

تعلیم



**دولت‌های محاط به خشکه**

**و**

**حقوق بین‌الملل دریاها**

نویسنده: ولادیمیر ولادیمیر وویچ گالین

برگرداننده: عید محمد عزیز پور

## شناسنامه

نام کتاب: دولت‌های محاط به خشکه و حقوق بین‌الملل دریاها

نویسنده: ولادیمیر ولادیمیروویچ گالسیین

برگرداننده: عیدمحمد عزیزپور

ویراستار و برگ‌آرا: حبیب‌الله سرود

طراح جلد:

چاپ اول: تابستان ۱۴۰۰ خورشیدی

شماره‌گان: یک‌هزار نسخه

ناشر:

حق چاپ برای برگرداننده محفوظ است

\*\*

This is a Persian translation of

Внутриконтинентальные государства

и

международное морское право

Автор: Владимир Владимирович Голицын

(Москва, Международные отношения, 1978)

## فهرست مطالب

پیشگفتار مترجم.....	۵
پیشگفتار نویسنده.....	ط
فصل نخست.....	۱۳
حق دولت‌های محاط به خشکه به دسترسی آزاد به دریا و از دریاها.....	۱۳
۱ - شناسایی حق دولت‌های محاط به خشکه به داشتن پرچم دریایی.....	۱۳
۲ . پدیدآیی حق دولت‌های محاط به خشکه به دسترسی آزاد به دریا و از دریا.....	۲۰
الف - پیدایش هنجار عرفی حق دولت‌های محاط به خشکه به دسترسی آزاد به دریا و از دریا.....	۲۰
ب - بررسی مشکل دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا و از دریا، در روند آماده‌سازی و کار کنفرانس ملل متحد سال ۱۹۵۸ درباره دریاها.....	۲۶
پ - واکاوی (آنالیز) ماده ۳ پیمان‌نامه ۱۹۵۸ درباره دریای آزاد.....	۳۰
۳ - تدوین حق دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا و از دریا، پس از کنفرانس سال ۱۹۵۸ سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها.....	۳۴
الف - تدوین حق دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا و از دریا، در کنفرانس ملل متحد سال ۱۹۶۵ درباره تجارت ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه.....	۳۴
ب - بررسی پرسمان‌های دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا و از دریا توسط کمیته بستر دریاها و کنفرانس سوم ملل متحد درباره دریاها.....	۴۰
۴ - مفهوم حق دسترسی آزاد دولت‌های محاط به خشکی به دریا و از دریا.....	۴۳
الف - آموزه (تیوری) آزادی ارتباطها.....	۴۳
ب - آموزه (تیوری) حق ارتفاع در حقوق بین‌الملل.....	۴۷
پ - آموزه اصل آزادی دریای آزاد.....	۵۲

## ب □ دولت‌های محاط به خشکه و حقوق بین‌الملل دریاها

- ۵ - درون‌مایه مفهوم حق دسترسی آزاد دولت‌های محاط به خشکه به دریا و از دریا در حقوق بین‌الملل کنونی ..... ۵۵
- فصل دوم ..... ۶۱
- ۶۱ ..... خصلت ترانزیت کشورهای محاط به خشکه به دریا و از دریا
- ۱ - مفهوم آزادی ترانزیت در حقوق بین‌الملل و امکان بهره‌مندی دولت‌های محاط به خشکه از آن ..... ۶۱
- ۲ - ویژگی‌های ترانزیت آزاد دولت‌های محاط به خشکه به دریا و از دریا ..... ۷۰
- ۳ - سامان‌دهی حقوقی ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه از سرزمین کشورهای همسایه ساحلی ..... ۷۶
- نخست - ترانزیت کالاها و اشخاص ..... ۷۶
- دوم - ترانزیت وسیله‌های ترابری ..... ۸۱
- سوم - حقوق محفوظ برای دولت ساحلی در حین ترانزیت دولت محاط به خشکه ..... ۸۸
- چهارم - حقوق گمرکی، محصولات و عوارض ترابری ..... ۹۰
- ۴ - منطقه‌های آزاد دولت‌های محاط به خشکه ..... ۹۵
- ۵ - رفتار اتحاد جماهیر شوروی [سابق] در بخش اعطای ترانزیت به دولت‌های محاط به خشکه از ساحل دریاها ..... ۱۰۱
- فصل سوم ..... ۱۰۹
- کشورهای درون‌قاره‌ای و پرسمان‌های سامان‌دهی بهره‌گیری از منابع‌های اقیانوس جهانی ..... ۱۰۹
- ۱ - ویژگی حق دولت‌های درون‌قاره‌ای در رابطه با بهره‌برداری از منابع‌های جاندار منطقه اقتصادی دولت ساحلی همسایه ..... ۱۰۹
- ۲ - دیدگاه دولت‌های محاط به خشکه درباره پرسمان گسترش حقوق دولت‌های ساحلی به منطقه‌های بستر دریای مجاور به آب‌های سرزمینی ..... ۱۲۰
- ۳ - سهم‌گیری دولت‌های محاط به خشکه در سازوکار و فعالیت‌های پژوهش و توسعه منابع‌های بستر دریاها بیرون از حیطه صلاحیت قضایی ملی ..... ۱۳۲

