار بسیار زیان باری را برای منابع ماهی و جانداران دریایی به همراه داشت. خسارات وارده به محیط زیست دریایی به قدری گسترده بود که دولت انگلیس از سازمان مشورتی دریایی بین دولتی (ایمکو) درخواست کرد تا جلسه ای را تشکیل دهد و مسائل حقوقی و فنی مربوط به آلودگی دریایی را مورد بحث و بررسی قرار دهد. پیرو اینگونه جلسات بود که تهیه کنوانسیون های بین المللی مورد توجه قرار گرفت. دو کنوانسیون از نتایج عمده فعالیت های ایمکو پس از حادثه توری کانیون بود. این کنوانسیون ها عبارتند از: کنوانسیون ۱۹۷۳ راجع به جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی ها^{۲۷۴} و کنوانسیون ۱۹۷۴ راجع به ایمنی حیات در دریا.^{۲۷۵} به هر حال ضرر و زیان آلودگی نفتی محیط زیست دریایی به

^{۲۷۴}. The ۱۹۷۳ Convention for the Prevention of Pollution from Ships (The so-called MARPOL Convention).

^{۲۷۵}. The ۱۹۷۴ Convention of Safety of Life at Sea (The so-called SOLAS Convention).

حادثه توری کانیون محدود نمی شود^{۲۷۶} و حتی با وجود تدوین کنوانسیون های مزبور همچنان حوادث دریایی بسیاری رخ داده اند که منجر به نشر بیش از ده میلیون گالن نفت به نواحی دریایی در بخش های گوناگون جهان شده است.^{۲۷۷} بسیاری از ان حوادث در خلیج فارس و یا دریای عمان و از جمله در نواحی تحت پوشش کنوانسیون منطقه ای ۱۹۷۸ کویت روی داده اند. در ضمن یکی از بزرگ ترین آلودگی نفتی در جهان در ۲۶ ژانویه ۱۹۹۱ رخ داد که در نزدیکی سواحل کویت بود و در اثر آن ۲۴۰ میلیون گالن نفت به منطقه خلیج فارس سرازیر شد.^{۲۷۸} همان گونه که مشاهده می شود، با وجود تمام کوشش های بین المللی در زمینه پیشگیری از حوادث منجر به آلودگی دریایی، به ویژه ناشی از نفت، این حوادث همچنان رخ می دهد. براین اساس باید اقدامات کافی به عمل آید تا از کاهش حوادث آلودگی دریایی و نیز کنترل آنها اطمینان حاصل شود.

کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها و حفاظت از محیط زیست دریایی

مهم ترین سند بین المللی که ساختار کلی را برای حمایت از محیط زیست دریایی ارائه می دهد، کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها می باشد. بخش دوازدهم این کنوانسیون با عنوان حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی، مواد ۱۹۲ تا ۲۳۷ به طور ویژه به مسأله حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی می پردازد. در ضمن اگرچه این

۲۷۶. برای نمونه می توان به حادثه کشتی آموکو کادیز (Amoco Cadiz) در ۱۶ مارس ۱۹۷۸ میلادی و نیز حادثه کشتی اکسون والدز (Exxon Valdez) در سال ۱۹۸۹ اشاره کرد.

۲۷۷. چنین آلودگی های نفتی محیط زیست دریایی به ویژه ناشی از حوادث مربوط به نفتکش های عظیم و بهره برداری از چاه های نفت بوده اند. در ضمن نواحی دریایی که تاکنون بیشترین آلودگی های دریایی ناشی از ریزش نفت و مواد نفتی را به خود دیده اند به ترتیب عبارتند از: خلیج مکزیک، نواحی دریایی شمال شرقی آمریکا، دریای مدیترانه، خلیج فارس، دریای شمال، سواحل ژاپن، دریای بالتیک، سواحل انگلستان و کانال انگلیس، سواحل مالزی و سنگاپور، ساحل غربی فرانسه و سواحل شمالی و غربی اسپانیا و سواحل کره.

