

تقریرات کلاسی درس حقوق دریاها

دکتر نجفی اسفاد

قسمت اول:

کتاب رژیم و زوایای حقوقی دریای خزر که نویسندگان مختلفی از نویسندگان ایرانی و خارجی مقالاتی دارند که باید ترجمه شود.

در رابطه با تحلیل عملکرد بین‌المللی دولتها نیز در طول ترم ۲ یا ۳ عنوان بیشتر نمی‌توانیم کار کنیم در بحث ح دریاها سه شاخه حقوقی سراغ داریم:

۱- حقوق دریا in't law of the sea

۲- حقوق دریایی? و Maritime law

۳- حقوق بین‌الملل آبها of water in't law

حقوق دریاها و ح دریایی یک وجه اشتراکی دارند و آن کشتی است که باید ببینیم چه تعریف و تقسیم‌بندی دارد. در قلمرو ح دریاها بحث صلاحیت برحسب نوع کشتی قابل اعمال است. احراز صلاحیت منوط به این تقسیم‌بندی شناورهاست.

کشتی چیست؟

در ح ب دریایی تعریف دقیق‌تری وجود دارد و البته در قوانین داخلی کشورها هم کشتی تعریف شده است. در قانون دریایی کشور خودمان بند ۲ ماده ۵۴ می‌گوید: کشتی به وسیله‌ای اطلاق می‌شود که در دریا بار حمل کند. این تعریف جامع و مانعی نیست در این تعریف چند اشکال وجود دارد. مسافر از آن خارج است و به هر وسیله‌ای می‌توان عنوان کشتی را اطلاق کرد و رودخانه در نظر گرفته نشده است. هر سند ب دریایی را ملاحظه کنید. به لحاظ سبک و سیاق مقررات و ضوابط در ابتدا در بحث عناوین و اصطلاحات کشتی تعریف شده است. کنوانسیون اس‌وی‌سی، کنوانسیون لندن در رابطه با مقابله با آلودگی، در همه اینها کشتی مورد تعریف و توجه قرار گرفته است اما یک سندی وجود دارد که در رابطه با ثبت کشتی که معروف است به کنوانسیون لندن ۱۹۸۶. ماده ۲ سند: کشتی

عبارت از هر گونه شناور دریارو و هدایت‌شونده که با نیروی محرکه خود برای حمل و نقل کالا، مسافر یا هر دو در تجارت دریایی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد به استثناء شناورهای با ظرفیت ناخالص ثبت شده زیر ۵۰۰ تن. این کاملترین تعریفی است که در ح ب می‌توانیم داشته باشیم و مورد استناد قرار دهیم. کشتی وسیله‌ای دریارو است. دریا شامل اقیانوس، دریا و منظور آنها است. با نیروی محرکه خود می‌تواند با نیروی باد - مازوت و نیروی سوخت اتمی و به منظور حمل کالا و غیره می‌باشد، به استثناء شناورهای ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن ظرفیت خالص یعنی حجم ثبت شده، قانونی و رسمی است که کشتی می‌تواند بار قبول و حمل کند که معمولاً در انبارهای کشتی و در کشتیرانی جایز است و چیدمان کالا صورت می‌گیرد ظرفیت ناخالص یعنی این ظرفیت بعلاوه جاها و اماکنی که در کشتی هست و قابلیت جای دادن مسافر را ندارد. مثلاً روی عرشه معمول نیست کالا چیده شود. ممکن است کالاها را در راهروهای کشتی قرار دهند. بنابراین، این تعریف را می‌توانیم مبنای تعریف کشتی قرار دهیم.

کنوانسیون ۱۹۸۶ هنوز لازم‌الاجرا نشده است.

کشتی: ثبت، پرچم و تابعیت

در بحث حقوق دریاها حدود ۲۰۰ کنوانسیون داریم.

از جمله مطالبی که در بحث کشتی مطرح می‌شود بحث ثبت کشتی است. یک کشتی تا قبل از ثبت آن با یک تکه شیء فرقی ندارد. آنچه که یک واقعه حقوقی حساب می‌شود و به این شیء بی‌هویت، هویت می‌دهد ثبت کشتی است. در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ برای ثبت کشتی مقرراتی در نظر گرفته شده است و معمول براین است که برای کشتی متقاضی در کشوری که کشتی در آنجا به ثبت می‌رسد باید یک علاقه‌ای وجود داشته باشد. ثبت کشتی باید براساس علاقه‌ای باشد که کشتی با کشوری دارد که بنام آن ثبت می‌شود. معمولاً در کشورها یک سازمانی متولی ثبت است که یا وزارتخانه است یا یک سازمانی است که فردی از یک وزارتخانه به حساب می‌آید. در ایران سازمان بنادر و دریانوردی را داریم. در کشور کروات و وزارت حمل و نقل دریایی وجود دارد. در کانادا وزارتخانه دارد. معمولاً اداره‌ای که برای ثبت کشتی در نظر گرفته می‌شود، دفاتری موجود است که شماره و کد دارد و از طرف نهاد قضایی و اجرایی کنترل می‌شود و مهر و موم می‌شود و برای ثبت کشتی باید نامی داشته باشد. نام کشتی باید توسط سازمان کنترل شود. مقر و محل اقامت کشتی باید مشخص باشد

و مشخصات کشتی باید در دفتر مشخص شود. در سند کشتی این نام حک شود. به زبان لاتین و زبان کشورها حک شود. در انتهای کشتی مقر کشتی ثبت می شود.

مشخصات کشتی در دفترچه خود کشتی می آید. همه این عملیات که انجام شد به کشتی اجازه می دهند که پرچم آن کشور را بر روی خود منقوش داشته باشد. در انتهای کشتی پرچم منقوش می شود نهایتاً کار ثبت و به اهتزاز در آمدن پرچم به انجام می رسد و پرچم ایرانی و پرچم پاشنه که معرف تابعیت کشتی است. با نصب پرچم کشتی هویت پیدا می کند و شما در ح ب می توانید از آن حمایت سیاسی کنید کشتی وقتی که شخصیت حقوقی پیدا می کند به آن می گویند Rem یعنی شخص حقوقی. در حقوق ما یک شخص حقیقی داریم که در مورد آن عمل حقوقی انجام می دهیم و یک شخص حقوقی. که کشتی وقتی ثبت شد دارای شخصیت حقوقی پیدا می کند. یعنی Rem. در غرب کشتی خودش خواهان و خواننده دعوی قرار می گیرد. در حقوق عمومی هم می تواند مورد تعرض قرار گیرد و ممکن است پای کشورها را به میان بکشد برای اینکه یک تبعه محسوب می شود.

بستگان کشتی یکی شوهر کشتی ship's husband. معمولاً یک شرکتی می آید هزینه های تعمیر و مدیریت و تجهیز و غیره را بعهده می گیرد و تمام نیازمندیهای یک سفر را تامین می کند و لذا می شود ship's husband و دیگری خواهر کشتی، کشتی دیگر است که توسط خود ما تعیین می شود.

پرچم سینه معرف آبهایی است که هم اینک کشتی در آن قرار گرفته است حال ممکن است کشتی در حال عبور باشد یا لنگر انداخته این پرچم مالکیت و تابعیت ندارد و پرچم سینه نشانگر محل قرار گرفتن آن است.

در دریای آزاد اصولاً از پرچم سینه استفاده نمی شود. یک پرچم دیگر وجود دارد و آنهم پرچم های مخابراتی بین المللی دریایی است برای مخابره وضعیت کشتی. برای اعلام وضعیت کشتی. واحد پرچم شعله است و می گویند از یک شعله پرچم استفاده شد یا دو شعله و غیره آیا می شود کشتی دو پرچم داشته باشد؟

دو پرچم نمی تواند پرچم یک کشور باشد یا اینکه کشور دارای دو تابعیت باشد. امکان دارد بدلیل ماموریتی که کشتی پیدا کند و کشتی در آن سازمان کار کند و در سالهای بعد از جنگ جهانی دوم (دهه ۵۰) بدلیل اینکه کشتیرانی هزینه دارد هر کشتی روزی ۳۰ هزار دلار هزینه

دارد و دلیل آن این است که سازمانها حق اعطاء تابعیت را ندارد اما می تواند اعطاء ماموریت کند. از طرف دیگر مقررات کار روز بروز سخت تر شده است. سی سال پیش بیمه اجباری نبوده اما امروزه اجباری است. کشتی ها استانداردهایی را باید رعایت کنند از لحاظ بهداشتی، تغذیه، دارو و تعهداتی وجود دارد که در قوانین دریایی کشورها مطرح است. کشورهای اروپایی گفتند که کشتی ها را می بریم در جایی به ثبت می رسانیم که این استانداردها را نداشته باشد و این هزینه ها را بدنال نداشته باشد لذا می رفتند در جایی که این قضیه در آن نباشد کشتی را به ثبت می رسانند.

در لیبریا که یک کشور مایکرو است ۳۵۰۰ کشتی ثبت شده و در حالیکه ایران ۱۵۰ کشور به ثبت رسیده است. کشتی هایی که بدون استاندارد و در لیبریا به ثبت می رسند تابوت دریایی گفته می شود. بنابراین پرچم مصلحتی به کشتی هایی اعطاء می شود که با استانداردهای ضعیف کشورهای مذکور به ثبت می رسد. پرچم مصلحتی پرچمی است که هیچگونه علقه بین کشور صاحب آن و کشور ثبات وجود ندارد. باهاما هم یکی از کشورهای است که کشتی ها را به ثبت می رساند.

کشتی هایی که متعلق به اتحادیه ها هست مثل اتحادیه خلیج فارس - اتحادیه کشورهای آفریقا یا اروپا، اینها باید با حفظ تابعیت خود به این اتحادیه وارد شود. اتحادیه دارای ۶۰ کشتی است ۱۲ کشتی دارد و ایتالیا ۸ کشتی و لذا کشتی ها با حفظ تابعیت با نصب لوگو و پرچم که نشان دهنده عضویت در اتحادیه است را می توانند نصب کنند.

در رابطه با این بحث چند سوال مطرح می شود.

اصولاً وقتی که یک کشتی بازرگانی وارد آبهای داخلی می شود اصولاً برای ورودش چه شرایطی را بایستی رعایت کند و چه مدارکی باید همراه کشتی باشد تا کشور ساحلی بتواند اجازه ورود به کشتی را صادر کند و با آن همکاری کند. در این خصوص مقررات کشور آمریکا مقرراتی است که در عین حالیکه مقررات ب محسوب می شود وجهی دارد که اصولاً در جامعه ب و ایجاد نظام یکسان ب نقشی بسیار مهمی داشته و دارد و بسیاری از مقررات بین المللی الهام گرفته از آن مقررات است که در رابطه با ورود کشتی همانطور در مقررات آمریکا آمده یک ؟ هست بایستی در زمان ورود کشتی به آبهای داخلی و بندر کشور مورد نظر باید این مدارک در کشتی باشد و در بدو ورود به بندر این مدارک باید ارائه شود. این مدارک عبارتند از:

در کنوانسیون ۱۹۶۵ در رابطه با *general departure maritime traffic* چند مورد را تاکید کرده که باید وجود داشته باشد و کشتی باید آنها را ارائه بدهد. وقتی وارد بندر می‌شود آبراهها و گذرگاههایی در بندر است که بصورت مصنوعی ساخته شده و کشتی در آنجا توقف می‌کند و مقام بندری وقتی که می‌خواهد مدارک را بررسی کند می‌آید روی کشتی و مدارک را بررسی می‌کند و از آن زمان دیگر کشتی در اختیار بندر قرار می‌گیرد و به بندر هدایت می‌شود و در مرحله دوم مدارک به داخل بندر و به دفتر برده می‌شود و در آنجا بررسی می‌شود.

رژیم یا مقررات حقوقی حاکم بر آبهای داخلی چه رژیمی است آیا نیاز به اخذ مجوز کشور ساحلی هست یا نه؟ اصولاً آبهای داخلی معادل سرزمین است. ارزش و اعتبار خشکی را به آبهای داخلی می‌دهند صیانت از کشور و حاکمیت کلی و اصل نظام عمومی و امنیت و صلحی که باید در کشور باشد تمام آن قواعد در آبهای داخلی هم به رسمیت شناخته شده است. در این رابطه کشورهایی که نظام حقوقی مترقی دارند. برای آنها تردد از این آبها و توقف در این آبها مقررات مشخص و مصرحی دارند که هیچ اشکالی را باقی نمی‌گذارد می‌شود مراجعه کرد و جواب را یافت. در کشور ما متأسفانه اصولاً این صراحت لهجه و کلام و تصریح در قانون را نداریم و در واقع قانونی نداریم. بعضی از نویسندگان مثلاً آقای بیگدلی وقتی در مورد آبهای داخلی می‌خواهد صحبت کند به عمومات اشاره می‌کنند یا باید از مقررات بین‌المللی استناد کنیم یا به مقررات برخی کشورها مثل آمریکا مراجعه می‌کنیم. کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ وارد آبهای داخلی نشده است. مشکلاتی که در پاره‌ای کشورها وجود دارد متأسفانه از همین جا آب می‌خورد و در حقیقت نحوه خروج و ورود کشورها، احکام کشتی‌ها و صلاحیت مسایلی که در داخل کشورها رخ می‌دهد به قانون تبدیل نشده است. در قسمتی از کتاب درخصوص *vessels nor aircratt* بحث ورود کشتی‌ها به آبهای داخلی و مسئله *Jurisdiction* با صلاحیت قضایی از نویسندگان و حقوقدانان آمریکا و کمیسیونها استفاده کرده و مورد توجه قرار داده است.

کنوانسیون وجود دارد بنام *international maritime and ports* ۱۹۲۳ در ماده یک اشاره می‌کند: اصلی را به رسمیت می‌شناسد و آن اینکه تمام بنادر که توسط کشتی‌های دریارو مورد استفاده هستند برای تجارت آزاد هستند و کشورها را تابع قید و شروطی نمی‌کند. آقای کلمبوز نویسنده مشهور آمریکایی یک تفسیری را در همین رابطه مطرح

می‌کند در زمان صلح بنادر باید در مقابل و نزد ترافیک بین‌المللی باز باشند تا بتوانند بار را تخلیه کنند یا بار بگیرند و مسافر را سوار و پیاده کنند. در موقعیت اضطراری و وضعیت قهری بنادر نباید در مورد کشتی‌هایی که دچار این وضعیت شده‌اند، بسته شوند. اینها مواردی است که در مقررات آمریکا آمده و در کمیسیون ح ب هم تاکید شده است و در کمیته ح ب آمریکا مورد توجه قرار گرفته و آقای کلمبوز

the law of sea نیز آن را بصورت کامل مورد توجه قرار داده است. در رابطه با وضعیت اضطراری که صحبت می‌کند در همین convention آمده است در قسمت یک این سند از ماده ۴۸ آمده است: کشتی‌های خارجی حق ورود به قلمرو کشور ساحلی در واقع ضروری با هدف ایمنی کشتی یا پرسنلی بر روی عرشه یا برای ترک کردن را دارد.

پس ورود کشتی‌ها به آبهای داخلی و بنادر امری است که مقررات ح ب و قوانین ملی مثل آمریکا آن را پذیرفته و تصریح کرده که کشتی‌های بازرگانی می‌توانند وارد بنادر شوند و دسترسی داشته باشند. نکات ذیل قابل استنباط است.

در زمان صلح صحبت می‌کنیم و اصولاً در شرایط کلی چنین استنباطی می‌شود و اعمال می‌شود. کشورها می‌توانند برای این وضعیت یکسری قواعد و موافقت‌نامه‌هایی تنظیم کنند که شرایط راحتی سهل‌تر از قوانین ح ب بکنند و این به شرایط سیاسی بین کشورها بستگی دارد. شرایط را معمولاً می‌توانند سهل‌تر کنند اما سخت‌تر نه مگر در مورد کشورهایی که آنها را به رسمیت نشناخته است و از طرف دیگر یک قاعده ح ب هم داریم و آن اصل عدم تبعیض در خصوص کشتی‌ها و هواپیماهاست. اگر ما قراردادی را تنظیم کردیم و این قرارداد حالت دو طرفه داشته باشد و این قاعده علی‌حده‌ای است و براساس حقوق معاهدات اشکال ندارد و در نبود معاهده آن دو اصل باید رعایت شود.

کشتی‌های بازرگانی حامل بسط مناسبات اقتصادی بین کشورها هستند و لذا کشورها سعی می‌کنند که این کشورها را وارد حوزه‌های سیاسی و مخاصمات موجود نکنند و موجبات ضرر مردمان را فراهم می‌آورند. کشور ساحلی در آبهای داخلی بر موقعیت، نحوه بهره‌برداری و غیره حاکمیت دارد و در نظام بندر می‌گنجد و نظام بندر حاکم بر کانال‌های بین‌المللی و تاسیسات نزدیک به بندر است.

کشتی که وارد شط‌العرب می‌شود مثلاً اگر قصد ورود به ایران داشته باشد پرچم ایران بر روی سینه خود را تحت حاکمیت قوانین ایران قرار می‌دهد و اگر می‌خواهد برود ام‌القصر و

پرچم سینه‌اش عراق باشد معلوم است که تحت قواعد و قوانین عراق خواهد بود اما اگر رودخانه‌ای مثل نیل است بخشی از آن تحت حاکمیت مصر و بخشی هم تحت حاکمیت سودان است لذا در هر بخش تحت حاکمیت قوانین داخلی آن کشور خواهد بود.