عید محمد عزیز پور □ ج

- ۱۳۶ ..... پایان سخن
- ۱۳۸ ..... پیوست‌ها
- ۱۳۸ ..... پیوست نخست
- ۱۶۳ ..... پیوست دوم
- ۱۷۹ ..... پیوست سوم
- ۱۸۳ ..... دربارهٔ مترجم





## پیشگفتار مترجم

این کتاب که برگردان آن به دسترس اهل مسلک و خوانندگان گرامی قرار می‌گیرد یکی از نادر کتاب‌هایی است که تا کنون در رابطه با کشورهای محاط به خشکه و حقوق بین‌الملل دریاها به زبان روسی نوشته شده است. تصمیم ترجمه این کتاب همیشه در ذهنم بود. اما به خاطر مشغولیت در زمان دانشجویی، ترجمه این کتاب برایم میسر نشد. تا این که چند سال پیش از یکی از دوستانم خواهش کردم تا کاپی این اثر را برایم بفرستد و به ترجمه آن همت گماشتم.

نویسنده این کتاب و. و. گالیسین یکی از حقوقدانان مشهور شوروی و روسیه است. او پروفیسور و داکتر حقوق بین‌الملل و معاون رییس انجمن حقوق بین‌الملل روسیه است. از سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۷ میلادی قاضی و نیز رییس دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها<sup>۱</sup> بود.

زمانی که او رییس دادگاه بود، با ارسال ایمیلی خواهش کردم که کتابش را به پارسی ترجمه می‌کنم. نخست پاسخ رد داد و گفت که زمان زیادی از انتشار اثرش گذشته است، شاید ارزش ترجمه را نداشته باشد. اما با ارسال ایمیل دوم، پاسخ مثبت داد.

به نظر من این کتاب برای خواننده افغانستانی باارزش است. خودم آقای گالیسین را از نزدیک نمی‌شناسم. اما با آثار او آشنا هستیم. او آثار دیگری نیز در رابطه با حقوق بین‌الملل دریاها دارد؛ ولی آن کتاب‌ها به مسایلی که کشور ما در آن گرفتار است، نمی‌پردازند.

اگرچه کتاب نسبتاً کهنه است اما موضوع‌های بحث‌شده در آن از دیدگاه نظری، تاریخی و حقوقی باز هم، برای کسانی که در رشته حقوق بین‌الملل و روابط بین‌المللی کار می‌کنند آموزنده می‌باشد.

چون افغانستان یک کشور محاط به خشکه<sup>۲</sup> است و راه مستقیم به دریای آزاد ندارد، درک و دریافت اصول نظری، استدلال‌های تیوریک درین باب و دانستن هنجارها و

---

<sup>۱</sup>. به انگلیسی (The International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS)

<sup>۲</sup>. مطابق ماده ۱۲۴، بدن ۱ الف: «دولت محاط به خشکه یعنی دولتی که ساحل دریایی ندارد». البته منظور

از دریا باید دریای پیوسته به دریای آزاد باشد، نه دریا‌های مانند دریای خزر. (م).

اصول حقوقی بین المللی در زمینه دسترسی به آبهای آزاد و تجارت بین المللی از طریق ترانزیت سرزمین کشورهای همسایه از اهمیت فراوان برخوردار است.

خوش بختانه افغانستان کشوری است که هرچند محاط به خشکه است اما از نظر جغرافیایی موقعیت مناسبی دارد. به این مفهوم که در تجارت بین المللی، کشورهای همسایه نیز، به ویژه هند و پاکستان برای رسیدن به آسیای میانه محتاج عبور ترانزیتی از خاک افغانستان اند. این وضعیت، افغانستان را در یک موقعیت شایسته برای همسایه های جنوب و شمال قرار می دهد، در صورتی که زمامداران کشور بتوانند از آن استفاده شایسته کنند.

همچنین افغانستان برای ترانزیت کشورهای آسیای میانه که در جنوب آسیا تجارت می کنند، مایه دلچسپی است، به شرطی که صلح و آرامش به کشور بر گردد.

افغانستان برای رسیدن به دریای آزاد نیاز به ترانزیت از کشورهای همسایه اش ایران و پاکستان دارد. حقوق بین الملل، «حق دولتهای محاط به خشکه به دسترسی آزاد به دریا و از دریاها» را از طریق ترانزیت سرزمین کشوری که میان دریا و کشور محاط به خشکه قرار دارد، به رسمیت شناخته است.