۲۷۸. موارد دیگر آلودگی های دریایی ناشی از نفت در منطقه خلیج فارس و دریای عمان عبارتند از: اطراف چاه های نفت نوروز ایران (۴ فوریه ۱۹۸۳، ۸۰ میلیون گالن نفت)، خلیج عمان (۱۹ دسامبر ۱۹۷۲، ۳۷/۹ میلیون گالن نفت)، سواحل کویت (۲۰ اوت ۱۹۸۱، ۳۱/۲ میلیون گالن نفت)، سواحل ایران (۲۵ مه ۱۹۷۸، ۲۸ میلیون گالن نفت)، در حدود ۱۴۰ کیلومتری جنوب جزیره خارک (۶ دسامبر ۱۹۸۵، ۲۱/۴ میلیون گالن نفت)، خلیج عمان در حدود ۹۳ کیلومتری مسقط (۹ دسامبر ۱۹۸۳، ۱۴ میلیون گالن نفت)، خلیج فارس (حدود ۱۱ کیلومتری دوی) (۲۶ اوت ۱۹۷۹، ۱۱/۲ میلیون گالن نفت).

بخش به طور خاص بر روی مسأله حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی متمرکز است، اما قسمت های دیگری نیز از این کنوانسیون مقرراتی را در زمینه محیط زیست دریایی شامل می شود.

قسمت پنجم از بخش دوازدهم کنوانسیون مزبور با عنوان قواعد بین المللی و قوانین ملی در زمینه پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی است که قواعد و اصول کلی حاکم بر پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریایی ناشی از شش منبع عمده آلودگی را دربرمی گیرد که پیش از این به آنها اشاره شد. مواد قسمت پنجم از بخش دوازدهم کنوانسیون به طور اساسی مقررات مشابهی را دربر می گیرند و دولت ها را ملزم می کنند تا اقدامات ذیل را انجام دهند:

(الف) پذیرش قوانین و مقررات برای پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از منابع مذکور، به ویژه قوانین و مقرراتی که تاثیر آنها در مورد این منابع آلودگی کمتر از تاثیر قواعد و معیارهای بین المللی و رویه ها و شیوه های توصیه شده نباشد.

(ب) اتخاذ هر نوع تصمیم دیگری که برای پیشگیری، کاهش و کنترل چنین آلودگی هایی ضروری باشد.

(ج) کوشش برای هماهنگی برنامه ها در ارتباط با پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از منابع مذکور در سطح منطقه ای به طور مقتضی. و

(د) کوشش در جهت تدوین قواعد، معیارها، رویه ها و شیوه های توصیه شده در سطح جهانی و منطقه ای، از جمله از طریق سازمان های بین المللی صلاحیت دار برای پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از منابع مذکور.

یادآوری می شود که پس از پذیرش کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها، مقررات این کنوانسیون در زمینه محیط زیست دریایی از جمله حمایت از محیط زیست دریایی و استفاده های پایدار از منابع آن در انعقاد اسناد و کنوانسیون های بین المللی جدید تحت نظر سازمان ملل متحد و یا نهادهای آن سازمان به ویژه مؤسسات تخصصی و یا برنامه های اجرایی آن و نیز از سوی نهادهای منطقه ای مورد توجه قرار گرفته و در اسناد و کنوانسیون های مزبور درج شدند.

خلیج فارس یک ناحیه دریایی ویژه

خلیج فارس یک دریای نیمه بسته است که از طریق تنگه هرمز و دریای عمان به اقیانوس هند پیوند داده می شود. پهنای خلیج فارس در قسمت های گوناگون آن از ۴۰۰ مایل دریایی کمتر است. بدین ترتیب از زمان پذیرش کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ و تدوین قواعد جدید برای مناطق دریایی و از جمله در نظر گرفتن محدوده ۲۰۰ مایل دریایی برای مناطق انحصاری اقتصادی و فلات های قاره^{۲۷۹}، خلیج فارس تحت پوشش مناطق انحصاری اقتصادی و فلات های قاره (بستر و زیربستر دریاها) درآمده است. در ضمن پیش از پذیرش کنوانسیون مزبور نیز موافقتنامه هایی در ارتباط با تحدید حدود در زمینه فلات های قاره خلیج فارس میان دولت های ساحلی منعقد شده است.

عمق متوسط خلیج فارس ۳۵ متر است. مجموعه عوامل گوناگونی خلیج فارس را در مقابل آلودگی آسیب پذیر ساخته است. این عوامل عبارتند از: (الف) میزان بالای تبخیر آب (در حدود ۱۵۰ تا ۴۰۰ سانتی متر در سال)، (ب) میزان بالای شوری در برخی نواحی، و (ج) زمان طولانی برای جریان و انتقال آب (به طور متوسط بین ۳ الی ۵ سال).