در سال ۱۹۵۲ یک قضیه‌ای اتفاق افتاده است که بحث صلاحیت را مطرح می‌کند کشتی لویزیانا که آمریکایی است در ۳۰ مارس ۱۹۵۳ در حال عبور از کانال سوئز بوده است. شخصی بنام جان روس بوده است که خدمه و ملاح دریایی بوده که بر روی کشتی کار می‌کرده است و توسط شخصی دیگر مورد ضرب و شتم قرار می‌گیرد و فوت می‌کند. متهم به قتل هم دستگیر و تحویل مقامات مصر می‌شود. در کانال قواعد بندر حاکم است. خانم یا آقای متهم نامه‌ای می‌نویسد به یکی از نمایندگان کنگره مبنی بر اینکه همسرم که دست مقامات مصری است بخواهید که آمریکا مورد محاکمه قرار گیرد. نماینده کنگره یک بیانیه‌ای به شرح ذیل ارائه می‌دهد و نتیجه به این صورت می‌شود. اصل بر صلاحیت محلی (بندر) است و اصولاً صلاحیت مصر باید شناسایی شود و آمریکا می‌پذیرد که کشتی در زمان توقف تابع مقررات بندر است. البته اگر جرمی که در بندر صورت می‌گیرد ارتباط با نظم عمومی داشته باشد در صلاحیت کشور ساحلی است اما اگر ارتباطی نداشته باشد تحت صلاحیت کشور صاحب پرچم است.

البته ما کشتی‌ها را باید تقسیم کنیم. الف) کشتی‌های بازرگانی:

صلاحیت‌های حقوقی

صلاحیت کیفری

صلاحیت‌های کیفری اصولاً (در عرصه ح ب و مقررات آمریکا)

کشتی‌های نظامی را معمولاً کشورها اجازه ورود به بندرشان را نمی‌دهند حتی در زمان صلح. ما بعد از ۳۷ سال به یک کشتی نظامی پاکستانی اجازه دادیم وارد بندر ما شود و تشریفات و سلسله مراتبی دارد که باید طی شود و اگر وارد هم شد بیش از ۲۱ روز نمی‌تواند در بندر باقی بماند. (وزارت خارجه و دفاع اجازه گرفته شود) کشتی فرانسه بعد از ۴۰ سال اجازه پهلو گرفتن در بندر ویتنام داده شد.

در مورد کشتی بازرگانی اصل بر صلاحیت کشور ساحلی است مگر موارد خاصی باشد که عرفاً صلاحیت رسیدگی نداشته باشیم. یک کشتی بازرگانی آمده در بندر رجایی یا بندرعباس وارد شد. لذا کشور ساحلی دارای صلاحیت اعم و اخص است. کشور ساحلی به

طور اعم صلاحیت رسیدگی در خصوص جرائم ارتكابی داخل کشتی هست اما گاهی ممکن است بصورت خاصی در قانون داشتن کالایی و ارتكاب فعلی را جرم تلقی کنیم در آنصورت باید دید که قوانین آن کشور چقدر پیشرفته است.

اما در رابطه با صلاحیت‌های حقوقی:

(۱) دعاوی پرسنلی

(۲) سایر دعاوی

در این بحث در کنوانسیون مذکور آمده است که کشتی اگر در یک کشور دیگر باشد مقررات کشور صاحب پرچم بر افرادی که در داخل کشور هستند. دعاوی پرسنلی فیما بین پرسنل یا فرمانده یا خدمه و مسافران تحت صلاحیت کشور صاحب پرچم می‌باشد.

در کشتی‌های بازرگانی اساساً ملیت مطرح نیست. اما سایر دعاوی، دعاوی غیرپرسنلی است مثل تصادم، محیط زیست، پرداختن عوارض و غیره می‌شود. این قبیل دعاوی در کنوانسیون روکسل ۱۹۵۲ آمده است که در رابطه با تصادم صلاحیت رسیدگی به دعاوی تصادم را در مرحله نخست در صلاحیت کشور ساحلی دانسته است. جزئیات دعوی هم به این صورت است که IJS گروه متخصصین و خبره‌گان هستند و از زوایای مختلف عکس تهیه می‌کنند و با یک گزارش به طرفین می‌دهند. بعد از تشخیص کشتی مقصر وارد بحث صلاحیت می‌شوند و اینها در صلاحیت دادگاه کشور ساحلی است معمولاً کشتی‌ها یک **clup** هایی دارند که این امور را به انجام می‌رسانند.

کشتی خودی با خودی □ اینها علی‌الاصول باید به ایران بیایند و طرح دعوی می‌کنند

کشتی خودی با خارجی □ بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۵۲ ایران صلاحیت رسیدگی دارد

کشتی خارجی با خارجی (کره‌ای - ژاپنی) علی‌رغم ملیت (اگر رضایت طرفین باشد ایران تصادم صلاحیت رسیدگی دارد

کشتی خارجی با خارجی هم ملیت (دوکشتی چینی) می‌توانند به محکمه ایرانی رجوع کنند و محکمه در مورد پرداخت عوارض هم به همین صورت است. عوارض بندری یک حق عینی و حق ممتاز است و می‌توانیم علیه کشتی طرح دعوی کنیم اگر از دسترس ما خارج شد اگر مشمول مرور زمان نشود ذاتاً یک حق ممتاز است و حق عینی است و حق عینی حقی است متعلق آن عینی باشد و شما هر جا که کشتی را پیدا کنید حق را طرح کنید. ماده

قانون دریایی مرور زمان را داریم. کشتی نباید منتقل به غیر باشد انتقال به غیر مسقط حق عینی است. درج دریایی ۲۰۰ کنوانسیون داریم و غالباً به آنها پیوسته‌ایم.

در مورد کشتی های نظامی، اولاً کشتی نظامی به منزله قطعه‌ای از سرزمین کشور محسوب می‌شود کشتی نظامی مثل یک پادگان می‌ماند و یا مثل یک سفارتخانه که خیلی مهم است به نحوی که کسی می‌تواند پناهنده شود ژنرال دوگُل به کشتی نظامی پناهنده شدند.

اگر فرض کنید

۱- جرم در داخل کشتی

۱- صلاحیت‌های کیفری ۲- محل وقوع جرم خارج از کشتی

کشتی نظامی (محل وقوع جرم در امور کیفری مهم است)

۲- صلاحیت‌های حقوقی

۱۰ نفر در کشتی ونزوئلایی با حکم مأموریت به مدت ۲۰ روز به عملیات اعزام می‌شوند. در این مدت یک نزاع جمعی صورت می‌گیرد و ۲ نفر به قتل می‌رسند و بالاخره با مدیریت کاپیتان غائله ختم می‌شود.

حال سوال این است که کدام کشور بر این جرم و رسیدگی به آن صلاحیت دارد. کمیسیون ح ب مقرراتی تنظیم کرده است که بسیار جالب است و بعداً هم عرف شد و کشورها هم در قوانین خود آورده‌اند براساس آن باید سه حالت را در نظر بگیریم.

الف) مجنی و مجنی علیه هر دو از کشور صاحب کشتی هستند- جرم کانه در خاک ونزوئلا صورت گرفته است. محاکم و قوانین کشور ونزوئلا حاکم می‌باشد.

جرم در داخل (قاعده محل وقوع جرم)

ب) مجنی یا مجنی علیه از کشور صاحب پرچم

ج) مجنی و مجنی علیه از کشور ساحلی هستند

ب - در حالت دوم هم غلبه با local Jurisdiction است البته با تمایل به flag state چون یکی از اتباع مال کشتی است.

ج - برخی نویسندگان گفته‌اند که حالت سوم در صلاحیت دولت ساحلی است. به نظر می‌رسد ملاحظات سیاسی و قضایی را در نظر می‌گیرند و تصور بر این است که هر دو ایرانی باشند. از دیدگاه حقوق بشری و تعارض قانون دو کشور و بحث تفسیر مضیق قوانین ممکن است شخص جانی بخواهد که در لیبی با کشوری که مجازات کمتری دارد محاکمه

شود لذا کشور صاحب پرچم صلاحیت رسیدگی دارد. حال اگر می‌خواهد در کشور ساحلی رسیدگی شود این موارد باید ملاحظه شود.

اما اگر جرم در خارج از کشتی باشد:

(۱) جرم ناشی از ماموریت رسمی یعنی کشور ونزوئلا صلاحیت رسیدگی دارد. ضمن اینکه در ح ب مسوولیت کیفری نداریم. لذا مسوولیت کیفری به حقوقی تبدیل می‌شود. لذا دعوی در محل اقامت خوانده طرح می‌شود.

(۲) جرم ناشی از ماموریت غیررسمی باشد یا پیش‌بینی نشد در ماموریت سهل باشد.

در ح ب یک قاعده وجود دارد و آن این است که اگر فردی مامور اجرای اقدام رسمی است اگر در انجام این ماموریت مرتکب خلافی شد و جرمی مرتکب شود عطف به کل می‌شود یعنی به دولت می‌رسد. مثلاً کسی در کشتی ونزوئلا کار می‌کند و در ایران ازدواج کرده و برای باجناق خود چند دستگاه یخچال آورده است. ماموریت رسمی است اما حمل کالا غیر ماموریت رسمی است.

قاعده رسمی نبودن کمک می‌کند به اینکه عطف به کل شدن معنایی ندارد و اصل شخصی بودن جرم مجازات خود را نشان می‌دهد و لذا صلاحیت کشور ساحلی محرز است و البته امکان وجود قراردادهایی بین دو کشور هست و در آن صورت هم کشور صاحب پرچم باید کشور ساحلی را در جریان قرار بدهد، در کشتی‌های بازرگانی شما وقتی که فهرست کالا را اعلام می‌کنید، کمیت و کیفیت کالا را مشخص می‌کنید فردی از سوی دستگاه قضایی وارد کشتی می‌شود و کالاها را کنترل می‌کند و می‌پرسد که مصرف مشروبات الکلی شما چقدر است و شما در ۲۰ روزی که هستید چقدر مصرف دارید و ۱۰۰ لیتر آن را در جایی قرار می‌دهند و الباقی را پلمپ می‌کنند تا زمانی که حرکت می‌کنند.

ما وقتی که وارد بندری می‌شویم آن را اعلام می‌کنیم صورت کالاها را می‌دهیم و با این لیست تکلیف همه را روشن می‌کنیم. وقتی کشتی وارد بندر می‌شود تشریفات قضایی بسیار مهمی دارد.

قلمرو دریایی براساس کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ سازمان ملل به صورت زیر تقسیم می‌شود:

۱- آبهای داخلی

۲- دریای سرزمینی

۳- منطقه مجاور - نظارت

۴- دریای آزاد

در رابطه با آبهای داخلی باید چند نکته را روشن کنیم قسمت اول تعریف دوم نحوه تقسیم خط مبدا باید بررسی شود. رژیم حقوقی حاکم بر خط مبدا و بحث نحوه اعمال صلاحیت‌های قضایی نسبت به کشتی‌های بیگانه است.

در کنوانسیون ۱۹۸۲ ماده ۸ آبهای داخلی آبهایی هست که واقع در قسمت خشکی خط مبدا دریای سرزمینی. خط مبدا دریای سرزمینی عبارت است خطی که به جزر کامل دریاها مماس باشد. این یک شکل عادی دور از واقعیت‌های سرزمینی ماست که ما عنوان شکل اول را به آن می‌دهیم. اما یک شکل دوم که منطبق با واقعیت‌هاست رامی‌توانیم ارائه دهیم. شکل دوم به دلیل وجود جزایر در منطقه تحت تاثیر قرار گرفته است.

جزایر موجود در منطقه عبارتند از: در رابطه با خط مبدا دریای سرزمینی بحثی در خود کنوانسیون وجود دارد که اگر کشورها جزایری داشته باشند که این جزایر فاصله‌شان فاصله مشخصی از یکدیگر باشند سیستم مجمع‌الجزایری را تاسیس می‌کنند. در کنوانسیون ۱۹۸۲ ماده ۴۶ کشور مجمع‌الجزایری یعنی کشوری که از چند جزیره تشکیل می‌شود. کشور ما مجمع‌الجزایری نیست. در بند ۲ ماده ۴۶ عنوان می‌کند مجمع‌الجزایر یعنی یک گروه از جزایر منجمله بخشهایی از جزایر که آبها و سایر عناصر طبیعی را آنچنان نزدیک به هم مرتبط ساخته که آن جزایر آبها و عناصر طبیعی یک واحد مستقل جغرافیایی، اقتصادی یا سیاسی را تشکیل می‌دهد و یا اینکه به طور تاریخی به عنوان یک واحد مستقل قلمداد شده‌اند.

ما در کشورمان یکسری جزایر داریم که این جزایر در یک نگاه می‌تواند بصورت مستقل شناخته شد و هر جزیره‌ای خود یک واحد مستقل شناخته شود اما با توجه به خواصی که بین جزایر وجود دارد از سال ۱۳۱۳ قانونگذار ایران آمده و در قانون ۱۳۱۳ میزان دریای سرزمینی یا حد مشخص و میزان عرض دریای سرزمینی ۶ مایل بود. براساس این، ایران اعلام کرده بود که کل جزایر منطقه یک مجمع‌الجزایر است و دلیلی هم که وجود دارد بین این جزایر فاصله کمی وجود دارد مثلاً بین جزیره تنب کوچک و بزرگ چیزی حدود ۲۰ کیلومتر فاصله وجود دارد و بین جزیره کیش با فلات ایران ۸/۸ - لاوان ۲/۶ - فارور ۲، تنب بزرگ ۲۵/۵ - ابوموسی ۳۷ - هرمز ۳ - خارک ۱۷ و غیره فاصله دارند. فاصله این جزایر از

یکدیگر خیلی کم است. در سال ۱۳۳۸ یک قانونی در مجلس وقت تصویب شد قانون اصلاح قانون ۱۳۱۳ آنجا ۱۲ مایل را اعلام کرد برای حد نصاب دریای سرزمینی که براساس آن چیزی که بدست آمد در بعضی جاها دیده شد که ۲ تا مجمع‌الجزایر بوجود آمده براساس قانون ۱۳۱۳ دو مجمع‌الجزایر داشتیم. اما در حقیقت در مجمع‌الجزایر یک مجمع‌الجزایر واحد سیاسی و اقتصادی مستقل را بوجود می‌آورند.

براساس ماده ۷ و ماده ۸ و ماده ۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ و ماده ۱۳ اصولاً خط مبدا در کشور ما که یک امر آزادی است و کنوانسیون به اختیار کشورها قرار داده است. تمام آبهایی که در داخل خط مبدا دریای سرزمینی قرار دارد جزو آبهای داخلی است. برآمدگی جزری یک منطقه خشکی است که جزر بالای آب قرار می‌گیرد اما در مد در داخل آب ماده ۲۴ هم اشاره می‌کند که کشور ساحلی می‌تواند برحسب مورد خطوط مبدا را با هر یک از مواد فوق که با شرایط و اوضاع و احوال تناسب دارد، تعیین نماید.

نکته مهم:

بحث اهمیت این منطقه است که باید شکافت اولاً اگر به نقشه‌ها نگاه کنید می‌بینید که خلیج فارس بیشترین عمق آن در آبهای ایران قرار دارد. در عمان و شارجه میزان عمق ۱۸ تا ۲۰ متر است و در مناطق نزدیک ایران عمق آب تا ۸۰ متر عمق آن است. خلیج فارس آب شیرین ندارد که برای امور غیرکشتیرانی از آن استفاده کنیم. بنابراین ما روی مقوله کشتیرانی تکیه داریم.

در کشتیرانی یک کشتی ۳۵ متر آب‌خور دارد و لذا عبور این کشتی با میزان عمق دریا ارتباط دارد و لذا آبهای ایران شاه‌کلید منطقه خلیج فارس است. در ۶ متر هریک کمیته وجود دارد که کمیته مربوط به ترافیک دریایی است. این کمیته می‌آید کریدورهای دریایی را مشخص می‌کند که معروف است به tss اولین بار این سند را انگلستان تهیه کرد. براساس این سند اولین بار مسئله tss از ۱۹۶۷ مسئله مطرح شد و Imo به طور جدی کارکرد و Imo یک گزارش چاپ شد و در معرض بهره‌برداری قرار گرفت. در رابطه با مناطق مختلف Imo این کار را انجام داده است. به یک جایی می‌رسد که tss را در خلیج فارس مشخص می‌کند. نقشه‌ها را که ملاحظه می‌کنید کریدورهای ترسیمی توسط Imo براساس عمق است کریدورها از عمق خلیج فارس رد می‌شود و ترافیک rootiny کاملاً جدا است و تمام نقاط دنیا tss آن مشخص است و با توجه به عمق آنها این مدیریت و کنترل صورت

می‌گیرد. بیشترین عمق با سلامتی دریانوردی ارتباط دارد هرچه عمق دریا بیشتر باشد احساس امنیت خواهید کرد و اگر عمق کم باشد امنیت کم است.

خود کنوانسیون هم در رابطه با این آبراهها آنها را ترسیم کرده و کشورها حق دارند که راههای دریایی ترسیم کنند و البته با همیاری سازمانهای ب که در امر دریانوردی کار می‌کنند. در منطقه خلیج فارس آبراههای متعددی داریم که شخصیت منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز را می‌سازد. آبراهی داریم بنام آبراه لنگه به جزایر تنب کوچک و بزرگ ختم می‌شود و از سوی دگر به فلات ایران و بخشی از جزایر قشم در شمال آن قرار گرفت که عرض تقریبی ۱۶ مایل و طول آن ۹ مایل است.