پرسمان هایی مانند خصلت ترانزیت، مفهوم آزادی ترانزیت در حقوق بین الملل، مسایل همچون حقوق گمرکی، مشکلات دسترسی به دریا و از دریا، مفهوم حق دسترسی آزاد، درون مایه حق دسترسی دولتهای محاط به خشکه به دریا و از دریا در حقوق بین الملل و تدوین حق دسترسی به دریاهای آزاد درین کتاب بررسی شده است.

چون این کتاب پیش از کنوانسیون سال ۱۹۸۲ ملل متحد درباره حقوق دریاها انتشار یافته است، ماده های کنوانسیون سال ۱۹۸۲ که در زمان انتشار این کتاب هنوز تصویب نشده بود، در کتاب واکاویده نشده است.

مواد پیمان نامه یا کنوانسیون یاد شده را که رابطه مستقیم با حقوق دولتهای محاط به خشکه دارند، در پیوست این کتاب افزوده ام.

افزون بر آن، کنوانسیون و اساس نامه درباره نظام آب راه های قابل کشتی رانی بین المللی، و نیز متن پروتوکول الحاقی آن را که در ۲۰ اپریل ۱۹۲۱ ترسای تصویب شده اند نیز در پایان کتاب افزوده ام. هم چنان کنوانسیون تجارت ترانزیت دولتهای محاط به خشکه مصوب ۸ جولای ۱۹۶۵ در آخر کتاب افزوده شده است. البته تمام این اسناد بدون ترجمه و به زبان انگلیسی است.

عید محمد عزیز پور □ ز

باید گفت آن چه که از طرف مترجم در پاورقی‌ها افزوده شده است به حرف (م). نشان داده شده است. و هم چنان در متن کتاب جایی که به حرف (م) مشخص شده است، حرف مترجم است و توسط مترجم افزوده شده است. یادداشت‌هایی که حرف (م) ندارد از سوی مولف کتاب است.



## پیشگفتار نویسنده

اقیانوس جهانی<sup>۳</sup> جای‌گاه مهم در زندگی بشر دارد. راه‌های بنیادین ترابری (ترانسپورتی) که پیوند میان کشورها و قاره‌ها را فراهم می‌کند، از آن‌جا می‌گذرد. امروز در دادوستد و جابه‌جایی کالاها در تراز جهانی نقش بس‌نمایان، از آن ترابری دریایی<sup>۴</sup> است. اقیانوس جهانی سرچشمهٔ خوراک بشر است. از روی برآوردها، باروری زیست‌شناسی اقیانوس یا ژرف دریا، از ۱۰۰ تا ۶۰۰ میلیارد تن، اندامگان‌زیا (زنده) در سال است. سرانجام، اقیانوس جهانی، یک انبار بزرگی دارایی‌های کانی (معدنی) است که پایهٔ صنعت امروزین را می‌سازد. از روی برآوردهایی که در دسترس است، ۲۶ درصد ذخیره‌های کابوده شدهٔ نفت در زیر دریاها و تهٔ اقیانوس‌ها جاگرفته است و به گونه‌ای که کارشناسان پیشبینی می‌کنند، مقدار نفت و گاز به مراتب بیشتر از آن‌چه که تا کنون در خشکه پیدا شده است، در اقیانوس‌ها و دریاها، یافت خواهد شد.

---

<sup>۳</sup>. اقیانوس را می‌توان به زبان فارسی ژرف‌دریا، دریابار، پهتاب و یا ابردیا نام گذاشت.

به این شعر نظامی گنجوی بنگرید:

در آن «ژرف‌دریا» شگفتی بماند

که یونانیش اوقیانوس خواند. (نظامی).

اقیانوس. (عربی شده «Ocean») است.

اوقیانوس در دانش جغرافیا یا گیتاشناسی در مقابل قاره (خشکسار) قرار دارد. (م.)

<sup>۴</sup>. در افغانستان و تاجیکستان دریا به معنای رودخانه یا رود است. باید یادآور شد که واژه «دریا» در حقوق بین‌الملل عمومی به معنای رود یا رودخانه نیست؛ بلکه به معنای بحر است. درین نوشته دریا به معنای بحر است، نه نهر. ده‌ها گفتاورد را برای تایید این گفته، از بزرگان زبان فارسی می‌توان گواه آورد. مانند این شعر حافظ:

به دریا مرو گفتمت زنهار / اگر می‌روی دل به توفان سیار. (م.)

کارشناسان هم‌چنان، تایید می‌کنند که سنگال‌های<sup>۵</sup> آمیخته با آهن و پوتاسیم پرمگنات که در ژرفنا‌های مختلف په‌ناب (اقیانوس) جا‌گرفته است، دست کم به همان اندازه انباشته‌های مسی و نیکلی را در خود دارند که تا کنون در بخش خشکه زمین به دست آمده است.