به دلیل این شرایط ویژه و گسترش فعالیت های بهره برداری و انتقال نفت بوده است که برنامه محیط زیست سازمان ملل متحد (یونپ) خلیج فارس را همراه با دریای سرخ، دریای سیاه، دریای بالتیک، کانال انگلیس و تعداد دیگری از اکوسیستم های دریایی حساس، به عنوان نواحی دریایی خاص در نظر گرفته است که مراقبت های ویژه ای را برای حفاظت از محیط زیست دریایی نیاز دارند.

در ضمن حتی پیش از اقدام یونپ نیز سازمان بین المللی دریایی (ایمو) خلیج فارس را به عنوان یکی از نواحی ویژه در قالب کنوانسیون بین المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها (کنوانسیون مارپول، لندن ۳ نوامبر ۱۹۷۳) تعریف کرده است. بر طبق قسمت ۱ تا ۱۰ فصل اول ضمیمه ۱ کنوانسیون مارپول با عنوان مقررات مربوط به پیشگیری از آلودگی ناشی از نفت^{۲۸۰}، ناحیه ویژه به عنوان ناحیه دریایی تعریف می شود که به دلایل مربوط به شرایط اقیانوس نگاری و اکولوژیکی و نیز رفت و آمد دریایی، پذیرش روش های الزامی ویژه برای پیشگیری از آلودگی دریایی ناشی از نفت در آن ناحیه لازم می باشد.

۲۷۹. در زمینه دولت های ساحلی که فلات های قاره آنها به طور طبیعی به ماورای ۲۰۰ مایل دریایی گسترش می یابد، تحت شرایطی می توانند از فلات های قاره بیشتری (در برخی موارد تا ۳۵۰ مایل دریایی) برخوردار شوند.

۲۸۰. Annex ۱ of MARPOL: Regulations for the Prevention of Pollution by Oil.

بررسی کنوانسیون منطقه ای خلیج فارس (کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت)

از تاریخ ۱۵ تا ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ میلادی کنفرانس منطقه ای با شرکت نمایندگان دولت های ساحلی خلیج فارس در زمینه حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی خلیج فارس در کویت برگزار شد. این کنفرانس در ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ سه سند عمده را مورد پذیرش قرار داد: نخست طرح اقدام برای حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی خلیج فارس^{۲۸۱}، دوم کنوانسیون منطقه ای خلیج فارس راجع به همکاری در زمینه حمایت از محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی (کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت)^{۲۸۲}، و سوم پروتکل همکاری منطقه ای در زمینه مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و دیگر مواد زیان آور در موارد اضطراری^{۲۸۳}.

به علاوه پیرو ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت مبنی بر پذیرش پروتکل های اضافی، سه پروتکل های دیگری در زمینه منابع گوناگون آلودگی دریایی خلیج فارس و دریای عمان پذیرفته شده اند که از جمله عبارتند از: پروتکل مربوط به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و بهره برداری از فلات قاره، پروتکل حمایت از محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی ناشی از فعالیت های انجام شده در خشکی (منابع مستقر در خشکی)، و پروتکل کنترل نقل و انتقال و دفع مواد زاید خطرناک و دیگر مواد زاید در مرزهای دریایی.

دولت های عضو کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت عبارت از این ۸ دولت می باشند که همگی دولت های ساحلی خلیج فارس و دریای عمان هستند: ایران، بحرین، عراق، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی.

هدف کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت

طبق قسمت (الف) ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت، هدف عمده این کنوانسیون پیشگیری، کاهش و مبارزه با آلودگی محیط زیست دریایی در ناحیه دریایی تعریف شده در ماده ۲ کنوانسیون مزبور می باشد.

^{۲۸۱}. The Action Plan for the Protection and Development of the Marine Environment and the Coastal Areas.

^{۲۸۲}. The Persian Gulf Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution (The so-called ۱۹۷۸ Kuwait Convention).

^{۲۸۳}. Protocol concerning Regional Co-operation in Combating Pollution by Oil and other Harmful Substances in Cases of Emergency.