دو آبراه دیگری که وجود دارد بستانه است که معبر آبی است که از فلات ایران و جزیره فارور قرار گرفت که عرض آن ۱۲ مایل و طول آن ۸ مایل است.

گذرگاه فارور و مهرگان است که تنگه طبیعی است که توسط تُنب کوچک و بزرگ و جزیره ابوموسی قرار دارد. عرض این آبراه ۲۱ مایل است و عمق آن ۶۴ متر است. تنگه کلرانس که تنگه طبیعی است که در حاشیه مجمع‌الجزایر باشند قرار گرفته و مدخل آن جزایر هرمز، قشم و لارک می‌باشد. به نظر می‌رسد که کلرانس عبارت باقیمانده از آزادی باشد. تنگه هنگام که طول ۵ مایل و عرض آن ۵ مایل است.

اگر گفته شود تنگه هرمز را می‌بندند درست است زیرا فاصله بین هنگام و قشم ۲ مایل است و با سه کشتی در یک ردیف قرار دادن و انفجار آنها تنگه بسته می‌شود. آبهای داخلی ایران دارای شخصیت بین‌المللی است. هر آب بین‌المللی آزاد است یا هر آب بین‌المللی الزاماً آزاد نیست.

ویژگی خلیج فارس این است که منطقه عمده شمال خلیج فارس علی‌رغم اینکه تعریف آب داخلی دارد ولی بهره‌برداری بین‌المللی دارد. کشتی‌های نظامی که آمریکایی‌ها به منطقه می‌فرستند از همین کریدورها می‌گذرد. یعنی در واقع از قلب آبهای داخلی ایران می‌گذرند و شما هیچ کاری نمی‌توانید انجام دهید. در زمان صلح بالای ۲۰۰ ناو در منطقه وجود داشت و همین الآن هم ناوهای متعدد در منطقه وجود دارد. درست است که آبهای داخلی مال خود ماست اما چون جنبه ب دارد نمی‌توانیم آن را مین‌گذاری کنیم. البته اگر کشتی قرار بدسیم یا دو کشتی با هم تصادم کنند و باعث بشوند تنگه بسته شود مسئله دیگری است.

کلید خلیج فارس در دست ایران است و کلید تنگه هرمز بدلیل عمق آن است. خود تنگه هرمز طول ۱۶/۵ و عرض آن هم در عریض‌ترین قسمت ۲۷/۵ مایل است. تنگه هرمز تنگه عریض است و بنابراین باید یک رژیم ب بر آن حاکم باشد. کلید تنگه هرمز، خلیج فارس و غیره در اختیار ایران است. این موقعیت را صدام هم فهمیده بود. ادعای این بود که این سه جزیره (تنب کوچک، بزرگ و ابوموسی) باید در اختیار عراق قرار بگیرد چرا در این سه جزیره می‌توانست تمام کریدورها را کنترل کند.

ما حق مسدود کردن تنگه هرمز را نداریم چرا چون این آبها، آبهای بین‌المللی است. مرز خلیج فارس هم حداکثر ۴۰۰ مایل است و میانه را اگر بگیریم و آن را ببندیم در آنصورت تمام منطقه را در اختیار قرار گرفته‌ایم و البته نمی‌گذارند. البته در زمان جنگ و مانورها می‌توانیم کم‌اینکه چند روز پیش در مانور پیامبر اعظم ۲۵ کشتی ایتالیایی را بازرسی کردیم. کریدورها از هم جدا هستند. امکان دارد که شما کریدورها را به هم نزدیک کنید اما در زمان جنگ ما راحت‌تر این کار را می‌توانیم بکنیم چون مدیریت منطقه در دست ماست در منطقه ۴۱ منشور قطع روابط سیاسی، دریایی و اقتصادی دستاویزی خواهد بود که کشورها اتحادی را تشکیل بدهند و در نزدیکی مرزهای ایران مستقر بشوند و اقدام به بازرسی کشتی‌ها می‌کنند و کمیته نظارتی بوجود می‌آورند و کشتی‌هایی که به مقصد کویت و عربستان می‌روند به راحتی عبور می‌کنند. اما کشتی‌هایی که به قصد ایران می‌آیند را به راحتی مورد بازرسی قرار می‌دهند. در آبهای مجمع‌الجزایر حق ترانزیت وجود دارد اما در قسمتهایی که مربوط به لنگرگاه می‌شود عبور بی‌ضرر وجود دارد. د ماده ۱۲ در لنگرگاههای طبیعی که برای بار، تخلیه و ... خارج از محدوده بیرونی دریای سرزمینی قرار می‌گیرند تا جزء دریای سرزمینی محسوب می‌شود. در بحث بنادر عبور بی‌ضرر وجود دارد و وقتی که کشتی وارد بندر می‌شود رژیم بندر حاکم است. مقررات کشور بندر بر آن حاکم است. در این منطقه ما دو حق ترانزیت و عبور بی‌ضرر را اعمال می‌کنیم.

ترانزیت از محصولات کنوانسیون جدید است. خط مبداء در منطقه ما ترکیبی از خط مبداء مستقیم و خط مبداء عادی است و البته در جاهایی که خور وجود دارد حالت چرخشی دارد. در بسیاری از کشورها ترسیم خط مبداء به شکلی که ما داریم ممکن است نداشته باشند یعنی بحث ترسیم خط مبداء تابع قواعدی است که در کنوانسیون هم آمده است. در کنوانسیون ماده ۹ آمده دهانه رودخانه خط مبداء خط مستقیم نقاط جزر جزایر را بدست

می آوریم و آنها را با یک خط به هم وصل می کنیم و آبهای داخل آن آبهای داخلی محسوب می شود.

نکته:

دهانه خورها و خلیجها خیلی مهم است. در کنوانسیون ۱۹۸۲ میزان و حد نصاب دریای سرزمینی ۶ مایل بود که اگر دهانه خور ۱۲ یا کمتر از ۱۲ مایل باشد خط مبدا بصورت مستقیم ترسیم می شود اما اگر بیشتر از ۱۲ مایل باشد باید بچرخد و یک منحنی پیدا کند. در کنوانسیون ۱۹۵۸ که محصول کنفرانس اول ح دریاهاست از آبهای سرزمینی هیچ بحثی ندارد و ایراد آن هم عدم پردازش بحث دریای سرزمینی است. یکی از نوآوری های کنوانسیون ۱۹۸۲ میزان ۱۲ مایل دریای سرزمینی است. در ماده ۳ هر کشور حق دارد وسعت دریای سرزمینی خود را تا ۱۲ مایل دریایی ایجاد و تعیین نماید. ماده ۳ کمک کرد به بحث خورها و تنگه های ب. با توجه به ماده ۳ در ماده ۱۰ که درخصوص خورها صحبت می کند در بند ۴ میزان آن را مشخص می کند. اگر فاصله بین خطوط پایین ترین جزر نقاط ورودی طبیعی یک خور از ۲۴ مایل دریایی بیشتر نباشد می توان یک خط محصورکننده ترسیم نمود و آبهایی که محصور می شوند آبهای داخلی محسوب می شوند. اگر دهانه خور یا خلیج حداکثر ۲۴ مایل باشد در آن صورت خط مبدا را از پایین ترین جزر ترسیم می کنند اما اگر از ۲۴ مایل تجاوز کرد یک خط مبدا مستقیم بطول ۲۴ مایل در داخل خور به نحوی کشیده خواهد شد که به نحو امکان در برگرفتن بیشترین آب را در برداشته باشد.

نکته اول

هدف ماده ۱۰ (بندهای ۵ و ۴) این بوده که بیشترین آب را برای کشور ساحلی در نظر بگیرد. دوم کشورها آزاد هستند که برحسب شرایط جغرافیایی سیاست های خودشان را در ترسیم خط مبدا اعلام کنند.

سوم اینکه شرایط ویژه است. شرایط به گونه ای است که اگر شرایط بیشترین آب را اعمال کنید ممکن است کشور ساحلی مقابل از اعمال این قاعده خسارت ببیند، این خسارت ممکن است جهات مختلفی داشته باشد. در اینجا نمی شود از قاعده حداکثر آب استفاده کنیم و اینجا باید به سراغ یک قاعده برویم آن قاعده بهترین قاعده خواهد بود و آن قاعده انصاف یا حسن نیت است. دادگاه طرفین ملزم هستند که از براینده موجود تبعیت کنند.

کشتی‌های نظامی در آبهای داخلی از جلسه قبل مانده بود که بحث مختصری دارد و بعد وارد بحث دریای سرزمینی می‌شویم. ما دو قسمت الف و ب در مقابل صلاحیت حقوقی کشورهای نظامی در نظر می‌گیریم.

الف) کشتی نظامی در حال تخلیه بار است و این بار از کنترل خارج و روی تاسیسات دریایی می‌افتد و اصابت می‌کند و خسارت وارد می‌کند. اینجا خسارات مادی است که در واقع بحث صلاحیت مطرح است. در باب صلاحیت همان شیوه ماموریت رسمی را مبنا قرار می‌دهیم به این عبارت اگر خسارات ناشی از انجام یک ماموریت رسمی باشد و آنچیزی که در مانیفست کشتیها آمده لذا طبیعتاً براساس قاعده‌ای که ضمانت اجرا معطوف به دولت متبوع کشتی نظامی می‌گردد. بنابراین در این حالت و شرایط این کشتی است که تحت اقدام علیه شیء قرار می‌گیرد و به عبارتی محل اقامت کشتی را در نظر گرفت. بنابراین خواهان دعوی علی‌الاصول به محل ثبت کشتی نظامی مراجعه و آنجا براساس صلاحیت محکمه کشور صاحب پرچم و قانون حاکم بر محاکم استیفای حق می‌کند و موضوع را براساس قوانین حاکم بر آن کشور پیگیری می‌کنند. کشتی، کشتی نظامی است و از مصونیت مطلق برخوردار است، نه شما می‌توانید بیش از مقداری که بنا است در بندر باشد متوقف کنید و نه اصولاً کشور روی کشتی نظامی وسواس دارند و لذا از نظر کشور ساحلی و کشور صاحب پرچم این ظرفیت قابل اعمال نیست. کشتی نظامی در مصونیت مطلق است و در زمان پیش‌بینی شده باید بندر را ترک کند و برود. حالا البته ملاحظات سیاسی بین فرمانده کشتی و مقامات مسؤل در کشور صاحب پرچم می‌تواند روند رسیدگی را تسریع نماید. اما روند صلاحیت برای کشور صاحب پرچم مشخص است.

ب) کشتی یک باری را حمل می‌کند و این بار در مانیفست نیامده است و این کالای قاچاق به حساب می‌آید. در این وضعیت نه فرمانده کشتی و نه افسران و کشور صاحب پرچم هیچ مدیریتی بر موضوع ندارند و لذا این واقعیت آشکار می‌شود که تقلبی صورت گرفته است و یا حتی در قالب ماموریت رسمی و در واقع خارج از آن بر کشتی سوار شده و در حین تخلیه در بندر مورد نظر این اتفاق رخ می‌دهد و در نهایت منجر به خسارات مادی و مالی می‌شود و موضوع ضرر و زیان مطرح می‌شود. اینجا به دلیل اینکه این مقوله با کشتی ارتباط ندارد اصل و قاعده شخصی بودن مسوولیت را جاری کرد و آن کسی که مسبب این انتقال و حمل کالای قاچاق است، می‌بایست این مسوولیت را بپذیرد و مسوولیت متوجه او می‌شود

و از قاعده تبعیت استفاده کنیم مسبب اوست و لذا مسوولیت براساس قاعده تبعیت متوجه این عامل غیرقانونی شود و خواهان دعوی می‌تواند با قاعده اقدام علیه شخص، خود این شخص مورد نظر را به عنوان خواننده دعوی نشانه برود و دادخواستی در محکمه علیه او در کشور بندر بکند و استیفای حق کند. با اینجا این امکان وجود دارد که کشور صاحب پرچم از یک تسهیلاتی مدد بگیرد و شخص مورد نظر را مورد حمایت کنسولی قرار بدهد اما هیچ‌گونه نقشی در بحث صلاحیت نخواهد داشت و صلاحیت از آن کشور صاحب بندر است **port state** بنابراین همان نگاه و روش و آئینی که در مبحث صلاحیت‌های کیفری مطرح بود در بحث حقوقی هم قابل اعمال است.

دریای سرزمینی **territorial sea**

در کنوانسیون ۱۹۸۲ در باب دریای سرزمینی که قسمت دوم از ماده ۲ شروع می‌شود تعریفی مشخص از دریای سرزمینی ارائه نشده است و ما به عبارتی به همین عمومات و کلیات استناد می‌کنیم و تعریفی را ارائه می‌کنیم. دریای سرزمینی نوار دومی است که بعد از عبور از آبهای داخلی در دریا در مقابل خود می‌بینیم و حد فاصل در میان آبهای داخلی و آبهای آزاد را تشکیل می‌دهد به میزانی که خود کنوانسیون پیش‌بینی کرده است برخی از اسناد، کتابها، دریای سرزمینی را به عنوان آبهای ساحلی قلمداد می‌کنند که عبارت درستی نیست و آبهای ساحلی می‌تواند عبارتی اعم از آبهای داخلی و سرزمینی باشد و در حقوق و کلاس حقوق عنوان دریای سرزمینی باید از آن استفاده شود.

دریای سرزمینی وسعت در نظر گرفته نشده بود. برخی از نقاط ۶ مایل، برخی ۹ و برخی ۱۲ مایل را مبنا قرار داده بودند. برخی کشورها مثل آمریکا از ۲۰۰ مایل تبعیت می‌کردند و ادعای ۲۰۰ مایل را در مقررات و روش خود داشتند. در کنفرانس دوم هم نتیجه‌ای حاصل نشد و در کنفرانس سوم بود که اجماعی در دنیا بوجود آمد و میزان ۱۲ مایل مورد اجراء قرار گرفت و بوجود آمد. در ماده ۲ کنوانسیون ۸۲ بخش دوم قسمت دوم هر کشوری حق دارد وسعت دریای سرزمینی خود را تا فاصله ۱۲ مایل دریای از فاصله خط مبدا ایجاد و تعیین نماید. کشور ما براساس قانون ۱۳۱۳، ۶ مایل پیش‌بینی شده بود و براساس ۱۹۸۲، ۱۲ مایل را پیش‌بینی کرده است و آنچه که در سال ۱۳۳۸ (۱۹۵۹ میلادی) در ایران پیش‌بینی شده بود. در سال ۱۹۸۲ در کنفرانس سوم ح دریای مورد تایید قرار گرفت ۱۲ مایل پیشنهاد ایران، الجزایر و عمان و فیلیپین و چند کشور دیگر بود. گروه ملی را تشکیل و روی چند موضوع

نظر مشترک داشتند. یکی میزان دریای سرزمینی است که به تایید می‌رسد و یکی از مشکلات جامعه هم حل می‌شود. چون در گذشته زمانیکه رأی تنگه کورفو صادر شد (اولین پرونده ارجاعی به ICJ) در این پرونده ایرادی که قضات می‌گرفتند راجع به وسعت دریای سرزمینی بود و ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، این ماده برآمده از رای صادره از تنگه کورفو است و در آنجا این اشکال پیش می‌آید و از همان زمان بود که دنیا به فکر چاره افتاد و فعالیت‌های ۱۳ ساله و فعالیت برخی از کشور قاعده ۱۲ مایل را به قاعده تبدیل است در سال ۱۹۸۲ حدود ۵۰ کشور طرفدار ۱۲ مایل بودند. کشور آمریکا و سریلانکا ۲۰۰ مایل و عده‌ای ۹ مایل را پیش‌بینی کردند و در نهایت ۱۲ مایل تصویب شد.

این موضوع ارتباط دارد به مساله تنگه‌ها چرا که تنگه‌ها وضعیت آنها متصل به مساحت دریای سرزمینی بود و لذا با حل مساله مساحت دریای سرزمینی مشکل تنگه‌ها هم حل شد و لذا بحث تنگه‌های عریض و باریک وضعیت مشخص‌تری به خود گرفت.

رژیم حقوقی بین‌المللی عبور بی‌ضرر مقدمه‌ای می‌خواهد. به قول آقای ژیدل - دریای سرزمینی حاکمیت مستغرق کشور ساحلی در دریاست. دولت ساحلی حاکمیتی در دریای سرزمینی دارد و آن حاکمیت را باید تحت رژیم قرار داد که مبتنی بر حقوق ارتفاعی است. از آورده‌های حقوق داخلی اقتباس کرده و در ح ب استفاده کرده است. کشورهای ساحلی نسبت به دریای سرزمینی همانند آبهای داخلی حاکمیت مطلق ندارند و حاکمیت آنها حاکمیت ارتفاعی است یعنی حقوق عبور است و جایی است که متعلق به دیگری است و کشتی‌های دول ثالث می‌توانند از دریای سرزمینی تحت شرایط خاصی عبور کنند. این گامی است به عقب اما یک منفعت عمومی بر آن حاکم است و توجیه‌کننده آن شرایط است و آن شرایط را باید تحت عنوان یک رژیم حقوقی ب‌شناسیم و آن رژیم از رأس هرم دریای سرزمینی قرار می‌گیرد چون دول ساحلی بر روی تردد کشتی‌ها از دریای سرزمینی وسواس دارند و صلاحیت تقنینی بین‌المللی واگذار کنیم حق انتقال ممکن است تحلیل برود و کاهش پیدا کند و جامعه ب‌محروم از تردد کشورها بشود و خسارات آن به ملت‌ها برسد عبور بی‌ضرر را تحت شرایط بین‌المللی قرار می‌دهیم. دایره شمول عبور بی‌ضرر مراد این است که حق عبور بی‌ضرر برای چه شناورهایی قابل اعمال است. ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ و ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی است و خیلی هم شبیه هم هستند. در این دو ماده دایره شمول روشن شده. با رعایت مقررات این کنوانسیون (۱۹۸۲) کشتی‌های همه

کشورها اعم از ساحلی یا محصور در خشکی از حق عبور بی‌ضرر از میان آبهای سرزمینی برخوردار می‌باشد. در اینجا چند نکته وجود دارد که نیازمند تامل است.