در روزگار پسین، پرسمان‌های بهره‌برداری از اقیانوس جهانی و پرسش‌های سیاسی، اقتصادی و حقوقی پدیدآمده از آن، به گونه گسترده در گردهمایی‌ها، نشست‌ها، همسگالی‌های بین‌المللی<sup>۶</sup> و نیز، در چوکات گفت‌وگوهای دو جانبه، به بررسی گرفته شده است.<sup>۷</sup>

درین نشست‌های بین‌المللی بارها یادآوری شده است که کشورهای محاط به خشکه، بنابر وضعیت ویژه شان برای حق دسترسی خویش به دریا و برگشت از آن، دشواری‌هایی دارند، و نیز، در باره نیازمندی این کشورها در فراهم سازی حقوق برابر با کشورهای ساحلی در رابطه با جست‌وجو و بیرون آوری ذخیره‌های اقیانوس‌های جهانی، پرسش‌های گوناگونی مطرح است.

در سند پایانی گردهمایی امنیت و همکاری در اروپا، به اهمیت بهسازی همکاری‌های گسترده بین‌المللی در همه بخش‌ها، به شمول پژوهش و بهره‌برداری از

---

<sup>۵</sup> سنگال (Concretion)، توده یا سنگی غیرآلی که در حفره‌های طبیعی زمین یا در بافت‌ها تشکیل می‌شود [زمین‌شناسی]. انبوه‌های از مواد کانیایی فشرده و سخت، معمولاً نیم‌کروی، با ترکیبی متفاوت با سنگ میزبان رسوبی یا آتشفشانی (برگرفته از فرهنگستان زبان و ادبیات فارسی). (م).

<sup>۶</sup> این واژه از بخش‌های «هم+سگال+ی» ساخته شده است و برابر نهادة (Symposium) فرنگی است. کارواژه سگالیدن به معنای رای زدن، مشورت کردن است. همسگالی یعنی باهم مشوره کردن و رایزنی کردن است.

سگالیده ام دوش با پنج یار

که از تارک او برآرم دمار

فردوسی. (م)

<sup>۷</sup> . См. О. Н. Хлестов, проблемы международно- правовые проблемы Мирового океана, «международная жизнь», 1973 г.,

اقیانوس جهانی و رشد ترابری، بر بنیاد برابری حقوق و عدم تبعیض، به گونه خاص تاکید شده است.

«دولت‌های محاط به خشکه» آن کشورهایی اند که دارای ساحل دریایی نیستند و دسترسی سراسر به دریاها و اقیانوس‌ها ندارند.

کشورهای یاد شده در نوشته‌های حقوقی شوروی و خارجی به نام‌های زیر یاد می‌شوند: «کشورهای بدون راه به دریا»، «دولت‌های درون‌قاره‌ای»، «کشورهای بدون ساحل دریایی»، «دولت‌های قاره‌ای»، «دولت‌های بی‌ساحل»، «کشورهای محصور در دولت‌های دیگر»، «دولت‌های مسدود» و «دولت‌های مقفول».

اما اصطلاح‌های «دولت‌های محاط به خشکه» و «کشور بدون راه به دریا»<sup>۸</sup> بیش‌تر از دیگر نام‌ها کاربرد دارند.

در جهان (در زمان نوشتن این کتاب. (م.)) ۳۰ کشور<sup>۹</sup> کشورهای محاط به خشکه شمرانده می‌شوند که از جمله، چهار کشور در آسیا اند: افغانستان، لاوس، مغلستان و نیپال؛ چهارده کشور در افریقا اند: بوتسوانا، بوروندی، ولتای بالا، زمبیا، لوسوتو، مالاویا، مالی، نیجر، رواندا، سوازیلند، اوگاندا، جمهوری افریقای مرکزی، چاد، رودیزیایی جنوبی؛ ده کشور در اروپا اند: اتریش، اندورا، واتیکان، جمهوری توده‌یی مجارستان (سابق)،

---

<sup>۸</sup> هر چند دانش‌واژه «کشور بدون راه به دریا» کاربرد گسترده دارد، اما نمی‌توان این زبان‌زد را درین باره شایسته دانست، زیرا برخی از کشورهای محاط به خشکه، به گونه نمونه مجارستان و پاراگوای، از راه رودخانه‌های بین‌المللی، به دریاها راه دارند.

<sup>۹</sup> این کتاب در سال ۱۹۷۸ ترسای چاپ شده است. در آن زمان شمار کشورهای محاط به خشکه ۳۰ کشور بود. در اکتوبر سال ۲۰۱۳ ترسای گروه کشورهای محاط به خشکه به ۴۶ کشور می‌رسد که نام‌های کشورها به ترتیب الفبا این‌ها اند: آذربایجان، اتریش، ارمنستان، ازبکستان، افغانستان، اندورا، اوگاندا، ایتویپا (حبشه)، بلاروس، بوتان، بورکینه فاسو، بولیویا، بوتسوانا، بوروندی، پاراگوای، تاجیکستان، ترکمنستان، جمهوری افریقای مرکزی، جمهوری چک، چاد، رواندا، زمبیا، زیمبابوی، سرستان، سلواکیا، سن مورینا، سودان جنوبی، سوازیلند، سویس، قرغیزستان، قزاقستان، کوسوو، لاوس، لسوتو، لوگزامبورگ، لیختنشتاین، مالی، مالاوی، مجارستان (هنگری)، مغلستان، مقدونیا، ملداویا، نیپال، نیجر، واتیکان. البته شانزده کشور در سال‌های پسین، در پی آئند دگردیسی‌های دهه‌های اخیر در تراز بین‌المللی پدید آمده اند. (م.)