سازمان منطقه ای برای حمایت از محیط زیست دریایی (راپمی)^{۲۸۴}

ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت به سازمان منطقه ای برای حمایت از محیط زیست دریایی (راپمی) اختصاص دارد. قسمت الف ماده ۱۶ کنوانسیون مزبور بیان می دارد که دولت های متعهد بدین وسیله سازمان منطقه ای حمایت از محیط زیست دریایی را تشکیل می دهند که مقر دایمی آن در کویت خواهد بود. راپمی نقش اساسی را در ایجاد هماهنگی فنی برای اجرای طرح اقدام کویت ایفاء کرده است. در ضمن راپمی به هشت دولت عضو کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت در به اجرا درآوردن این کنوانسیون و پروتکل های آن کمک کرده و به آنها یاری می دهد تا پروژه هایی را از جمله در زمینه ارزیابی های زیست محیطی و مدیریت زیست محیطی و نیز در ارتباط با آگاهی و آموزش عمومی به اجرا درآورند. راپمی کار خود را از سال ۱۹۸۲ آغاز کرد تا به عنوان دبیرخانه کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت عمل کند. برنامه های راپمی به طور عمده نظارت بر محیط زیست دریایی و مدیریت آن، نظارت بر تصویب قوانین مربوط، تهیه پروتکل های لازم، افزایش آگاهی و آموزش عمومی را دربر می گیرد.

ناحیه دریایی تحت نظارت راپمی

ناحیه دریایی تحت نظارت راپمی در ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت تعریف شده است. این ناحیه توسط سواحل ایران، بحرین، عراق، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی پوشش داده می شود و ناحیه دریایی خلیج فارس و دریای عمان را دربردارد. این نکته باید خاطر نشان شود که اصطلاح "ناحیه دریایی راپمی" برای اولین بار از سوی نمایندگان کشورهای ساحلی خلیج فارس پذیرفته شد تا زمینه موفقیت و پذیرش کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت در خصوص ناحیه مزبور به وجود آید. چنین توافقی نشان از خواست و اراده دولت های ساحلی خلیج فارس دارد تا با وجود اختلاف نظر در زمینه مرزهای دریایی در خلیج فارس در زمینه حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی مشترک با یکدیگر همکاری کنند.

نقص کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت

هدف اصلی از تدوین کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت آن بود که با آلودگی دریایی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان برخورد لازم صورت گیرد و از محیط زیست دریایی چنین منطقه ای

^{۲۸۴}. Regional Organization For the Protection of the Marine Environment (ROPME).

حمایت و حفاظت ضروری به عمل آید. به هر حال این کنوانسیون کمبودهایی را به همراه دارد. مهم ترین نقص این کنوانسیون آن است که مسأله حمایت و حفاظت از منابع زنده دریایی موجود در منطقه مزبور و نیز مسأله استفاده های پایدار از آنها را مورد توجه قرار نمی دهد.^{۲۸۵} به منظور اجرای یک برنامه توسعه پایدار در منطقه خلیج فارس و دریایی عمان هر چند حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی یک بخش جدایی ناپذیر از این برنامه را تشکیل می دهد، اگر مسأله حفاظت و حمایت از منابع زنده دریایی از جمله منابع متنوع دریایی و ژنتیک و نیز چگونگی بهره برداری از آنها مورد توجه قرار نگیرد، چنین برنامه ای کامل نخواهد بود. در این خصوص برای نمونه باید اشاره کرد که کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد یکی از اسناد بین المللی می باشد که هم به مسأله حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی پرداخته است و هم مقررات ویژه ای را در زمینه حفاظت و مدیریت منابع زنده دریایی و نیز بهره برداری پایدار از آنها، خواه در مناطق دریایی تحت صلاحیت دولت های ساحلی، خواه در ماورای این مناطق در دریاهای آزاد را دربر دارد.

ساختار سازمانی راپمی

بر طبق قسمت (ب) ماده ۱۶ از بخش کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت راپمی از سه نهاد اصلی تشکیل شده است: دبیرخانه، شورا و کمیسیون قضایی. در ذیل به اختصار به نقش هر یک از این نهادها پرداخته می شود.