۱- رژیم حقوقی بی‌ضرر را منوط به رعایت مقررات کنوانسیون می‌کند. کشورها در تعیین عبور و مرور بی‌ضرر و رژیم حقوقی این تردد و صلاحیت و حق و جایگاه مطلق و بدون قید و شرط ندارند و در واقع باید تعهداتی نسبت به کنوانسیون داشته باشند. کشورهایی که به کنوانسیون ملحق شده‌اند صریحاً موضوع صدور ماده ۱۷ خواهند بود. اما کشورهایی که ملحق نشده‌اند بصورت عرفی حکم قانونی را پذیرفته‌اند و اصولاً ملزم به رعایت آن هستند. کشور ما نه به کنوانسیون ۱۹۵۸ و نه کنوانسیون ۱۹۸۲ را در مجلس به تصویب نرسانده است اما قوانین و مقررات کشور حتی قبل از انقلاب و مستندات خودمان در برخی از اختلافات بین‌المللی و در قانونی که بعد از انقلاب در رابطه با تحدید حدود قلمرو آبی کشورمان در خلیج فارس به تصویب رساندیم، نشان دادیم که آن ک را پذیرفته‌ایم و بنابراین یک تعهد عرفی برای خود ایجاد کردیم. این کنوانسیون‌ها را امضاء کردیم و مطابق معاهدات، امضاء کنوانسیون یک تعهداتی را ایجاد می‌کند. ۲- در متن اشاره شده آمده کشتی‌های همه کشور اعم از ساحلی و محصور در خشکی اولاً کشتی‌ها یک عبارت مطلق شامل کشتی‌های (بازرگانی و نظامی و خدمات عمومی) می‌شود. بعداً که به قسمت‌های بعد مراجعه می‌کنید مثل بخش دو و زیربخش ج که نشان می‌دهد که در حقیقت طلیعه‌ای است که در ماده ۷ آمده است و ناظر بر بخش سوم است و لذا از جهت نوع کشتی شامل کشتی‌های بازرگانی، نظامی و خدمات عمومی است. نکته دوم عبارت کشورهاست. همه کشورهاست اعم از ساحلی و محصور در خشکی ک یک واقعیت را قبول کرده است و آن اینکه داشتن کشتی الزاماً برای کشورهای ساحلی نیست و حق منحصر آنها نیست و این حقی است که می‌تواند تسری کند بر کشورهای ساحلی و بر کشورهای غیرساحلی هم می‌تواند تسری پیدا کند. اینجا یک موضوعی وارد مقوله ح ب وارد می‌شود مقوله کشورهای محصور در خشکی است و این موضوع است که آیا این کشورها چه موافقت‌نامه‌ای باید داشته باشند. برای اینکه این کشورها از بنادر کشورهای ماجر استفاده بکنند چه مقرراتی باید حاکم باشد. مساله امنیت چه وضعیت پیدا می‌کند صلاحیت رسیدگی، صلاحیت پرچم و رسیدگی به دعاوی در چه کشوری باید صورت بگیرد و این مقوله‌ای است که می‌شود

روی آن کار کرد. دایره شمول عبور بی‌ضرر هم به لحاظ وضعیت اقلیمی کشورها و هم به لحاظ کشتی‌ها روشن شد.

مفهوم عبور بی‌ضرر است که بسیار مهم است که ارتباط دارد با مباحث بعدی که به اعمال صلاحیت سیاست‌های قضایی صورت می‌گیرد. در ماده ۱۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ آمده است عبور یعنی دریانوردی از دریای سرزمینی از عبور از آن دریا بر آبهای داخلی و یا رفتن به تاسیسات بندری خارج از آبهای داخلی یا بین‌المللی و ورود و خروج از آبهای داخلی و یا تاسیسات و تسهیلات بندری. در حقیقت ما عبور را که معنای گسترده‌ای دارد یا برای رسیدن به آبهای داخلی و یا برای رفتن به یک تاسیسات خارج از دریای سرزمینی آورده و مراد آن ممکن است کشور دیگری باشد. ورود به و خروج از. یعنی وارد شود به آبهای داخلی و هدفش این باشد که به تاسیسات بندری برسد و یا از آن منطقه خارج بشود برای خروج از آبهای داخلی و تاسیسات بندری را ترک کند عبور باید پیوسته و سریع باشد.

ما یک مولود جدیدی در کنوانسیون ۱۹۸۲ داریم و آن ترانزیت است فی‌الواقع اینجا با آن عبارت و شرایط باید فرق داشته باشد. ترانزیت در کنوانسیون ۱۹۵۸ نیامده بود این سبک و سیاق در ک ۱۹۵۸ در ماده ۴ آن مورد اشاره قرار گرفته بود. اما این عبور باید با انقطاع و با سرعت باشد و تکمله‌ای دارد و آن اینکه عبور شامل توقف و لنگر انداختن نیز می‌شود اما در حدی که لازمه دریانوردی باشد یا بواسطه فورس‌ماژور و اضطراری و کمک‌رسانی به کشتی‌ها و هواپیماها ضروری و لازم گردیده‌اند. عبور اول قاعده است و هر قاعده استثناء دارد. استثناء برای بنای قاعده لازم است عبور شامل توقف و لنگر انداختن می‌شود اما در چه حدی، در حد نیاز، توقف یا لنگر انداختن که فراتر از توقف است قابل قبول است. هوا طوفانی شده و وضعیت فورس‌ماژور است، اضطراری و شرایط خاصی است که برای کشتی پیش آمده و مربوط به جو و مسائل بیرونی است و مسایلی است که در داخل خود کشتی بوجود آمده است و حتی می‌تواند برای کمک‌رسانی باشند کمک‌رسانی به اشخاص کنوانسیون ۱۹۸۶ که ایران هم به آن پیوسته است و پیشرفت‌تر از ک ۱۹۱۰ بروکسل است و با ملاحظه هم قوانین و قوانین ملی کشورها به عنوان یک اصل حقوقی نجات اشخاص را وظیفه دریایی دانسته‌اند. از نظر فقهی کمک‌رسانی به اشخاص یک امر واجب است و کنوانسیون‌ها و حقوق بین‌الملل هم آنها را تایید کرده است. نجات و کمک‌رسانی به کشتی‌ها و کمک به هواپیماها و غیره کشتی‌ها می‌توانند توقف کنند.

عبور صرفاً یک تردد نیست، عبور اعم از تردد و شامل توقف و لنگر انداختن می‌شود اما بحث ما عبور بی‌ضرر است. عبور بی‌ضرر در حقیقت مبنای حق ارتفاق داشتن از اواخر قرن ۱۷ میلادی این بحث دارد مطرح می‌شود. این مقوله با حقوق هوایی هم ارتباط دارد و در حقوق هوایی هم عبور بی‌ضرر را داریم و آزادی نوع دوم است و قضیه پولفوشی مطرح می‌شود و مرز هوایی را مطرح کرد و گفت هواپیماها از این فضا بالاتر می‌توانند حرکت کنند. بحث عبور بی‌ضرر درک ۱۹۵۸ مبهم بود و گفته بود که عبور وقتی بی‌ضرر است که منحل نظم و امنیت دولت ساحلی نباشد. منحل صلح عبارت نسبی است و جای تفسیر دارد. نظم عمومی و امنیت کشور هم به همین ترتیب مبهم هستند در ک سوم کشورها خیلی تلاش کردند و کار کردند و نقطه نظرات کشورها مطرح شد. نظراتی از طرف کشورهای درحال توسعه بود و نظراتی هم از طرف قدرتهای بزرگ و بالاخره به بند ۱ ماده ۱۹ ختم شد عبور بی‌ضرر است مادامی که منحل نظم و امنیت عمومی نباشد. عبور بی‌ضرر صورت خواهد گرفت.

بند ۲ عبور یک کشتی خارجی منحل صلح، نظم عمومی و امنیت ک ساحلی قلمداد خواهد شد اگر در دریای سرزمینی هر یک از امور زیر را انجام دهند. این موارد عبارتند از: هرگونه استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال کشور ساحلی یا هرگونه نقض اصول ح ب که در منشور سازمان ملل درج شده‌اند. یعنی هر عملی که خلاف منشور صورت گیرد (استفاده از زور) ملاک است به نظر استاد زور باید دو بخش شود زوری که مسلحانه است و زوری که مسلحانه نیست و می‌تواند آثار مخرب باشد و ظاهراً نظر قانونگذار هم همین است.

هرگونه نقض اصول ح ب که در منشور بیان شده است در واقع خودمان را محدود کردیم و اگر به آن استناد کنیم مشمول اصول دیگری که در منشور نیست، نمی‌باشد. همه اصول ح ب در منشور خلاصه نشده و اصول دیگری هم داریم که در منشور نیست. در حقیقت مراد قانونگذار و شامل همه موارد است.

هرگونه تمرین و یا استفاده از اسلحه از هر نوع. این جمله هم مبهم است آیا تمرین با هر نوع اسلحه؟

ج - هر عملی که به منظور جمع‌آوری اطلاعات به ضرر دفاع یا امنیت کشور هاست باشد. مرادش کسب اطلاع یا جاسوسی باشد. تحقیقاتی، تفحصی یا بررسی‌های از جانب کشور

عابر صورت بگیرد و ممکن است اطلاعاتی که نباید در اختیار کشتی قرار بگیرد و به دست آن برسد و در دفاع و امنیت کشور موثر باشد. صرف جمع‌آوری اطلاعات می‌تواند مسوولیتی برای کشور صاحب پرچم بوجود آورد یا نه از این جمله که منوط کرده، مشروط کرده یا هدفمند کرده است، به نظر می‌رسد که صرف جمع‌آوری اطلاعات نتواند شرایط و وضعیت را برای کشور عابر بوجود آورد اما اگر ثابت شود که جمع‌آوری اطلاعات؟

د - هر نوع تبلیغ به منظور اخلال در دفاع یا امنیت کشور می‌تواند در واقع تبلیغ به طور علنی باشد یا غیرعلنی - هدف تبلیغ به منظور اخلال در دفاع از کشور باشد. در جنگ کشورهای متحد علیه عراق یک ناو آمریکایی مبادرت به پخش اعلامیه و تبلیغات خاصی می‌کرد علیه حکومت صدام و از آهنگ‌های عربی استفاده می‌کرد و رادیویی در ناو پیش‌بینی شده بود علیه صدام برنامه پخش می‌کرد. رادیو و تلویزیون و ماهواره شاید باشد و تبلیغ ممکن است از طریق تکنیک‌هایی در آینده صورت گیرد. قانون گفته هر نوع تبلیغ لذا هر نوع تبلیغی که توسط کشور صاحب پرچم صورت گیرد و علیه دفاع و امنیت کشور ساحلی باشد می‌تواند مراد را برآورده نماید. اگر صرف تبلیغ باشد و به دفاع و امنیت کشور مضر نباشد.

ه - پرواز، فرود و یا حمل هر نوع هواپیما بر روی عرشه کشتی. با توجه به عرف و ایده‌ها و شنیده‌ها این بند باید ناظر بر کشتی‌های نظامی باشد چون کشتی‌های بازرگانی از این سازوکارها استفاده نمی‌کنند استفاده از چرخ بال یا کشتی در کشتی‌های بازرگانی ممکن است استفاده شود اما ماده می‌گوید هر نوع هواپیما برای عرشه کشتی و این در مورد هواپیماهای نظامی می‌تواند صدق کند. وضعیتی که در دریای ساحلی ایران هست کشتی‌هایی در اطراف ساحل ایران معمولاً این تجهیزات را دارند اما استفاده نشده است. اصولاً به نمایش گذاشتن چنین ابزارهایی بر روی عرشه کشتی و دیدن این ابزارها توسط کشتی‌های بازرگانی و تفریحی موجب دامن زدن به شایعات می‌شود و یک شیاع عامه را در پی داشته باشد و تاثیر سوء در نظم عمومی و افکار عمومی داشته باشد. لذا قانونگذار آمده تصریح کرده و از مبهم‌پردازی جسته است.

و - پرواز، فرود و یا حمل هرگونه تجهیزات نظامی بر روی عرشه کشتی. بند ه - به طور خاصی هواپیما را مطرح کرده و مراد هواپیماهای نظامی است اما اینجا تجهیزات نظامی را آورد و می‌تواند شامل توپ، موشک و یا هر نوع تجهیزاتی که در آینده ممکن است بوجود آید.

پرواز و فرود و تجهیزات نظامی می‌تواند شامل ابزارهایی که به پرواز در آوریم مثل اینکه با وسایل هوایی، ابزارهایی را روی کشتی بگذاریم و یا برداریم و یا خود هلی‌کوپتر باشد. اما عبارت هرگونه تجهیزات برای آن آمده است. چون دانه تجهیزات در سطح ب بسیار گسترده است و امکان پیشرفت دارد.

بند ز- بارگیری و تخلیه هر نوع کالا، پول و ارز با شخص برخلاف قوانین و مقررات گمرکی، مالی، مهاجرت و بهداشتی کشور ساحل، هم بارگیری و هم تخلیه را در نظر گرفته است این ماده ناظر است بر کشتی‌های بازرگانی، بارگیری و تخلیه هر نوع کالا، هر نوع کالا می‌تواند قانونی باشد به شرط اینکه پروسه را رعایت کرده باشید و اگر غیرقانونی باشد کالا مشمول کالای قاچاق قرار می‌گیرد. نوع کالایی که بارگیری می‌شود به لحاظ شرعی یا قانونی که برخلاف قوانین گمرکی باشد.

پول، گرفتن انبوهی پول بایسته‌های پول اگر خلاف مقررات مالی باشد می‌تواند از مصادیق عبور با ضرر باشد. پول و ارز گفته است و به نظر می‌رسد که پول و ارز مربوط به کشور ساحلی باشد شخص برخلاف قوانین و مقررات مهاجرت و بهداشت اقدام کند ناظر به اشخاص است و برخلاف قوانین و مقررات بهداشتی کشور ساحلی است.

در رابطه با مهاجر و پناهنده این بحث را داریم. کنوانسیون ۱۹۵۱ مربوط به پناهندگان است. در یکی از مواد این ک قید شده است اگر فردی خلاف قانون سوار بر کشتی شود و یا پیاده شود و بخواهد پناهنده شود بایستی مطابق مقررات ک ۱۹۵۱ در ابتدا باید خود را به مقامات ذی‌صلاح کشور پناهنده معرفی کند و ثابت کند که ورودش قانونی است. در اعلامیه جهانی حقوق بشر و میثاقین و ح بشر اسلامی همه اینها به جرمها اشتراک دارند که اگر شخصی بخواهد وارد کشور شود می‌بایستی مرتکب جرمی نشده باشد (قراردادهای پذیرش مجدد در ح ب)

بند ه- می‌گوید هرگونه آلودگی جدی و عمدی برخلاف این کنوانسیون آلودگی جدی و عمدی آلودگی قدیمی، آلودگی نفتی است و امروز آلودگی‌های متعددی وجود دارد در ک مارپل ۵ پروتکل است که یکی نفتی است و ۴ تای آن سموم، زباله‌های کشتی و مواد شیمیایی خارج شده از کشتی است. ایران ک مارپل را به تصویب رسانده است و مطابق مولول ماده ۹ قانون در حکم قانون است. آلودگی نفتی ناشی از سموم - مواد شیمیایی و رادیو اکتیو شامل آن است و هرگونه آلودگی جدی و عمدی البته تعریف شده است. ک

۱۹۶۲ بروکسل که مربوط به اتمی است تعاریفی دارد. آلودگی جدی در حقیقت آن آلاینده‌ای است و مواد آلاینده‌ای است که محیط زیست و حیات وحش را تخریب می‌کند و سطح وسیعی را از بین می‌برد و ضایعات و خسارات جبران‌ناپذیری را ایجاد کند. آلودگی جدی و عمدی یعنی کشتی نباید و بصورت عمدی آلاینده را وارد دریا بکند. می‌تواند کارخانه کنار دریا باشد. می‌تواند کنار سکوی نفتی باشد و لذا یک سبق تصمیم و اراده‌ای باشد که همراه عمد باشد و بحث مسوولیت را مطرح کند.

ما یک liability داریم و یک responsible داریم چون عبارت عمد آمده است بحث responsible باید باشد. ایرادی که وجود دارد این است که ماده گفته برخلاف این کنوانسیون چون ک درباره آلودگی خیلی تخصصی صحبت نکرده است. کنوانسیون‌های زیادی داریم که به بحث زیست محیط مربوط است در دنیا بیش از ۲۰۰ ک داریم و تعداد قابل توجهی از آنها مربوط به مسایل زیست محیطی است. responsible به عبارتی مسبوق به سابقه و اراده قبلی است اما liability خسارت عمدی نیست کنوانسیون سولاس همان کنوانسیون چهار مسئله است نسل اول آن در سالهای دهه ۶۰ و آخرین نسل آن در سال ۱۹۹۸ اصلاح شده است و به تصویب مجلس ایران رسیده است و در امر بهداشتی بسیار مهم است. سولاس یکی از سخت‌ترین کنوانسیون‌های ب است.