لوگزامبورگ، لیختینشتین، موناکو، سان مورینا، جمهوری سوسیالیستی چک و سلواکیا، سوئیس. دو کشور در آمریکای لاتین اند: بولیویا و پاراگوای.

از میان کشورهای محاط به خشکه، گروه خاصی را کشورهای کهنین (ریزه کشورها) یا ریزه‌دولت‌ها می‌سازند: اندورا، لیختینشتین، موناکو، سان مورینا. این ریزه دولت‌ها در حالت وابستگی کامل اقتصادی و سیاسی با دولت‌های همسایه توانمند خویش قرار دارند و مشکل نبود راه به دریا که گریبان‌گیری بسیاری از کشورهای دیگر محاط به خشکه است، به این کشورها تاثیر بس اندک دارد.

کشورهای محاط به خشکه از نگاه‌های اجتماعی - سیاسی و فرهنگی از هم بس متفاوت اند و در رده‌های ناهمگون رشد اقتصادی جا دارند؛ آنان در چهار قاره واقع اند و در منطقه‌های مختلف اقلیمی موقعیت دارند. در واقعیت، تنها نداشتن ساحل دریایی وجه مشترک این کشورها است. همانا این وضعیت یعنی نداشتن راه به دریا، کشورهای محاط به خشکه را در برابر انبوهی از مشکل‌های همسان قرار داده که باید حل شود:

نخست این که، کشورهای محاط به خشکه، ساحل دریایی نداشته، برای رسیدن به دریا ناگزیر اند از سرزمین کشور همسایه ساحل‌دار خویش استفاده کنند. از همین رو، آن‌ها در آماده‌سازی هنجارهای حقوق بین‌الملل که دست‌یابی آنان را به دریا پشتیبانی و تضمین کند، دلبستگی خاص دارند.

دوم این که، کشورهای محاط به خشکه، از خاطر موقعیت ویژه جغرافیایی خویش، در حل دشواری‌های همچون، تعیین حدود حوزه قضایی دولت ساحلی، تهیه رژیم (هنجارگان) حقوقی و سازوکار<sup>۱۰</sup> بهره‌برداری از منابع زیردریایی، بیرون از محدوده فلات قاره، نیازمند دفاع از سوی حقوق بین‌الملل می‌باشند.

در این اثر سرشت و ویژگی‌های حقوق کشورهای محاط به خشکه در رابطه با بهره‌برداری از پهناب جهانی بررسی می‌شود، توافق‌نامه‌های دوجانبه و چندجانبه درین زمینه واکاوی (تحلیل) می‌گردد، گام‌های تکمیلی چندی که دارای خصلت حقوقی اند و می‌توانند برای دفاع از منافع‌های کشورهای محاط به خشکه دنبال گردند، پیشنهاد می‌گردد.

<sup>۱۰</sup>. میکانیزم یعنی سازوکار. (م.)



## فصل نخست

### حق دولت‌های محاط به خشکه به دسترسی آزاد به دریا و از دریاها

#### ۱ - شناسایی حق دولت‌های محاط به خشکه به داشتن پرچم دریایی

اقیانوس‌ها و دریاها در روند همزیستی مردمان به مثابه راه آسان، نقش مهمی را بازی کرده است. کارل مارکس نوشته است که «پهناب جهانی، شاهراه فراخناک عمومی همه خلق‌هاست».

فعالیت‌های دولت‌ها در دریاها و اقیانوس‌ها، بر پایه حقوق بین‌الملل دریاها تنظیم می‌گردد. تهداب حقوق بین‌الملل دریاها را اصل آزادی دریاها<sup>۱</sup> می‌سازد که در طی گذشت سده‌ها، پی‌ریزی شده است. این اصل در دوران یافت‌ویاب‌های بزرگ جغرافیایی بالندگی یافت و در پایان سده هژدهم و آغاز سده نوزدهم ترسایی به گونه اصل پذیرفته شده حقوق بین‌الملل هویدا گشت.

با آن‌هم نمی‌توان تایید کرد که اصل آزادی دریاها در آن روزگار خصلت همگانی داشت، زیرا که این اصل، کشورهای محاط به خشکه را در برنمی‌گرفت. در سده هژدهم، آموزه یا نگرش رواج داشت که با اصل برابری حقوق و حاکمیت دولت‌ها، ناسازگار بود، و آن

---

۱. **آزادی دریاها:** ماده ۸۷ پیمان‌نامه حقوق دریاها ۱۹۸۲ آزادی‌های موجود در دریای آزاد را این چنین برمی‌شمارد: ۱ - آزادی کشتی‌رانی، ۲ - آزادی پرواز؛ ۳ - آزادی قرار دادن کبل‌ها و لوله‌های زیردریایی؛ ۴ - آزادی ساختن جزیره‌های مصنوعی و سایر تاسیسات مجاز؛ ۵ - آزادی ماهی‌گیری؛ ۶ - آزادی پژوهش دانشیگ یا علمی. (م.)