دبیرخانه راپمی^{۲۸۶}

در اولین اجلاس شورای راپمی در آوریل ۱۹۸۱ میلادی تصمیم گرفته شد تا دبیرخانه دائمی برای راپمی برقرار شود. این دبیرخانه کار خود را از اول ژانویه ۱۹۸۲ میلادی آغاز کرد و تمام فعالیت های دبیرخانه موقتی یونپ را که وظایفش در ۳۱ دسامبر ۱۹۸۱ میلادی خاتمه

۲۸۵. از دیگر نقایص کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت می توان به عدم وجود پروتکل های تکمیلی مربوط به آن (تا زمان نگارش این مقاله) در زمینه برخی از منابع آلودگی مانند آلودگی ناشی از کشتی ها و ناشی از اتمسفر اشاره کرد. هرچند در مورد این گونه منابع آلوده کننده محیط زیست دریایی قواعد بین المللی وجود دارد، به نظر ضروری می رسد که پروتکل های تکمیلی نیز در خصوص این گونه منابع آلوده کننده نیز تهیه شود و به کنوانسیون مزبور اضافه شود. چنین اقداماتی می تواند در صورت عملی شدن مفاد پروتکل ها اثرات مثبتی را برای منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان به همراه داشته باشد.

^{۲۸۶}. The ROPME Secretariat.

یافته بود، برعهده گرفت و این فعالیت ها را ادامه داد. بدین ترتیب تمام مسؤولیت ها و کارکنان دبیرخانه موقت مزبور به دبیرخانه راپمی انتقال یافت.

دبیرخانه راپمی، از جمله دبیرکل اجرایی آن، وظایفی را که در اجرای کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت و پروتکل های آن ضروری می باشند، به اجرا درمی آورد. این دبیرخانه همچنین بر فعالیت های راپمی نظارت می کند. وظایف دبیرخانه راپمی در ماده ۱۸ کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت تعریف شده است که عبارتند از:

(الف) دعوت برای برگزاری اجلاس شورای راپمی، نهادهای فرعی آن و گروه های کاری موقتی و ویژه ای که در ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت به آنها اشاره شده است و نیز تهیه تدارکات در زمینه برگزاری این اجلاس ها،

(ب) انتقال یادداشت ها، گزارش ها و اطلاعات دیگر به دولت های متعاقد، و

(ج) پاسخ گویی به پرسش دولت های متعاقد و دریافت اطلاعات از آنها و نیز تبادل نظر با این دولت ها در زمینه مسائل مربوط به کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت و پروتکل های آن.

شورای راپمی^{۲۸۷}

شورای راپمی از نمایندگان دولت های متعاقد در سطح وزیران تشکیل می شود. این شورا در زمینه امور اداری و نیز اجرای برنامه های راپمی تصمیم گیری می کند. پیرو تصمیم شورای راپمی در اجلاس ششم آن در آوریل ۱۹۸۸ میلادی اجلاس این شورا به جای برگزاری سالیانه براساس هر دو سال یک بار برگزار می شود. هدف از چنین تغییری در اختیار داشتن وقت کافی برای بررسی گزارش های دبیرخانه راپمی راجع به برنامه های تصویب شده راپمی و اتخاذ تصمیم ضروری بود. در ضمن در آوریل ۱۹۸۱ میلادی شورای راپمی تصمیم گرفت تا یک کمیته اجرایی متشکل از برخی از اعضای شورا یعنی ایران، بحرین، عراق و عربستان سعودی را تشکیل دهد تا وظایف این شورا را در فاصله میان اجلاس های شورا انجام دهد.

کمیسیون قضایی راپمی^{۲۸۸}

طبق ماده ۲۵ کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت، راجع به حل اختلافات، اگر دولت های متعاقد قادر نباشند تا اختلافات خود را راجع به تفسیر و یا به کارگیری کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت از

^{۲۸۷}. The ROPME Council.

^{۲۸۸}. The ROPME Judicial Commission.

طریق مذاکره و یا به هر روش مسالمت آمیز دیگری به انتخاب خود حل و فصل کنند، اختلافاتشان باید از طریق "کمیسیون قضایی حل و فصل اختلافات برطرف شود. به دنبال تصمیم کمیته اجرایی رایپی در مارس ۱۹۸۹ میلادی کمیسیون قضایی رایپی با شرکت نمایندگان ۶ دولت عضو (ایران، عراق، کویت، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی) تشکیل شد. این نمایندگان باید در زمینه حقوق بین الملل و امور قضایی از مهارت و تجربه بسیاری برخوردار باشند. این نمایندگان به طور موقت و برای مدت ۵ سال منصوب می شوند. اساسنامه کمیسیون قضایی صلاحیت های این کمیسیون را به شرح ذیل تعیین می کند:

(الف) صلاحیت در حل و فصل اختلافات میان دولت های عضو، از جمله در زمینه تفسیر و به کارگیری مقررات کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت و پروتکل های آن، تعهدات کلی درج شده در ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت، اجرای تعهدات درج شده در طرح اقدام کویت و اقدامات انجام شده برای حمایت از محیط زیست دریایی و مبارزه با آلودگی در کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت و پروتکل های آن،

(ب) صلاحیت برای صدور آرای مشورتی در خصوص مسائل حقوقی بنا به درخواست شورای رایپی و در زمینه تفسیر مقررات یک معاهده راجع به حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی، به کارگیری قواعد حقوق بین الملل در زمینه پیشگیری، کاهش و مبارزه با آلودگی دریایی، تفسیر قواعد و رویه های رایپی و هر موضوع دیگری که از سوی شورای رایپی به کمیسیون قضایی ارجاع شود.

دولت های عضو رایپی و کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد

همان گونه که اشاره شد، کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها قواعد کلی را راجع به جلوگیری از آلودگی دریایی و حمایت از محیط زیست دریایی دربر می گیرد. عضویت دولت های عضو رایپی به کنوانسیون مزبور تاثیر مثبتی بر منطقه خلیج فارس و دریای عمان به همراه خواهد داشت. تمام هشت دولت ساحلی خلیج فارس و دریای عمان که عضو کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت و نیز رایپی می باشند، کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها را امضاء نموده اند اما هنوز همه آنها این کنوانسیون را تصویب نکرده اند. تاکنون ۵ دولت ساحلی خلیج فارس کنوانسیون مزبور را تصویب کرده اند. این ۵ دولت عبارتند از: بحرین (۳۰ مه ۱۹۸۵)، عراق (۳۰ ژوئیه ۱۹۸۵)، کویت (۲ مه ۱۹۸۶)، عمان (۷ اوت ۱۹۸۹) و عربستان سعودی (۲۴ آوریل ۱۹۹۶). در ضمن سه دولت

ایران، قطر و امارات متحده عربی (تا زمان نگارش این مقاله) هنوز کنوانسیون مذکور را تصویب نکرده اند. به هر حال کوشش لازم باید صورت گیرد که این سه دولت نیز با تصویب کنوانسیون مزبور، زمینه های حمایت بیشتر از محیط زیست دریایی منطقه خلیج فارس و دریای عمان را فراهم کنند.

نتیجه گیری

براساس تجزیه و تحلیل مسائل یاد شده، می توان نتیجه گرفت که به دلیل ویژگی های اکولوژیکی منطقه دریایی خلیج فارس و نیز وجود عوامل آلوده کننده دریایی گوناگون و به ویژه نفتکش های بزرگ این منطقه حمایت و حفاظت ویژه ای را طلب می کند. بر همین پایه نیز بوده است که کنوانسیون مستقلی برای حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی منطقه خلیج فارس و دریای عمان تدوین شد و نهاد اجرایی نیز برای نظارت بر اجرای مفاد این کنوانسیون و پروتکل های آن برقرار شد. به هر حال منابع آلوده کننده دریایی متنوع و گسترده بوده و تاثیرات جبران ناپذیری را به همراه دارند. بنابراین نیاز به مراقبت جدی و دقیق برای حفاظت از محیط زیست دریایی خلیج فارس یک ضرورت اجتناب ناپذیر است. بدین ترتیب دولت های ساحلی خلیج فارس باید بر کوشش های خود در جهت حفاظت از محیط زیست دریایی خلیج فارس و در راستای کنوانسیون ۱۹۷۸ کویت بیافزایند و با تکمیل پروتکل های مربوط به منابع آلودگی دریایی و نیز با تصویب قوانین داخلی جامع در زمینه حفاظت از محیط زیست دریایی خلیج فارس به صورت یکسان و هماهنگ و با به کار گرفتن آنها در عمل زمینه حمایت بیشتر از این محیط زیست دریایی را به وجود آورند. چنین اقداماتی به ویژه از آن جهت ضرورت دارد که منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان یک منطقه دریایی است که همانند دیگر مناطق دریایی به نسل های حاضر و آینده تعلق دارد.