Cife and satety at the sea

در بند ط هر نوع فعالیت ماهیگیری در دریای سرزمینی صورت بگیرد می‌تواند از مفاهیم و مصادیق عبور بی‌ضرر باشد. حق ارتفاق و دریای سرزمینی نمی‌تواند به همه زمینه‌ها تسری داد و کشتی‌ها فقط حق عبور دارد و حق ماهیگیری ندارد. اگر کشور عابر و کشور ساحلی بیایند موافقت‌نامه‌ای تنظیم کنند قطعاً از مصادیق بند ط خارج خواهد شد و این یک حق انحصاری است و بخشی از آن به غیر منتقل شده است و این هم مستلزم این است که قانون اساسی کشورها چنین حقی را به رسمیت شناخته باشد.

بند ی - انجام فعالیت‌های تحقیقاتی. این فعالیت‌ها البته دامنه وسیعی را می‌تواند در بر بگیرد می‌توان شامل کشاورزی، شیلات و تحقیقات و غیره باشد. خیلی از تحقیقات مثل همان چیزی که در یک کتابخانه شکل می‌گیرد می‌تواند در کشتی هم صورت بگیرد و فعالیت تحقیقاتی که اگر بروز بیرونی داشته باشد می‌گویند مشمول ماده باشد اما اگر تحقیقات درونی کشتی باشد و بروز بیرونی نداشته باشد نمی‌تواند مشمول بند ی باشد. اگر انجام هر

نوع فعالیتی و به هر شکلی در آن صورت می‌توانستیم بگوییم که فعالیت‌های بیرون و درون کشتی می‌تواند ممنوع باشد.

بند ل - هر عملی به منظور تداخل در سیستم‌های مخابراتی با سایر تسهیلات یا تاسیسات کشور ساحلی. این نشانگر پیشرفت است. در جنگ الکتریکی که آمریکایی‌ها علیه عراق آغاز کردند هواپیماهای خفاش همه انواع ارتباطات در عراق را از بین برده بودند. تداخل در سیستم مخابراتی می‌تواند شامل تلفن ثابت، موبایل و اینترنت را هم در بر بگیرد و در آینده حتی اگر وسایل پیشرفته‌ای بوجود آید می‌تواند مشمول این بند قرار گیرد. امکان دارد کشتی‌ها به این تجهیزات مجهز بشوند و فقط مال هواپیما نیست و تسهیلات و تاسیسات دیگر را هم اگر مختل کند و تداخل کند می‌تواند مفهوم بند ل را در آید و به عبور با ضرر تبدیل شود. باید تسهیلات و تاسیسات کشور ساحلی شاید به رادیو و تلویزیون سرایت بدهیم یا به وسایل دیگری سرایت بدهیم. سیستم‌های راداری یا اختلال در ترن و سایر وسایل‌ها را فراهم آورد.

م - هر فعالیت دیگری که ارتباط مستقیم با عبور ندارد. هر فعالیت دیگری به غیر از مواردی که گفته شده که ارتباط مستقیم با عبور ندارد. این از یک جهت خوب است اما ممکن است مورد سوءاستفاده کشور ساحلی قرار گیرد. کشور ساحلی ممکن است فعالیتی انجام بدهد و مشکلاتی برای کشور ساحلی ندارد. بند م هم از مواردی است که عجیب است.

ماده ۱۹ در حقیقت یکی از نکات مثبت و پیروزی‌های جهان سوم محسوب می‌شود که با همیاری و همکاری نکاتی را درج کردند که ماده ۱۴ ک ۱۹۵۸ ژنو، دریای سرزمینی که در حالت ابهام و پیچیده بود و مشکلات حقوقی داشت را نجات داد و به حالت حاضر تبدیل کرده است. چند بند بود که رایش بندها علیرغم تلاشهای کشورهای یکسوی ابهاماتی را دارد و جای برداشت‌های متعارضی را فراهم کرده است که در طول زمان با آراء صادره از محاکم انشاء... حل بشود و مرتفع شود در ادامه بحث مورد دیگری که باید به آن توجه کرد بحث زیردریایی‌هاست که در ماده ۲۰ این ک تصریحاً جمله‌ای آمده است به این عبارت در دریای سرزمینی، زیردریایی‌ها و سایر وسایل زیردریایی باید در سطح آب حرکت کرده و پرچم خود را به احتزاز در آورد.

مفهوم این ماده در بند ۶ ماده ۱۴ ک ۱۹۵۸ آمده است و در کنفرانس سوم بسیاری از کشورها تلاش کردند که این ماده را از ماده ۱۴ حذف کنند و خوشبختانه کشورهای در حال

توسعه توانستند با مهارتی که از خود نشان بدهند این خواب کشورهای توسعه یافته را فاقد نتیجه کنند و در نهایت ماده ۲۰ به همان مفهوم ماده ۶ تکرار شد و ابقاء شد و مضرول و مفهوم و منطبق این ماده متضمن این معنا است که اصلاً کشتی‌هایی که در زیر دریا حرکت می‌کنند و سایر وسائط نقلیه زیردریایی می‌بایستی روی آب حرکت کنند و بر سطح آب بیایند و با به احتزاز در آوردن پرچم عبور خود را به انجام برسانند. این ناظر بر کشتی‌های نظامی است در صنعت کشتی‌سازی کشتی‌هایی که تحت‌البحری ساخته می‌شوند نظامی هستند مگر زیردریایی‌هایی که جنبه تحقیقاتی داشته باشند و یا برای اندازه‌گیری فشار موجود در عمق دریا ساخته شده باشند. شوروی و اتحادیه اروپا دارای این صفت هستند. آزمایش‌هایی که آمریکا و روسیه در آبهای قطبی انجام داده‌اند تا عمق ۵۰۰ متری زیردریا فشار را تحمل کرده‌اند و برای استفاده از کاربردهای علمی و تحقیقاتی استفاده شده‌اند. هدف تنظیم‌کنندگان ماده ۲۰ این بوده است که کشورهای ساحلی از طریق کشتی‌ها مورد حمله قرار نگیرند و یا توسط آنها جاسوسی نشود و کشورهای ساحلی کنترلی بر آنها داشته باشند. تنها تفاوت ماده ۶ ک ۱۹۵۸ با ماده ۲۰ ک ۱۹۸۲ در این است که وسایل زیردریایی‌ها با صراحت بیان شده است و این حکایت از توسعه این صفت می‌کند، با توجه به ماده ۲۰ خطری برای کشورهای ساحلی ایجاد نکند. این به این معنا نیست که کشتی زیردریایی بالای آب بیاید و مجدداً زیر آب برود و کارش را به انجام برساند بلکه بحث عبور است و باید تمام حالت و شرایط مربوط به کشتی‌ای که در سطح آب است باید توسط این کشتی‌ها انجام شود.

در رابطه با صلاحیت‌های دولت ساحلی در خصوص مدیریت بی‌ضرر یک مکانیسم و خطومشی‌هایی در ک ۱۹۸۲ پیش‌بینی شده است که می‌تواند تحت عنوان بند چهارم (صلاحیت تضمینی دولت ساحلی در رابطه با عبور بی‌ضرر است) یک اصل کلی وجود دارد که دریای سرزمینی بخشی از آبهای دولت ساحلی مطرح می‌شود و دولت ساحلی می‌بایستی بر آن اعمال صلاحیت بکند یکی از زوایای اعمال صلاحیت، صلاحیت قانونگذاری دولت ساحلی در رابطه با عبور بی‌ضرر است. ماده ۲۱ ک ۸۲ در همین رابطه چند بندی را به طور مبسوط بیان کرده است. در بند ۱، کشور ساحلی می‌تواند در ارتباط با عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی در انطباق با این ک و سایر قواعد و اصول ح ب در مورد تمام یا هر یک از امور ذیل قوانین و مقررات لازم را وضع نماید.

در مورد تمام یا هر یک از امور زیر را گفته است معنای آن این است که در تمام اموری که به صلاحیت یک کشور مربوط است می‌تواند اعمال حاکمیت کند یا بصورت نسبی با توجه به شرایط اقلیمی. نکته دیگری که وجود دارد هم مبنای تصمیم‌گیری را این ک داشته و هم سایر اصول و قواعد ح.ب. سایر اصول و قواعد ح.ب. سایر اصول و قواعد ح.ب رسمی غیر از قواعد و مقرراتی است که ما قواعد ery یا قواعد آمده می‌نامیم علاوه بر آن ک‌هایی که در رابطه با ماده ۲۰ آمده و هست مراد ما هست. ک مربوط به سولاس، سوار، مارپل و همه این ک‌ها در حقیقت جزء مقررات ح.ب محسوب می‌شود که کشورها می‌توانند از این منابع گسترده ح.ب دریاها استفاده کنند و این سیاست‌گذاری قانونی را به انجام برسانند.

الف - ایمنی دریانوردی و تنظیم عبور و مرور دریایی. این بحث بسیار مهمی است تجار ب و بازرگانی ب و دریانوردی تجارت همه منسوط به ایمنی دریانوردی است. بنابراین ک ساحلی این ایمنی دریانوردی را می‌تواند بطور کامل یا نسبی مورد توجه قرار دهد و قانونگذاری نماید. ایمنی دریانوردی گاهی بدلیل آبرها و تنگه آبرهاها و سایر دلایل طوری باشد که قوانین و مقررات خاص را وضع کند تا به آن نظم دریایی برسد.

ب - حفاظت تسهیلات و تاسیسات کمکی دریانوردی و سایر تسهیلات و وسایل در رابطه با آن مناطقی که کشور ساحلی دارای یکسری تجهیزات و تسهیلات و وسایلی باشد که کمک به دریانوردی می‌کند مثل فارها و چراغ‌های دریایی که در امر دریانوردی بسیار موثر هستند و باید حفاظت شوند و تغییر شوند و مورد واکاوی قرار گیرند و نوآوری شوند و اینها از مواردی است که کشور ساحلی می‌تواند در رابطه با آن مقرراتی را وضع نماید.

ج - حفاظت منابع زنده در دریا یک بحث اقتصادی دارد و یک مقوله درآمد در آن وجود دارد و تولید کار است و یک واقعیت سیاست‌گذاری در عرصه ب و ملی است. اصولاً بحث ماهیگیری و صید منابع زنده دریا که اعم از ماهی است از گذشته مطرح بوده و بقولی این صیادان را عوامل مخرب دریا می‌شناسند. یکی از وسایلی که بصورت جدی محیط زیست را تهدید می‌کنند همین کشتی‌هایی هستند که در امر صید آبزیان و منابع زنده دریا فعالیت‌هایی خارج از قواعد طبیعی انجام می‌دهند. تقریباً ۹۰٪ ماهیان دریا در طول ۵۰ سال گذشته صید شده‌اند و با وجود کشتی‌هایی که کارخانه‌های متحرک نامیده می‌شوند. کارخانه‌هایی هستند که در درجه نخست تخریب دریا قرار گرفته‌اند. کشورهای ساحلی این وظیفه را دارند. این تنها حق نیست بلکه یک تکلیف است که آنچنان سیاستی را اعمال کند که بتوانند در پناه این

سیاست‌گذاری‌ها بتوانند دریا را از این تخریب نجات دهند کشورها می‌توانند و یا به عبارتی تکلیف دارند حفاظت منابع زنده دنیا را به طور مقتضی حفظ کنند و از صید بی‌رویه جلوگیری کنند که متأسفانه دامن جامعه ب را گرفته و منابع تغذیه بشر را تهدید می‌کند.

بند د - جلوگیری از نقض قوانین و مقررات کشور ساحلی در ارتباط با ماهیگیری این مورد هم ارتباط با بحث قبلی دارد و کشور ساحلی حق دارد که قوانین و مقرراتی که وضع کرده و مقررات ک ساحلی محسوب می‌شود توسط کشورهای دیگر نقض می‌شود بیاید با قانونگذاری با آن مقابله بکند. کشور ساحلی باید دست برتر را بگیرد و از زاویه تکلیفی بر آن نگاه بکند و این حرف حق نیست. ق و مقررات کشور ساحلی می‌توانند مقررات و مصوب مجلس باشد در قالب توافقات با کشورهای دیگر باشد. کشور ساحلی حتی می‌تواند مجازات هم تضمین نماید و مواردی و مصادیقی را به عنوان جرم اعلام کند.

ه - حفظ محیط زیست کشور ساحلی و جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست است. محیط زیست امروزه از مفهوم ح ابهامات فراتر رفته و موضوع بین‌المللی است و بخشی از آن در ح بشر ریشه دارد. محیط زیست خودش یک رشته از ح ب شده است محیط زیست رشدش بدلیل توسعه آلاینده‌های مختلفی است که در حوزه صنعت در دریا، هوا و خشکی، بوجود آمده است. ک، کشورهای ساحلی را در مقامی قرار داده که می‌تواند برای جلوگیری با کاهش یا آلودگی محیط زیست قوانینی را وضع کند و وضع این قوانین باید براساس مقررات این ک و سایر قوانین ب وضع شود. در رابطه با محیط زیست ما امروز مقررات گسترده‌ای داریم و هر روزه گسترده‌تر می‌شود و به موازات حوادث ک‌ها ساخته می‌شوند و به موازات آن تدوین مقررات توسط کشورهای ساحلی بیشتر و بیشتر خواهد شد. الان ح وان‌های آمریکایی دست به کار شده‌اند در کمیته‌های مختلفی به تدوین قوانین مشغول هستند و در آینده مقررات وسیعی را تدوین خواهند کرد. ما در کشورمان هم این را داریم هم برای آلاینده‌های نفتی مقررات داریم و ک‌ها را تصویب کردیم. ادبیات ج ب در باب محیط زیست دریایی به رسمیت شناخته شده و جرم انگارتر شده و در قوانین و مقررات جزایی هم مقرراتی پیش‌بینی شده است.

و - تحقیقات علمی دریایی و تحقیقات آب‌شناسی. تحقیقات علمی آنقدر توسعه یافته است و جلب ک‌ها که می‌تواند برای انسان مفید باشد و در مناطق دریایی رشد می‌کند مستلزم تحقیق علمی است لذا این مقوله مقررات می‌خواهد یا تحقیقات آب‌شناسی از جهات

مختلف و از جهات اینکه آب را در منطقه شیرین کنند یا قابل استفاده بسازند خود ما در قرن حاضر آب را به عنوان یک امر حیاتی و اساسی می‌شناسیم. لذا تحقیقات در این حوزه جایگاه ویژه‌ای پیدا خواهد کرد و در این قرن و کشورها

ز- جلوگیری از نقض قوانین و مقررات کشور ساحلی در ارتباط با امور گمرکی، مالی، مهاجرت و بهداشت، یکی از مسایلی که کشورهای ساحلی را درگیر کرده مسایل مالی مهاجرت و بهداشت بوده است. اما فراموش نمی‌کنیم که منطقه نظارت و مجاور را در ک ژنو داریم بعد از دریای سرزمینی که مساحت این منطقه با دریای سرزمینی می‌توانست ۱۲ مایل باشد. در سیستم ک ژنو کشورهایی که منطقه نظارت را داشتند در حقیقت منطقه نظارت محل اعمال مقررات گمرکی، مالی، مهاجرت و بهداشت بود. در ک ۸۲ این تحول بوجود آمد که بعد از ۱۲ مایل دریای سرزمینی می‌توانند ۱۲ مایل منطقه مجاور داشته باشد آنچه که باعث دادن صلاحیت به کشور ساحلی در این منطقه شده است پیوند آن به دریای سرزمینی اعمال مقررات را آغاز بکند. ما ک‌های دیگری مثل سوا داریم و پروتکل مربوطه که مصوب ۲۰۰۵ است اینها هم پس از نحوه ورود کشتی‌ها برای دریای سرزمینی و مقوله مهاجرت و امنیت از این ناحیه از جهت مالی، گمرکی و غیره مصوباتی هستند که در tmo صورت گرفته و مکمل این سیاست‌گذاری هستند و ما اسناد جدیدتری داریم که این اسناد بعد از وقایعی که رخ داده بوجود آمده و محصول tmo است و می‌تواند به کشورهای ساحلی کمک کند. چند تا سند هست در رابطه با امور گمرکی و مالی و بهداشت که ترجمه شده‌اند و در سازمان بنادر هست.

در بند ۴ ماده ۲۱ بحثی را مطرح کرده است به عنوان وظایف مربوط به کشتی‌هاست که در بخش وظایف و تکالیف بیان خواهیم کرد.

صلاحیت دولت ساحلی در تنظیم خطوط ترافیکی tra sepction ships

در ماده ۲۲ اشاره می‌کند به این مطلب که آبراههای دریایی و طرحهای جداسازی عبور و مرور در دریای سرزمینی. در بند ۱ اشاره می‌کند که در مواقع لزوم و با توجه به ایمنی دریانوردی کشور ساحلی می‌تواند از کشتی‌های خارجی که حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی را اعمال می‌کنند بخواهد از آبراههای دریایی و طرحهای جداسازی عبور و مرور که کشور ساحلی ممکن است برای تنظیم عبور کشتی‌ها مشخص نماید استفاده کند در مواقع لزوم که کشور ساحلی تشخیص می‌دهد و مبنای آن هم ایمنی دریانوردی است که

کشور ساحلی این حق را دارد که از کشتی‌ها بخواهد که از طرح‌های جداسازی و ترافیکی مخصوص عبور و مرور خودشان را انجام بدهند.