نگرش حق کشورهای محاط به خشکه را به فرستادن کشتی به دریاهای آزاد زیر پرچم ملی خویش، به دیده شک می‌نگریست.<sup>۲</sup>

در سال ۱۸۶۴ ترسای در جاپان یک کشتی که به سفارش کشور سوئیس ساخته شده بود، به دریا شناور شد. در رابطه با این موضوع کشور سوئیس با ۱۴ کشور مهم دریایی آن زمان به مشوره و سگالش پرداخت تا آنان حق آن کشور را به داشتن پرچم دریایی بشناسند. هیچ یک از آن کشورها به این موضوع اعتراض نکرد، اما در رابطه با کارآیی این عمل به خاطر مشکل انجام کنترل مؤثر بر چنین کشتی‌ها، شک و تردیدها بیان گردید. به گونه مثال، دولت فرانسه و کشور پروس<sup>۳</sup> به این نظر بودند که مسوولیت ناشی از وابستگی ملی یک کشتی، زمانی می‌تواند واقعی باشد که آن کشتی در یکی از بندرهای دریایی یک دولت ثبت شده باشد و با بازگشت به آن بندر سروان یا ناخدای کشتی، سرنشینان و مسافران آن کشتی از خاطر انجام عمل‌های ضد قانونی خویش، اگر چنین عملی در دریاهای آزاد<sup>۴</sup> صورت گرفته باشد، بتوانند کیفر ببینند.<sup>۵</sup>

با در نظر داشت دیدگاه کشورهای مهم دریایی آن زمان، شورای فدرال کشور سوئیس، شهروندان را مدت مدیدی از حق استفاده از پرچم ملی در دریاها منع کرده بود.

<sup>۲</sup> . B. C. Верещетин. Свобода судоходства в открытом море. М., 1958, с. 24.

<sup>۳</sup> . در زمان ما کشوری به این نام، دیگر وجود ندارد. پروس، و در بعضی منابع پروسیا، در ابتدا منطقه سکونت قوم بالتی غربی به نام پروس‌ها بوده است. در سال ۱۷۰۱ یک امپراتوری مستقل تشکیل داد و بین سال‌های ۱۸۷۱ و ۱۹۴۵ به یکی از ایالت‌های امپراتوری آلمان تبدیل شد. (م.)

<sup>۴</sup> . **دریای آزاد یا دریاهای آزاد**: عبارت از منطقه‌هایی از دریاها و اقیانوس‌های جهان اند که بیرون از محدوده آب‌های داخلی و دریاهای سرزمینی دولت‌های ساحلی واقع اند و به روی همه ملت‌ها باز اند و هیچ دولتی نمی‌تواند بر هیچ بخشی از آن‌ها اعمال حاکمیت کند. ماده ۶۸ پیمان نامه ۱۹۸۲ مقرر می‌کند که دریای آزاد عبارت است از: «... کلیه قسمت‌های دریا که جزء منطقه انحصاری اقتصادی، دریای سرزمینی یا آب‌های داخلی کشورها یا بخشی از آب‌های گنگبار (مجمع‌الجزایری) کشورهای گنگباری یا مجمع‌الجزایر نباشد». باید گفت که معنای مجمع‌الجزایر در فارسی گنگبار است. گواه ما از جمله این شعر هست که می‌گوید: شود از ابر تیغ بیکر او... تربتشت گنگبار و دریابار (مسعود سعد). در این جا گنگبار به معنای مجمع‌الجزایر، و دریابار به معنای اقیانوس است. (م.)

<sup>۵</sup> . См. Д. Колумбос. Международное морское право. М., 1975, с. 237.

سرانجام، در سال ۱۸۸۹ ترسای شورای فدرال کشور سوئیس فیصله کرد که شهروندانش حق دارند بر فراز کشتی‌ها، پرچم ملی شان را برافرازند. با آن‌هم، به سبب نبود شناسایی عمومی چنین حقی از سوی کشورهای دیگر، کشتی‌های آن کشور ناچار بودند تا پایان جنگ جهانی اول، در یکی از بندرهای یک کشور ساحلی ثبت شوند، و زیر دو پرچم دریانوردی کنند: یکی پرچم خود کشور سوئیس و دیگری پرچم کشور ثبت بندر.

در پایان سده نهم و آغاز سده بیستم، حکومت سوئیس سعی و تلاش زیادی کرد تا شناسایی حق داشتن کشتی زیر پرچم ملی خودش را از سوی کشورهای بزرگ دریایی آن روزگار به دست آورد. ولی همه کوشش و تلاش اش سودی نبخشید. اما دیدگاه کشور سوئیس در دکترین یا آموزه حقوق بین‌الملل پشتیبانی پیدا کرد: حق کشورهای محاط به خشکه به داشتن کشتی به زیر پرچم ملی خویش از سوی حقوقدانانی مانند؛ ف. ف. مارتنس<sup>۶</sup>، ا. ریفیه<sup>۷</sup>، ا. ایهلمن<sup>۸</sup> و دیگران تایید گردید.<sup>۹</sup>

چنانچه بلونچیلی نوشت: «نه تنها دولت‌های ساحلی، بلکه دولت‌هایی که در اندرون خشک‌سار جا گرفته اند، برخوردار از حق داشتن کشتی‌های ملی اند که بر فراز آن‌ها بیرق ملی خویش را برافرازند... همان‌گونه که تمام خلق‌ها در بازرگانی جهانی سهیم اند، به همان اندازه تمام خلق‌ها حق دریانوردی را در تمام جهان دارا اند. هیچ پایه حقوقی وجود ندارد که بر اساس آن یک خلق را واداشت تا برای تجارت از کشتی‌های ملی خویش استفاده

<sup>۶</sup> فیودر فویدرویچ مارتینس ۱۸۴۵ - ۱۹۰۹، حقوق‌دان حقوق بین‌المللی، نویسنده کتاب بنیادین در حقوق بین‌الملل به فرنام «حقوق بین‌الملل همروزگار خلق‌های متمدن» (۱۸۸۲)، کارمند وزارت خارجه روسیه در زمان زندگانی اش، یکی از سازمان‌دهندگان کنفرانس‌های صلح لاهه سال‌های ۱۸۹۹ و ۱۹۰۷، معاون دانشسرای اروپایی حقوق بین‌الملل و عضو دیوان دایمی داوری در لاهه (منبع: ویکی پدیا به روسی). (م.)

<sup>۷</sup> الفونس ریفیه (Alphonse Rivier) ۱۸۳۵ - ۱۸۹۸، از حقوق‌دانان نامدار زمان خویش. به دلیل

نوشته‌هایش در بخش حقوق روم و حقوق بین‌الملل پرآوازه شده است. (م.)

<sup>۸</sup> اتون اتونویچ ایهلمن (Отгон Оттонович Эйхельман)، زاده سال ۱۸۵۴ درگذشته سال

۱۹۴۳، حقوق‌دان روسی و اوکراینی، کارشناس در بخش حقوق دولتی و حقوق بین‌الملل. (م.)

<sup>۹</sup> Ф. Ф. Мартен. Современное международное право цивилизованных народов, СПб., с. 385; О. Эйхельман. Очерки из лекций по международному праву. Вып. 2. Киев, 1900. С.29; А. Ривье. Учебник международного права. М., 1893, с. 110.

نکرده و از کشتی‌های دیگران استفاده کند.<sup>۱۰</sup> اما با آن‌هم، هم بلونچیلی، و هم حقوق‌دانان دیگر روا می‌دانستند که یک کشور محاط به خشکه، به علت نامناسب بودن آن، می‌تواند ازین حق به گونه‌ی داوطلبانه خودداری ورزد.

در کنفرانس صلح پاریس سال ۱۹۱۹ میلادی نمایندگان سوئیس یادداشتی را تقدیم کنفرانس کرد که در آن از همه کشورها خواسته شده بود که حق کشورهای محاط به خشکه را به داشتن پرچم دریایی به رسمیت بشناسند.<sup>۱۱</sup> در یادداشت گفته شده است که «اگر در این زمینه، میان کشورهای محاط به خشکه و کشورهای ساحلی فرق گذاشته شود به هدف این‌که کشورهای محاط به خشکه از حقی که مطابق هنجارهای حقوق خلق‌ها از آن برخوردار اند، محروم گردانیده شوند، پس، این به معنای بی‌پروایی کامل به اصل برابری دولت‌هاست، اصلی که مناسبات بین‌المللی باید بر بنیاد آن استوار بماند».<sup>۱۲</sup>

کنفرانس صلح پاریس حق کشورهایی را که ساحل دریایی ندارند، به داشتن پرچم دریایی به رسمیت شناخت. این حق در ماده ۲۷۸ معاهده صلح وارسای<sup>۱۳</sup> چنین بازتاب یافته است:

«هم‌چنان گواهینامه‌ها و مدرک‌های که توسط دولت‌های نوپا به کشتی‌ها داده میشوند به رسمیت شناخته خواهند شد، صرف نظر ازینکه آن دولت‌ها ساحل دریایی دارند یا

<sup>۱۰</sup>. См. Влунчли Современное международное право цивилизованных народов, изложенное в виде кодекса. М., 1876, с. 210-211.

<sup>۱۱</sup>. "United Nations Conference on the law of Sea", vol. VII, Geneva, 1958, p. 12.