دو نکته قابل توجه است:

۱- کشتی‌های خارجی (تفکیک نکرده) هم کشتی‌ها شامل ترسیم خطوط و عبور و مرور هست.

۲- این طرح‌های جداسازی علی‌الاصول می‌بایستی با یک همکاری و مصلحت‌اندیشی سازمان‌های ب انجام شود که به طور عملی این سیاست‌گذاری تحت سازمان ب باشد.

در بند ۲ می‌گوید بخصوص کشور ساحلی می‌تواند از نفت‌کش‌ها و کشتی‌های با سوخت اتمی و سایر مواد ماهیتاً خطرناک و سمی بخواهد عبور خود را محدود به چنین خطوط دریایی نماید. کشور ساحلی چنین حق و اختیاری دارد که از نفت‌کش‌ها

نفت‌کش‌ها چند نوع آلودگی دارند: ۱- عمدی ۲- غیرعمدی. عمدی مانند بیرون ریختن آب توازن کشتی است در سال چیزی نزدیک به ۲/۵ میلیون تن نفت را به دریا می‌ریزند و لذا با این آب ذرات نفت را به دریا می‌ریزند و یکسری هم بدلیل تصادم است که این مورد و مواردی که مربوط می‌شود به نفت‌گیری و مشخصات نفتی می‌شود غیرعمدی برای قسمت غیرعمدی راهی وجود ندارد و برای قسمت مهم دولت ساحلی می‌تواند سیاست‌گذاری‌هایی را بنماید. نفت‌کش‌ها غالباً تناژ سنگینی را حمل می‌کنند کشتی‌های با سوخت اتمی و کشتی‌های حامل مواد اتمی. امروزه با شتاب گرفتن کشورهای با سوخت اتمی یا حامل مواد اتمی باید سیاست‌گذاری‌های جدی‌تری را مدنظر قرار داد. این موضوع را با کشتی ساوانا که آمریکایی‌ها ساختند و کشتی صاحب پرچم را مطرح کردند. کشتی اتمی و حامل اتمی استارت خورد و لذا کشور ساحلی حق دارد مقررات بسیار دقیقی را تنظیم کند. کشتی‌هایی که سایر مواد ماهیتاً خطرناک و سمی را دارند و بخواهند از این آبراه‌ها و خطوط عبور کنند کشور ساحلی می‌تواند راجع به آن سیاست‌گذاری بکند و مقررات سختی را تدوین کند. کشور ما ایران، بدلیل عمق کم و انبوه جزایری که در منطقه مشاهده می‌شود، این قوانین ضرورت آن احساس می‌شود و حقوقدانان باید طرف مقررات قرار گیرند و قوانین مناسب بند ۲ ماده ۲۲ اشاره می‌کند در تعیین آبراه‌های دریایی و جداسازی راه‌های عبور و مرور کشور ساحلی موارد زیر را مورد توجه قرار خواهد داد.

الف - توصیه سازمان‌های صلاحیت‌دار بین‌المللی. سازمان‌های ب راهگشای این موضوع هستند چون بطور تخصصی عمل کرده‌اند مثل Imo که بسیار عالمانه، دقیق و فنی اشراف دارد و کار کرده و کشور ساحلی باید از این سازمان‌ها کمال استفاده را بکند.

ما در منطقه خلیج فارس این را بطور قدیمی خود با سازمان mko و بعد از تغییر نام به Imo را دارند و البته متأسفانه ما یک نماینده دائمی نداریم. ما بصورت موردی و پاره وقت شرکت می‌کنیم.

قسمت ب می‌گوید هرگونه آبراهی که عرفاً و به طور سنتی برای دریانوردی ب استفاده می‌شده است. یعنی کشور ساحلی بخواهد این آبراهها را تنظیم کند علاوه بر ارتباط با سازمان‌ها باید به گذرگاههای عرفی هم توجه کند. کشور ساحلی باید با توجه به این واقعیت توجه کند.

ج - خصوصیات ویژه کشتی‌ها و آبراههای خاص. کشور ساحلی باید بطور مداوم کشتی‌های دنیا را مطالعه کند چه از لحاظ میزان آب‌خور یا میزان تناژ، کوچکی و بزرگی کشتی و از جهت آبراههایی که امکان دارد از طریق برخی وقایع ارزش‌شناسی مثل زمین‌شناسی، زلزله و لایه‌های کف دریا آشنا باشد و بتواند عبور و مرور بی‌ضرر را برای کشتی‌ها فراهم کند.

د - سنگینی ترافیک و عبور و مرور. کشور ساحلی باید به میزان تردد کشتی توجه کند. در م خلیج فارس حداقل کشتی که در تنگه هرمز حرکت می‌کند حداقل ۱۰۰ کشتی است و عمدتاً هم از آبهای تحت حاکمیت ایران عبور می‌کنند. بنابراین در وضع قوانین الاجرا باید به این موارد توجه کنند.

تکالیف کشتی‌های عابر از دریای سرزمینی

اصولاً چند مورد وجود دارد که از دو ماده استفاده می‌شود یکی بند ۴ ماده ۲۱ که در رابطه با تکالیف کشتی‌های بیگانه از دریای سرزمینی صحبت می‌شود.

۱- کشتی‌های خارجی که حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی را اعمال می‌کنند تمام این مقررات و هر مقررات ب مورد قبول عموم کشورها در ارتباط با جلوگیری از تصادم در دریا را رعایت و اجرا خواهند نمود. اینجا مشخصاً متمرکز شده روی مقررات تصادم در دریا که اشاره می‌کند تمام این مقررات (ماده ۲۰) و همه مقررات مورد قبول عموم کشورها که ارتباط با تصادم در دریا هست. مقرراتی که در ماده ۲۰ آمده این مقررات مربوط به بحث عبور و مرور بی‌ضرر است تصادم یک معنای اخص از عبور باضرر است. اشاره می‌کند که

کشتی‌های خارجی یک تکلیف کلی دارند و آن تکلیف یکی این است که مقرراتی که مستلزم عبور بی‌ضرر است آن را انجام دهند و بعد اشاره می‌کند به این که مقررات مربوط به تصادم که در برخی حالت از مصادیق عبور بی‌ضرر باشد باید توجه کنند که رخ ندهند ۲ شق دارد و یک مقررات ناظر بر عبور و مرور بی‌ضرر به معنای عام کلمه و دیگری مقرراتی که ناظر است بر مقررات جلوگیری از تصادم در دریا. یک تکلیفی را برای کشتی خارجی ایجاد می‌کند اگر کشتی، کشتی نظامی باشد مسوولیتی برای دولت بوجود می‌آورد و یک کشتی بازرگانی است مسوولیت برای کشتی بوجود می‌آید. مورد دیگری که در باب تکالیف کشتی‌ها مورد توجه است مطلب مندرج در ماده ۲۳ است در خصوص کشتی‌هایی که حامل مواد سوختی هستند یا با مواد سوختی کار می‌کنند یا حامل مواد ذاتاً خطرناک هستند. این تکلیف برای آنها پیش‌بینی شده است، کشتی‌های خارجی با سوخت اتمی و کشتی‌های حامل مواد اتمی یا سایر مواد ذاتاً خطرناک یا مضر هنگام استفاده از حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی باید مدارک حمل را همراه داشته باشند و مقررات احتیاطی که به موجب موافقت‌نامه‌های ب برای این کشتی‌ها وضع شده را رعایت نمایند. این هم یک وجه دیگری است برای مقابله با خطر که ممکن است عبور بی‌ضرر را به مخاطره بیندازد. این مورد در ک ۵۸ به این صراحت نیآورده است.

این اشاره می‌کند به سوخت اتمی - حامل اتمی و سایر کالاهایی که ذاتاً خطرناک هستند و ممکن است مشکل‌آفرین باشند. همه اینها می‌تواند مشمول ماده ۲۳ قرار بگیرد و آنچه که کشتی‌های عظیم را علاوه بر سایر تنظیمات ملزم می‌کند به رعایت آن و داشتن مدارک این است که مدارک مربوطه به حمل این نوع کالاها در واقع اسنادی که حکایت از *ceryo* *dectaker* به کشتی‌ها باید در اختیار داشته باشند و ضوابط و مقررات احتیاطی که ممکن است براساس مقررات دو یا چند جانبه نیز باید آنها رعایت کنند. امکان دارد در یک منطقه‌ای مقرراتی از طرف یک کشور تنظیم شده یا توسط معاهدات و پیمانها وضع شده باشند. در دنیا مناطق ویژه‌ای وجود دارند مثل خلیج فارس یا بالتیک که ممکن است بدلیل بسته بودن منطقه یا تردد زیاد و یا به هر دو دلیل ممکن است موافقت‌نامه‌هایی داشته باشند و این موافقت‌نامه‌ها تضمین‌هایی برای آن منطقه است. مقررات و ضوابط در رابطه با آلودگی‌های نفتی که بنام کنوانسیون کویت مشهور است می‌تواند از مصادیق ماده ۲۳ باشد که با الهام از مذاکرات ILC به تائید کشورها رسیده است و در زمان جنگ خلیج فارس رخ

دارد این کنوانسیون توانست کارآمدی خودش را نشان بدهد. اگر نفتی که در خلیج مکزیک به دریا ریخته می‌شود در خلیج فارس به دریا ریخته می‌شد چه فاجعه زیست محیطی رخ می‌داد چون اغلب کشورها تاسیسات آب شیرین دارند و در آنصورت تمام این دستگاهها از کار می‌افتاد و کشورها با مشکل روبرو می‌ساخت. بنابراین، این سیاستگزاری کلان است که توسط ماده ۲۳ صورت می‌گیرد و کنوانسیون‌هایی دیگری هست که به طور جزئی مسئله را بررسی می‌کند. اما در رابطه با بحث دیگری که باید به آن پرداخت صلاحیت دولت ساحلی در اخذ عوارض بود این مقوله همیشه مطرح می‌شود که آیا کشور ساحلی حق اخذ عوارض باشد آن را دارد. در ماده ۲۶ در دو بند به آن اشاره شده

۱- فقط بدلیل عبور از دریای سرزمینی نمی‌توان بر کشتی‌های خارجی هزینه‌ای تحمیل نمود. تفاوت دریای سرزمینی و مناطقی نظیر کانالها که بدست انسان حفر می‌شود و مصنوعی است در این است که در کانالها کشتی‌های عابر باید حق عبور بپردازند در حالیکه در منطقه دریای سرزمینی برای کشور ساحلی چنین حقی وجود ندارد. این را مقایسه بکنید با حق عبوری که برای هواپیماها پرداخت می‌شود. در مقوله هوایی ۵ نوع آزادی داریم که آزادی هم آزادی عبور بی‌ضرری است که ح هوایی از ح دریایی گرفته است. در آنجا برعکس مبلغی بابت عبور هواپیماها از شرکت متصدی حمل و نقل دریافت می‌شود البته آنجا هم مبنایی دارد که با بند ۲ قابل قیاس است. اما چون هواپیما بدون سرویس کشور زیرین قابل انجام نیست بنابراین خودبخود هواپیمایی که وارد کریدورهای هوایی می‌شود خودبخود مبلغی باید بپردازد بخاطر اطلاع‌رسانی که صورت می‌گیرد بند ۲ ماده ۲۶ همان مطلب را اعمال می‌کند و ح هایی همان قاعده را استفاده کرده است حقوق هوایی از عرف ب و مقررات بند ۲ ماده ۲۶ استفاده کرده است.

بند ۲ ماده ۲۶ فقط برای خدمات به کشتی‌هایی که از دریای سرزمینی عبور می‌کنند درخواست هزینه نمود این هزینه‌ها بدون تبعیض مطالبه خواهد شد. در این بند ۲ اصل وجود دارد یک اصل، به ازاء خدمت از کشتی گرفته می‌شود. کشتی بابت خدمات و سرویس‌هایی به آن داده می‌شود ملزم به پرداخت، به ازاء و مبلغی می‌شود اصل دوم قاعده موقتی است که در ح ب از قدیم وجود داشته است و آن اصل عدم تبعیض در خدمات‌رسانی است و این اصل در ح هوایی و دریایی وجود دارد در پرتو این قاعده است که کشتی‌ها می‌توانند با طیب‌خاطر وارد آبهای سرزمینی داخلی شوند و از خدمات دولت

ساحلی و بندر استفاده کنند و بدون اینکه نگران باشند که به آنها خدمات داده نشود یا ناقص داده شود.

بخش سوم کار که بخش مهم است اعمال صلاحیت‌های قضایی است که کشور ساحلی نسبت به کشتی‌های عابر از این منطقه دارد و اعمال می‌کند.

بخش III: نحوه اعمال صلاحیت‌های قضایی کشور ساحلی نسبت به کشتی‌های بیگانه
مبحث اول:

صلاحیت‌های کیفری و صلاحیت‌های حقوقی

اول باید نوع کشتی را شناسایی کنیم به همین دلیل مبحث اول را به کشتی‌های بازرگانی اختصاص می‌دهیم.

الف - کشتی‌های بازرگانی

کشتی‌های بازرگانی باید بینیم که مبحث قضایی آن کیفری است یا حقوقی. در صلاحیت‌های کیفری یک اصل وجود دارد که به طور کلی تابلوی عمل ماست و آن این است که اگر جرمی در کشتی صورت بگیرد، رسیدگی به این جرم اصلاً در صلاحیت محاکم صالح کشور صاحب پرچم است اما فرع این است که در موارد خاصی رسیدگی به جرائم ارتكابی در کشتی خارجی بازرگانی در صلاحیت محاکم صالح کشور ساحلی است اگر بحث آب‌های داخلی باشد موضوع معکوس است و در آنجا اصل بر صلاحیت کشور ساحلی است و فرع آن در صلاحیت کشور صاحب پرچم است. این یک متدی برای فهمیدن مطلب بصورت فرمول است در خود کنوانسیون در ماده ۲۷ که در حقیقت همان چیزی را می‌گوید که در ماده ۱۹ و ۲۰ ک ۵۸ ژنو در باب اعمال صلاحیت قسمت کیفری گفته بود را در ک ۸۲ این بحث را آورده و ناظر بر صلاحیت

بند اول - کشتی ساحلی بر کشتی‌های خارجی که از دریای سرزمینی عبور می‌کنند برای دستگیری هر شخص یا نوع رسیدگی در ارتباط با جرمی که در حین عبور در کشتی ارتكاب یافته، صلاحیت کیفری اعمال نخواهد کرد مگر فقط در موارد زیر:

الف - آثار جرم به کشور ساحلی سرایت یابد در آنصورت صلاحیت کشور ساحلی را طلب می‌کند و کشور ساحلی به اعتبار قانون حاکم خود می‌تواند به آن رسیدگی کند.

سرایت کند یعنی منافع مصالح، نظم و هر چیزی که به کشور ساحلی مربوط باشد را تحت تاثیر قرار دهد.

ب - جرم از نوعی باشد که صلح و آرامش کشور و یا نظم عمومی دریای سرزمینی آن را مختل سازد. این جرم مندرج در بند ب نوع خاصی است. صلح یا آرامش کشور یا نظم مربوطه به دریای سرزمینی را مختل کند. عام و خاص است. اما قسمت الف ممکن است جرم اقتصادی باشد مثل جعل اسکناس یا ارز یا مسائل گمرکی باشد این یک نوع جرم است و الزاماً هم نظم عمومی را به هم نمی‌زند اما در اینجا گفته است که نظم عمومی و آرامش و صلح کشور را به هم بزند. به نظر می‌رسد که از یک جهت راحت‌تر باشد. جرمی ممکن است رخ بدهد مانند استفاده از سلاح و غیره که ممکن است آرامش کشور را به هم بزند. دریای سرزمینی عین آنچیزی که ما از کشور داریم نیست اما اگر اتفاق به نحوی باشد که آرامش جمعی را به هم زند می‌تواند مشمول آن قرار گیرد.

ج - فرمانده کشتی و یا نماینده سیاسی و یا مامور کنسولی کشور صاحب پرچم

د - مواد مخدر و روان‌گردان است. این‌گونه اقدامات برای سرکوبی قاچاق مواد مخدر یا روان‌گردان ضروری باشد. کدام اقدامات، اقدامات مربوط به بحث قضایی و وارد کردن موضوع به مقوله فرعی. مواد روان‌گردان علی‌رغم اینکه در کشور خود با آن درگیر هستیم اما در ادبیات ح ب مواد روان‌گردان مصادیق و مشتقات بسیار بسیار زیادی دارد. در کنوانسیون جدید مواد و روان‌گردان اضافه شده در حالیکه در ک ۵۸ مواد مخدر بود. آمریکایی‌ها قبل از تصویب ک ۸۲ مساحت آبهای دریای سرزمینی را ۲۰۰ مایل اعلام کرده بودند و ماده ۴ ک ۵۸ ژنو را در طیف وسیعی اعمال می‌کردند و مورد اعتراض واقع می‌شوند اما به نظر من رفتار بسیار درستی بود و عرف خود را داشتند اما بعداً ۱۲ مایل را پذیرفتند.

در بند ۲ می‌گوید مقررات فوق بر حق کشور ساحلی برای انجام هر اقدامی که به موجب قوانین آن کشور برای توقیف یا بازرسی کشتی‌های خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی بعد از ترک آبهای داخلی مجاز می‌باشد، اثر نخواهند گذاشت. مراد این است که در واقع کشتی هلندی در بندرعباس به مدت ۳ ماه توقف داشته است بعد از سه ماه حرکت می‌کند به طرف دریای سرزمینی تا به دریای آزاد وارد شود. اگر این کشتی در نقطه B جرمی را

مرتکب شد و کشور ساحلی قوانین و مقرراتی داشته باشد که جرم کشتی در اعتبار صلاحیت آن قرار بگیرد، می‌توان آن کشتی را متوقف و به جای اولیه برگرداند چند فرض وجود دارد یک فرض این است که شروع جرم در آبهای داخلی بوده و وقوع آن در دریای سرزمینی بوده است. فرض دوم این است که شروع و وقوعش در آبهای داخلی بوده و در نقطه B (آبهای سرزمینی) بروز داشته است. فرض مهم این است که قانونگذار برای توجیه صلاحیتش در نظر گرفته است که مقدمات کار جرم و فراهم‌سازی وسایل و زمینه‌ها در آبهای داخلی صورت گرفته و در نقطه B وقوع پیدا کرده است. وقتی که موضوع را به قوانین علی ارجاع داده است لذا حق بوجود آمده و این حق باید مبنا و پایه‌ای داشته باشد.

اگر کشتی در حال عبور است می‌رود در فاز اول. فرض اول بند ۱ ماده ۲۷ است تابع نظام آبهای داخلی است اما اگر توجیه آن را جویا باشیم باید یکی از سه فرض را در نظر بگیریم و بلاخره موضوع در صلاحیت کشور ساحلی است.

اگر موارد فوق نبود به نظر می‌رسد که عرف باید موضوع را حل کند.

بند ۳ می‌گوید که موارد مقرر در بندهای ۲ و ۱ در صورت درخواست فرمانده کشتی، کشور ساحلی قبل از هر گونه اقدامی نماینده سیاسی یا مامور کنسولی کشور صاحب پرچم را مطرح خواهد ساخت و تمامی این نماینده یا مامور را با خدمه کشتی تسهیل خواهد نمود. در موارد اضطراری اطلاع حین اقدامات در حال انجام به نماینده یا مامور اقدام خواهد شد. در موارد اضطراری این اطلاع از طرف کشور ساحلی به مقامات فوق‌الذکر اطلاع داده خواهد شد. در قانون ک ۵۸ قوه قضائیه عرفاً مسئله را به کشور صاحب پرچم اطلاع می‌داد اما در این ک قانون شده است.

بند ع - در مورد اینکه آیا کشتی توقیف شود و یا اینکه توقیف به چه صورت انجام گیرد مقامات محلی به منافع دریانوردی توجه مقتضی خواهند نمود. قاضی که پرونده را رسیدگی می‌کند و دستور بازداشت کشتی را صادر می‌کند باید یک آدم آگاه و با شعوری باشد. اینطور نباشد که با دستور بازداشت موجب خسارت نشود. برخی کالاها عدم رساندن آنها به مقصد و یا تاخیر آنها ممکن است خساراتی را به محل کنند اما خریدار یا فروشنده و غیره وارد کند. در مقررات ح دریاها ک ۵۸ ژنو مقررات نبود اما در ک ۸۲ این موضوع پیش‌بینی شده و راهش هم این است که یک تضمینی Geranter بگیرد و بگوید برو کالا را تخلیه کن و

برگردد اما اگر چشم بسته errest کند و موجب دیر رسیدن کالا شود باعث فساد کالاها شده و یا تاخیر در رساندن آن موجب ورود خسارت زیادی شود.

در مسایل حقوقی ماده ۲۸ سه بند را ارائه کرده است

در بند ۱ به کشور ساحلی نباید یک کشتی خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی را برای اعمال صلاحیت حقوقی در مورد یک شخص واقع در آن کشتی متوقف و یا از مسیر خود منحرف نماید. یک کشتی هلندی عبور می‌کند. مقام قضایی کشور ساحلی نمی‌تواند اعمال صلاحیت کند بیاید کشتی را متوقف کند، از مسیرش منحرف کند. فرضی که وجود دارد این که شما یک حکمی را نسبت به فردی از محکمه ساحلی دریافت کرده‌اید باز شما به اعتبار آن حکم نمی‌توانید آن کشتی را متوقف کنید یا از مسیرش منحرف کنید.

بند ۲- کشور ساحلی نمی‌تواند برای هرگونه رسیدگی حقوقی کشتی را توقیف و یا هر حکم حقوقی بر علیه آن اجرا نماید. متوقف کردن با توقیف کردن دو مقوله است زمانی ممکن است برای بازرسی متوقف کردن است اما توقیف کردن درست نیست مگر در ارتباط با وظایف و مسوولیت‌هایی که کشتی خودش در جریان و یا به منظور سفر و عبور از میان آبهای کشور ساحلی تعهد نموده است. اصل بر این است که شما هیچ‌گونه حق توقیف کشتی نداریم مگر اینکه کشتی خودش تعهد می‌کرده باشد که تعهد خود را زیرپا گذاشته باشد مثل عدم عبور شیانیه یا تخطی از سرعت با فلان گره دریایی بند ۳ کشور ساحلی حق دارد بر طبق قوانین خود یک کشتی خارجی را که در دریای سرزمینی قرار دارد و یا بعد از ترک آبهای داخلی از دریای سرزمینی عبور می‌کند برای رسیدگی‌های حقوقی توقیف و یا حکمی را بر علیه آن اجرا نماید. مفاد بند ۲ به این حق کشور ساحلی لطمه‌ای وارد نخواهد کرد. اگر کشور ساحلی قوانینی دارد و این قوانین به رسمیت شناخته است که اگر کشتی در ساحل جرمی را مرتکب شده و در دریای سرزمینی یافت شود و معنای ندارد.

II کشتی‌های نظامی

در ماده ۳۰ در صورتی که هر کشتی جنگی قوانین و مقررات کشور ساحلی در ارتباط با عبور از دریای سرزمینی را رعایت نکند و به درخواست رعایت این قوانین و مقررات توجه نماید. کشور ساحلی می‌تواند از او بخواهد فوراً دریای سرزمینی را ترک کند. خوب اگر مقررات کشور ساحلی درخصوص عبور را رعایت نکند حال می‌تواند جنبه کیفری یا حقوقی داشته باشد به آن اشاره نکرده و کشور ساحلی باید واکنش نشان بدهد و باید اعلام

کند که آبهای دریای سرزمینی من را ترک کنی و کشتی نظامی باید این عمل را انجام بدهد و دریای سرزمینی را ترک کند. اگر این کشتی رأساً خودش تصمیم گرفته باشد یا اشتباهی کرده باشد و خسارتی وارد کرده‌ایم از مادی و معنوی دولت مطبوعش وظیفه دارد جبران کند و فرض دیگر این است که با دستور ک صاحب این اقدام کرده است و با اعلام هشدار کشور ساحلی، آبهای سرزمینی را ترک می‌کند، فرقی نمی‌کند کشور صاحب پرچم باید خسارات را جبران کند و مسوولیت دارد.

هرگاه بدلیل عدم رعایت قوانین و مقررات کشور ساحلی در ارتباط با عبور از دریای سرزمینی و یا مقررات این کنوانسیون و یا سایر قواعد ح ب توسط یک کشتی نظامی و یا سایر کشتی‌های دولتی که برای اهداف غیرتجاری استفاده می‌کردند، خساراتی را به کشور ساحلی وارد آید. کشور صاحب پرچم مسوولیت ب آن را برعهده خواهند داشت. این موضوع را باید به مسوولیت ب دولتها ارتباط دهیم این موضوع مصداق *wrony full* است.

کشتی‌هایی که دولتی هستند و اهداف غیرتجاری دارند هم مشمول همین ماده هستند هر چند که نظامی نیستند اما حکم آن را دارند اما یکسری کشتی‌هایی هستند که خدمات عمومی (عام‌المنفعه) انجام می‌دهند. نه بازرگانی هستند نه نظامی هستند مثلاً بیمارستانی هستند و کارخانجات را دارند اینها مصداق ماده نیستند و اینها را باید از این مقوله خارج کنیم. دو فرض دارد ۱- کشتی خودش رأساً این کار را انجام می‌دهد ۲- کشور صاحب پرچم دستور داده است یا اینکه قانونگذار وارد مسایل ظریف حقوقی نشده است. ذات و جایگاه کشتی‌های نظامی است و حالت نمایندگی که کشتی‌های مذکور از طرف دولت‌های خود دارند، مربوط می‌شود. این واقعیت را باید پذیرفت که حل مشکلات راجع به کشتی‌های نظامی را به راهکارهای سیاسی و دیپلماتیک و مسالت‌آمیز ارجاع داد و فرض سومی وجود دارد این است که شما به کشتی نظامی آمریکایی اخطار می‌دهید که وارد دریای سرزمینی می‌شوید و اقدامات تحریک‌آمیز و خلافی را هم انجام داده‌ایم که مصادیق عبور با ضرر است. در اینجا به کشتی نظامی به طُرق رایج تذکر می‌دهید اما کشتی نظامی توجه نمی‌کند در آن صورت وارد فاز دیگری می‌شوید. اقدام کشتی نظامی از مصادیق رفتارهای جنگ‌افروزی باشد و می‌تواند مشمول قطعنامه ۱۹۵۸ و ک ۱۹۵۸ در باب تعریف تجاوز بشود و معنای آن این است که می‌تواند مشمول ماده ۵۱ منشور واقع شود یعنی کشتی نظامی

مورد نظریه عملیاتی متوسل شده که عملیات جنگی محسوب می‌شود و برای آن عملیات دفاع مطرح می‌شود. ماده ۳۴ منشور که مرز بین فصل ۶ و ۷ منشور است که باید مورد توجه قرار گیرد یعنی ضمن دفاع تشویح باید موضوع را در شورای امنیت مطرح کند و آن موضوع به عنوان یکی از مصادیق ماده ۲۷ مطرح شود و بالاخره کار از طریق کانال سیاسی پیگیری شود و البته این کار مانع از پیگیری آن در ICJ نخواهد بود. در قضیه سکوه‌های نفتی که مورد اصابت موشک‌های آمریکایی قرار گرفت به دولت مراجعه کردیم و طرحی به نفع ما صادر شد.

در رابطه با کشور ساحلی این مطلب وجود دارد که ما هم یک وظیفه‌ای داریم که در مواد ۳۰ و ۳۰ مستقر است و آن این است که اگر کشتی نظامی تخلفی کرد ما هم بیاییم اقدامات تندتر از آن انجام بدهیم. ماجرای ناو انگلیسی همین‌طور بود. اگر کشتی نظامی اگر مقررات را رعایت نکرد شما باید درخواست کنید که کشتی از آبهای شما خارج شود و اگر نه موضوع را اطلاع بدهید اما در قضیه ناو انگلیسی اولاً بنحاطر اینکه منطقه، منطقه مشکوکی است و جاهایی که محل اختلاف است وجود دارد و مناطقی مورد ادعای عراق است و اتفاقی افتاده، ایران باید ذکر می‌داد که کشتی خارج شود. ما برخلاف ماده ۳۰ کشتی را محاصره و دستگیر کردیم چند جرم را انجام دادیم. وارد آبهای ما شدی، جاسوسی کردی. این تعداد جرم چه جوری در یک ساعت مشخص انجام شد. این با طملینه قضایی همراه باشد.

ماده ۱۹ در حقیقت یکی از نکات مثبت و پیروزی‌های جهان سوم محسوب می‌شود که با همیاری و همکاری نکاتی را درج کردند که ماده ۱۴ ک ۱۹۵۸ ژنو، دریای سرزمینی که در حالت ابهام و پیچیده بود و مشکلات حقوقی داشت را نجات داد و به حالت حاضر تبدیل کرده است. چند بند بود که اکثر بندها علیرغم تلاشهای کشورهای یک سری ابهاماتی را دارد و جای برداشت‌های متعارضی را فراهم کرده است که در طول زمان با آراء صادره از محاکم انشاء... حل بشود و مرتفع شود در ادامه بحث، مورد دیگری که باید به آن توجه کرد بحث زیردریایی‌هاست که در ماده ۲۰ این ک تصریحاً جمله‌ای آمده است به این عبارت در دریای سرزمینی، زیردریایی‌ها و سایر وسایل زیردریایی باید در سطح آب حرکت کرده و پرچم خود را به اهتزاز در آورد. مفهوم این ماده در بند ۶ ماده ۱۴ ک ۱۹۵۸ آمده است و در کنفرانس سوم بسیاری از کشورها تلاش کردند که این ماده را از ماده ۱۴ حذف کنند و

خوشبختانه کشورهای در حال توسعه توانستند با مهارتی که از خود نشان بدهند این خواب کشورهای توسعه یافته را فاقد نتیجه کنند و در نهایت ماده ۲۰ به همان مفهوم ماده ۶ تکرار شد و ابقاء شد و مضمون و مفهوم و منطبق این ماده متضمن این معنا است که اصلاً کشتی‌هایی که در زیر دریا حرکت می‌کنند و سایر وسائط نقلیه زیردریایی می‌بایستی روی آب حرکت کنند و بر سطح آب بیایند و با به اهتزاز در آوردن پرچم عبور خود را به انجام برسانند. این ناظر بر کشتی‌های نظامی است در صنعت کشتی‌سازی کشتی‌هایی که تحت‌البحری ساخته می‌شوند نظامی هستند مگر زیردریایی‌هایی که جنبه تحقیقاتی داشته باشند و یا برای اندازه‌گیری فشار موجود در عمق دریا ساخته شده باشند. شوروی و اتحادیه اروپا دارای این صفت هستند. آزمایش‌هایی که آمریکا و روسیه در آبهای قطبی انجام داده‌اند تا عمق ۵۰۰ متری زیردریا فشار را تحمل کرده‌اند و برای استفاده از کاربردهای علمی و تحقیقاتی استفاده شده‌اند. هدف تنظیم‌کنندگان ماده ۲۰ این بوده است که کشورهای ساحلی از طریق کشتی‌ها مورد حمله قرار نگیرند و یا توسط آنها جاسوسی نشود و کشورهای ساحلی کنترل بر آنها داشته باشند. تنها تفاوت ماده ۶ ک ۱۹۵۸ با ماده ۲۰ ک ۱۹۸۲ در این است که وسایل زیردریایی‌ها با صراحت بیان شده است و این حکایت از توسعه این صنعت می‌کند، با توجه به ماده ۲۰ خطری برای کشورهای ساحلی ایجاد نکند. این به این معنا نیست که کشتی زیردریایی بالای آب بیاید و مجدداً زیر آب برود و کارش را به انجام برساند بلکه بحث عبور است و باید تمام حالت و شرایط مربوط به کشتی‌ای که در سطح آب است باید توسط این کشتی‌ها انجام شود.

در رابطه با صلاحیت‌های دولت ساحلی در خصوص مدیریت بی‌ضرر یک مکانیسم و خطومشی‌هایی در ک ۱۹۸۲ پیش‌بینی شده است که می‌تواند تحت عنوان بند چهارم (صلاحیت تضمینی دولت ساحلی در رابطه با عبور بی‌ضرر است) یک اصل کلی وجود دارد که دریای سرزمینی بخشی از آبهای دولت ساحلی مطرح می‌شود و دولت ساحلی می‌بایستی بر آن اعمال صلاحیت بکند یکی از زوایای اعمال صلاحیت، صلاحیت قانونگذاری دولت ساحلی در رابطه با عبور بی‌ضرر است. ماده ۲۱ ک ۸۲ در همین رابطه چند بندی را به طور مبسوط بیان کرده است. در بند ۱، کشور ساحلی می‌تواند در ارتباط با عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی در انطباق با این ک و سایر قواعد و اصول ح ب در مورد تمام یا هر یک از امور ذیل قوانین و مقررات لازم را وضع نماید.

سیاست‌گذاری‌ها بتوانند دریا را از این تخریب نجات دهند کشورها می‌توانند و یا به عبارتی تکلیف دارند حفاظت منابع زنده دنیا را به طور مقتضی حفظ کنند و از صید بی‌رویه جلوگیری کنند که متأسفانه دامن جامعه ب را گرفته و منابع تغذیه بشر را تهدید می‌کند.

بند د - جلوگیری از نقض قوانین و مقررات کشور ساحلی در ارتباط با ماهیگیری این مورد هم ارتباط با بحث قبلی دارد و کشور ساحلی حق دارد که قوانین و مقرراتی که وضع کرده و مقررات ک ساحلی محسوب می‌شود توسط کشورهای دیگر نقض می‌شود بیاید با قانونگذاری با آن مقابله بکند. کشور ساحلی باید دست برتر را بگیرد و از زاویه تکلیفی بر آن نگاه بکند و این حرف حق نیست. ق و مقررات کشور ساحلی می‌توانند مقررات و مصوب مجلس باشد در قالب توافقات با کشورهای دیگر باشد. کشور ساحلی حتی می‌تواند مجازات هم تعیین نماید و مواردی و مصادیقی را به عنوان جرم اعلام کند.

ه - حفظ محیط زیست کشور ساحلی و جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست است. محیط زیست امروزه از مفهوم ح دریاها فراتر رفته و موضوع بین‌المللی است و بخشی از آن در ح بشر ریشه دارد. محیط زیست خودش یک رشته از ح ب شده است محیط زیست رشدش بدلیل توسعه آلاینده‌های مختلفی است که در حوزه صنعت در دریا، هوا و خشکی، بوجود آمده است. ک، کشورهای ساحلی را در مقامی قرار داده که می‌تواند برای جلوگیری با کاهش یا آلودگی محیط زیست قوانینی را وضع کند و وضع این قوانین باید براساس مقررات این ک و سایر قوانین ب وضع شود. در رابطه با محیط زیست ما امروز مقررات گسترده‌ای داریم و هر روزه گسترده‌تر می‌شود و به موازات حوادث، کنوانسیونها ساخته می‌شوند و به موازات آن تدوین مقررات توسط کشورهای ساحلی بیشتر و بیشتر خواهد شد. الان حقوقدانهای آمریکایی دست به کار شده‌اند در کمیته‌های مختلفی به تدوین قوانین مشغول هستند و در آینده مقررات وسیعی را تدوین خواهند کرد. ما در کشورمان هم این را داریم هم برای آلاینده‌های نفتی مقررات داریم و کها را تصویب کردیم. ادبیات حقوق ب در باب محیط زیست دریایی به رسمیت شناخته شده و جرم انگارتر شده و در قوانین و مقررات جزایی هم مقرراتی پیش‌بینی شده است.

و - تحقیقات علمی دریایی و تحقیقات آب‌شناسی. تحقیقات علمی آنقدر توسعه یافته است و جلبگها که می‌تواند برای انسان مفید باشد و در مناطق دریایی رشد می‌کند مستلزم تحقیق علمی است لذا این مقوله مقررات می‌خواهد یا تحقیقات آب‌شناسی از جهات مختلف و از

جهت اینکه آب را در منطقه شیرین کنند یا قابل استفاده بسازند خود ما در قرن حاضر آب را به عنوان یک امر حیاتی و اساسی می‌شناسیم. لذا تحقیقات در این حوزه جایگاه ویژه‌ای پیدا خواهد کرد و در این قرن و کشورها...؟

ز- جلوگیری از نقض قوانین و مقررات کشور ساحلی در ارتباط با امور گمرکی، مالی، مهاجرت و بهداشت، یکی از مسایلی که کشورهای ساحلی را درگیر کرده مسایل مالی مهاجرت و بهداشت بوده است. اما فراموش نمی‌کنیم که منطقه نظارت و مجاور را در ک ژنو داریم بعد از دریای سرزمینی که مساحت این منطقه با دریای سرزمینی می‌توانست ۱۲ مایل باشد. در سیستم ک ژنو کشورهایی که منطقه نظارت را داشتند در حقیقت منطقه نظارت محل اعمال مقررات گمرکی، مالی، مهاجرت و بهداشت بود. در ک ۸۲ این تحول بوجود آمد که بعد از ۱۲ مایل دریای سرزمینی می‌توانند ۱۲ مایل منطقه مجاور داشته باشد آنچه که باعث دادن صلاحیت به کشور ساحلی در این منطقه شده است پیوند آن به دریای سرزمینی اعمال مقررات را آغاز بکند. ما ک‌های دیگری مثل سوا داریم و پروتکل مربوطه که مصوب ۲۰۰۵ است اینها هم پس از نحوه ورود کشتی‌ها برای دریای سرزمینی و مقوله مهاجرت و امنیت از این ناحیه از جهت مالی، گمرکی و غیره مصوباتی هستند که در imo صورت گرفته و مکمل این سیاست‌گذاری هستند و ما اسناد جدیدتری داریم که این اسناد بعد از وقایعی که رخ داده بوجود آمده و محصول imo است و می‌تواند به کشورهای ساحلی کمک کند. چند تا سند هست در رابطه با امور گمرکی و مالی و بهداشت که ترجمه شده‌اند و در سازمان بنادر هست.

در بند ۴ ماده ۲۱ بحثی را مطرح کرده است به عنوان وظایف مربوط به کشتی‌هاست که در بخش وظایف و تکالیف بیان خواهیم کرد.

صلاحیت دولت ساحلی در تنظیم خطوط ترافیکی traffic separation ships

در ماده ۲۲ اشاره می‌کند به این مطلب که آبراههای دریایی و طرحهای جداسازی عبور و مرور در دریای سرزمینی. در بند ۱ اشاره می‌کند که در مواقع لزوم و با توجه به ایمنی دریانوردی کشور ساحلی می‌تواند از کشتی‌های خارجی که حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی را اعمال می‌کنند بخواهد از آبراههای دریایی و طرحهای جداسازی عبور و مرور که کشور ساحلی ممکن است برای تنظیم عبور کشتی‌ها مشخص نماید استفاده کند در مواقع لزوم که کشور ساحلی تشخیص می‌دهد و مبنای آن هم ایمنی دریانوردی است که

کشور ساحلی این حق را دارد که از کشتی‌ها بخواهد که از طرح‌های جداسازی و ترافیکی مخصوص عبور و مرور خودشان را انجام بدهند.

دو نکته قابل توجه است:

۱- کشتی‌های خارجی (تفکیک نکرده) هم کشتی‌ها شامل ترسیم خطوط و عبور و مرور هست.

۲- این طرح‌های جداسازی علی‌الاصول می‌بایستی با یک همکاری و مصلحت‌اندیشی سازمان‌های ب انجام شود که به طور عملی این سیاست‌گذاری تحت سازمان ب باشد.

در بند ۲ می‌گوید بخصوص کشور ساحلی می‌تواند از نفت‌کش‌ها و کشتی‌های با سوخت اتمی و سایر مواد ماهیتاً خطرناک و سمی بخواهد عبور خود را محدود به چنین خطوط دریایی نماید. کشور ساحلی چنین حق و اختیاری دارد که از نفت‌کش‌ها استفاده کند.

نفت‌کش‌ها چند نوع آلودگی دارند: ۱- عمدی ۲- غیرعمدی. عمدی مانند بیرون ریختن آب توازن کشتی است در سال چیزی نزدیک به ۲/۵ میلیون تن نفت را به دریا می‌ریزند و لذا با این آب ذرات نفت را به دریا می‌ریزند و یکسری هم بدلیل تصادم است که این مورد و مواردی که مربوط می‌شود به نفت‌گیری و مشخصات نفتی می‌شود غیرعمدی برای قسمت غیرعمدی راهی وجود ندارد و برای قسمت مهم دولت ساحلی می‌تواند سیاست‌گذاری‌هایی را بنماید. نفت‌کش‌ها غالباً تناژ سنگینی را حمل می‌کنند کشتی‌های با سوخت اتمی و کشتی‌های حامل مواد اتمی. امروزه با شتاب گرفتن کشورهای با سوخت اتم یا حامل مواد اتمی باید سیاست‌گذاری‌های جدی‌تری را مدنظر قرار داد. این موضوع را با کشتی ساوانا که آمریکایی‌ها ساختند و کشتی صاحب پرچم را مطرح کردند. کشتی اتمی و حامل اتمی استارت خورد و لذا کشور ساحلی حق دارد مقررات بسیار دقیقی را تنظیم کند. کشتی‌هایی که سایر مواد ماهیتاً خطرناک و سمی را دارند و بخواهند از این آبراه‌ها و خطوط عبور کنند کشور ساحلی می‌تواند راجع به آن سیاست‌گذاری بکند و مقررات سختی را تدوین کند. کشور ما ایران، بدلیل عمق کم و انبوه جزایری که در منطقه مشاهده می‌شود، این قوانین ضرورت آن احساس می‌شود و حقوقدانان باید طرف مقررات قرار گیرند و قوانین مناسب بند ۲ ماده ۲۲ اشاره می‌کند در تعیین آبراه‌های دریایی و جداسازی راه‌های عبور و مرور کشور ساحلی موارد زیر را مورد توجه قرار خواهد داد.

الف - توصیه سازمان‌های صلاحیت‌دار بین‌المللی. سازمان‌های ب راهگشای این موضوع هستند چون بطور تخصصی عمل کرده‌اند مثل Imo که بسیار عالمانه، دقیق و فنی اشراف دارد و کار کرده و کشور ساحلی باید از این سازمان‌ها کمال استفاده را بکند.

ما در منطقه خلیج فارس این رابطه قدیمی خود با سازمان mko و بعد از تغییر نام به imo را دارند و البته متأسفانه ما یک نماینده دائمی نداریم. ما بصورت موردی و پاره وقت شرکت می‌کنیم.

قسمت ب می‌گوید هرگونه آبراهی که عرفاً و به طور سنتی برای دریانوردی ب استفاده می‌شده است. یعنی کشور ساحلی بخواهد این آبراهها را تنظیم کند علاوه بر ارتباط با سازمان‌ها باید به گذرگاههای عرفی هم توجه کند. کشور ساحلی باید با توجه به این واقعیت توجه کند.

ج - خصوصیات ویژه کشتی‌ها و آبراههای خاص. کشور ساحلی باید بطور مداوم کشتی‌های دنیا را مطالعه کند چه از لحاظ میزان آب‌خور یا میزان تناژ، کوچکی و بزرگی کشتی و از جهت آبراههایی که امکان دارد از طریق برخی وقایع ارزش‌شناسی مثل زمین‌شناسی، زلزله و لایه‌های کف دریا آشنا باشد و بتواند عبور و مرور بی‌ضرر را برای کشتی‌ها فراهم کند.

د - سنگینی ترافیک و عبور و مرور. کشور ساحلی باید به میزان تردد کشتی توجه کند. در م خلیج فارس حداقل کشتی که در تنگه هرمز حرکت می‌کند حداقل ۱۰۰ کشتی است و عمدتاً هم از آبهای تحت حاکمیت ایران عبور می‌کنند. بنابراین در وضع قوانین الاجرا باید به این موارد توجه کنند.

تکالیف کشتی‌های عابر از دریای سرزمینی

اصولاً چند مورد وجود دارد که از دو ماده استفاده می‌شود یکی بند ۴ ماده ۲۱ که در رابطه با تکالیف کشتی‌های بیگانه از دریای سرزمینی صحبت می‌شود.

۱- کشتی‌های خارجی که حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی را اعمال می‌کنند تمام این مقررات و هر مقررات ب مورد قبول عموم کشورها در ارتباط با جلوگیری از تصادم در دریا را رعایت و اجرا خواهند نمود. اینجا مشخصاً متمرکز شده روی مقررات تصادم در دریا که اشاره می‌کند تمام این مقررات (ماده ۲۰) و همه مقررات مورد قبول عموم کشورها که ارتباط با تصادم در دریا هست. مقرراتی که در ماده ۲۰ آمده این مقررات مربوط به بحث عبور و مرور بی‌ضرر است تصادم یک معنای اخص از عبور باضرر است. اشاره می‌کند که

کشتی‌های خارجی یک تکلیف کلی دارند و آن تکلیف یکی این است که مقرراتی که مستلزم عبور بی‌ضرر است آن را انجام دهند و بعد اشاره می‌کند به این که مقررات مربوط به تصادم که در برخی حالت از مصادیق عبور بی‌ضرر باشد باید توجه کنند که رخ ندهند ۲ شق دارد و یک مقررات ناظر بر عبور و مرور بی‌ضرر به معنای عام کلمه و دیگری مقرراتی که ناظر است بر مقررات جلوگیری از تصادم در دریا. یک تکلیفی را برای کشتی خارجی ایجاد می‌کند اگر کشتی، کشتی نظامی باشد مسوولیتی برای دولت بوجود می‌آورد و یک کشتی بازرگانی است مسوولیت برای کشتی بوجود می‌آید. مورد دیگری که در باب تکالیف کشتی‌ها مورد توجه است مطلب مندرج در ماده ۲۳ است در خصوص کشتی‌هایی که حامل مواد سوختی هستند یا با مواد سوختی کار می‌کنند یا حامل مواد ذاتاً خطرناک هستند. این تکلیف برای آنها پیش‌بینی شده است، کشتی‌های خارجی با سوخت اتمی و کشتی‌های حامل مواد اتمی یا سایر مواد ذاتاً خطرناک یا مضر هنگام استفاده از حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی باید مدارک حمل را همراه داشته باشند و مقررات احتیاطی که به موجب موافقت‌نامه‌های ب برای این کشتی‌ها وضع شده را رعایت نمایند. این هم یک وجه دیگری است برای مقابله با خطر که ممکن است عبور بی‌ضرر را به مخاطره بیندازد. این مورد در ک ۵۸ به این صراحت نیآورده است.

این اشاره می‌کند به سوخت اتمی - حامل اتمی و سایر کالاهایی که ذاتاً خطرناک هستند و ممکن است مشکل‌آفرین باشند. همه اینها می‌تواند مشمول ماده ۲۳ قرار بگیرد و آنچه که کشتی‌های عظیم را علاوه بر سایر تنظیمات ملزم می‌کند به رعایت آن و داشتن مدارک این است که مدارک مربوطه به حمل این نوع کالاها در واقع اسنادی که حکایت از *ceryo* *dectaker* به کشتی‌ها باید در اختیار داشته باشند و ضوابط و مقررات احتیاطی که ممکن است براساس مقررات دو یا چند جانبه نیز باید آنها رعایت کنند. امکان دارد در یک منطقه‌ای مقرراتی از طرف یک کشور تنظیم شده یا توسط معاهدات و پیمانها وضع شده باشند. در دنیا مناطق ویژه‌ای وجود دارند مثل خلیج فارس یا بالتیک که ممکن است بدلیل بسته بودن منطقه یا تردد زیاد و یا به هر دو دلیل ممکن است موافقت‌نامه‌هایی داشته باشند و این موافقت‌نامه‌ها تضمین‌هایی برای آن منطقه است. مقررات و ضوابط در رابطه با آلودگی‌های نفتی که بنام کنوانسیون کویت مشهور است می‌تواند از مصادیق ماده ۲۳ باشد که با الهام از مذاکرات ILC به تائید کشورها رسیده است و در زمان جنگ خلیج فارس رخ

دارد این کنوانسیون توانست کارآمدی خودش را نشان بدهد. اگر نفتی که در خلیج مکزیک به دریا ریخته می‌شود در خلیج فارس به دریا ریخته می‌شد چه فاجعه زیست محیطی رخ می‌داد چون اغلب کشورها تاسیسات آب شیرین دارند و در آنصورت تمام این دستگاهها از کار می‌افتاد و کشورها با مشکل روبرو می‌ساخت. بنابراین، این سیاستگزاری کلان است که توسط ماده ۲۳ صورت می‌گیرد و کنوانسیون‌هایی دیگری هست که به طور جزئی مسئله را بررسی می‌کند. اما در رابطه با بحث دیگری که باید به آن پرداخت صلاحیت دولت ساحلی در اخذ عوارض بود این مقوله همیشه مطرح می‌شود که آیا کشور ساحلی حق اخذ عوارض باشد آن را دارد. در ماده ۲۶ در دو بند به آن اشاره شده

۱- فقط بدلیل عبور از دریای سرزمینی نمی‌توان بر کشتی‌های خارجی هزینه‌ای تحمیل نمود. تفاوت دریای سرزمینی و مناطقی نظیر کانالها که بدست انسان حفر می‌شود و مصنوعی است در این است که در کانالها کشتی‌های عابر باید حق عبور بپردازند در حالیکه در منطقه دریای سرزمینی برای کشور ساحلی چنین حقی وجود ندارد. این را مقایسه بکنید با حق عبوری که برای هواپیماها پرداخت می‌شود. در مقوله هوایی ۵ نوع آزادی داریم که آزادی هم آزادی عبور بی‌ضرری است که ح هوایی از ح دریایی گرفته است. در آنجا برعکس مبلغی بابت عبور هواپیماها از شرکت متصدی حمل و نقل دریافت می‌شود البته آنجا هم مبنایی دارد که با بند ۲ قابل قیاس است. اما چون هواپیما بدون سرویس کشور زیرین قابل انجام نیست بنابراین خودبخود هواپیمایی که وارد کریدورهای هوایی می‌شود خودبخود مبلغی باید بپردازد بخاطر اطلاع‌رسانی که صورت می‌گیرد بند ۲ ماده ۲۶ همان مطلب را اعمال می‌کند و ح هایی همان قاعده را استفاده کرده است حقوق هوایی از عرف ب و مقررات بند ۲ ماده ۲۶ استفاده کرده است.

بند ۲ ماده ۲۶ فقط برای خدمات به کشتی‌هایی که از دریای سرزمینی عبور می‌کنند درخواست هزینه نمود این هزینه‌ها بدون تبعیض مطالبه خواهد شد. در این بند ۲ اصل وجود دارد یک اصل، به ازاء خدمت از کشتی گرفته می‌شود. کشتی بابت خدمات و سرویس‌هایی به آن داده می‌شود ملزم به پرداخت، به ازاء و مبلغی می‌شود اصل دوم قاعده موقتی است که در ح ب از قدیم وجود داشته است و آن اصل عدم تبعیض در خدمات‌رسانی است و این اصل در ح هوایی و دریایی وجود دارد در پرتو این قاعده است که کشتی‌ها می‌توانند با طیب‌خاطر وارد آبهای سرزمینی داخلی شوند و از خدمات دولت

ساحلی و بندر استفاده کنند و بدون اینکه نگران باشند که به آنها خدمات داده نشود یا ناقص داده شود.

بخش سوم کار که بخش مهم است اعمال صلاحیت‌های قضایی است که کشور ساحلی نسبت به کشتی‌های عابر از این منطقه دارد و اعمال می‌کند.