<sup>۱۲</sup>. Ibid

<sup>۱۳</sup>. پیمان ورسای قرار دادی است که در ۲۸ جون سال ۱۹۱۹ میلادی در کاخ ورسای واقع در حومه پاریس به امضا طرفین درگیر جنگ جهانی اول رسید و رسماً به نخستین جنگ جهانی خاتمه داد. این معاهده در تاریخ ۱۰ ژانویه ۱۹۲۰ به مرحله اجرا گذاشته شد. این قرارداد از مشهورترین قراردادهای تاریخ است و با توجه به پیامدهایی که داشت می‌توان آنرا در زمره تاثیرگذارترین و سرنوشت‌سازترین قراردادهای تاریخ به حساب آورد، در این معاهده امپراتوری آلمان باید خلع سلاح می‌شد و به متفقین خسارت می‌پرداخت. دولت نازی، که در ۱۹۳۳ بر سر کار آمد، رفته رفته از زیر محدودیت‌های نظامی شانه خالی کرد و غرامت‌ها نیز اندک اندک کاسته و در ۱۹۳۲ بخشوده شد. پیمان ورسای یکی از انگیزه‌های سرکشی دوباره شور قدرت‌طلبی آلمان‌ها و پیروزی نازیسم در آلمان و به راه افتادن جنگ جهانی دوم بود. (منبع: ویکی‌پدیا؛ دانشنامه آزاد) (م).

ندارند، به شرطیکه آن گواهینامه‌ها و مدرک‌ها مطابق با عرف پذیرفته شده در دولت‌های مهم دریایی اعطا گردیده باشند.

طرف‌های عالی متعاهد موافق اند که بیرق کشتی‌های هر دولت اتحادی یا متحد را که ساحل دریایی ندارند، به رسمیت می‌شناسند؛ هنگامی که این کشتی‌ها فقط در نقطه معینی در خاک آن کشور ثبت شده باشد؛ آن نقطه، به منزله بندر ثبت نام برای آن کشتی‌ها قبول خواهد شد.<sup>۱۴</sup>

مقرره‌های همانند این، در ماده ۲۲۵ معاهده صلح سن ژرمن<sup>۱۵</sup>، در ماده ۱۵۳ معاهده صلح نویی<sup>۱۶</sup>، در ماده ۲۰۹ معاهده صلح تریانون<sup>۱۷</sup> و ماده ۲۶۵ معاهده صلح سور<sup>۱۸</sup> گنجانیده شده است.

---

14. Ю. В. Ключников и Сабанин. Итоги империалистической войны. Серия мирных договоров. Вып. I, М., 1925.

<sup>۱۵</sup>. معاهده سن ژرمن (Treaty of Saint-Germain-en-Laye) سال ۱۹۱۹ ترسای در پایان جنگ جهانی اول، در شهرک سن ژرمن لی، فرانسه، میان کشورهای متفق (متفقان) در جنگ جهانی اول از یکسو و جمهوری اتریش از سوی دیگر امضا شد. (م.)

<sup>۱۶</sup>. این پیمان در ۲۷ نوامبر سال ۱۹۱۹ در شهر نوی-سور-سن (Treaty of Neuilly-sur-Seine) فرانسه، میان کشورهای متفق (متفقان) در جنگ جهانی اول از یکسو و بلغارستان از سوی دیگر امضا شد. (م.)

<sup>۱۷</sup>. پیمان تریانون (Treaty of Trianon). این پیمان نامه پس از پایان جنگ جهانی اول میان کشورهای متفق (متفقان) در جنگ جهانی اول از یکسو و پادشاهی مجارستان (هنگری) از سوی دیگر امضا شد. مجارستان که در جنگ جهانی نخست در صف دولت‌های محور علیه متفقین می‌جنگید، پس از شکست توسط کشورهای پیروز، به پیمانی معروف به تریانون در سال ۱۹۲۰ تن داد. بر اساس این پیمان مجارستان دو سوم گستردگی سرزمین و یک سوم جمعیت خود را از دست داد. با این پیمان مجارستان از دریای آزاد محروم گردید.

<sup>۱۸</sup>. معاهده سور (Sevr) در روز ۱۰ اوت سال ۱۹۲۰ میلادی برای تنبیه امپراتوری عثمانی که در جنگ جهانی اول در کنار امپراتوری آلمان و امپراتوری اتریش - مجارستان وارد جنگ شده بود، میان نیروهای پیروز متفق در جنگ جهانی اول (روسیه، بریتانیا و فرانسه)، و امپراتوری عثمانی امضا شد. در آن هنگام، بریتانیایی‌ها و فرانسوی‌ها تنگه‌های داردانل و بسفور و شهر استانبول را به تصرف خود داشتند. در پیمان سور پیش‌بینی شده بود، ساحل غربی آناتولی (دریای اژه) به یونانی‌ها داده شود و یک دولت کرد، در بخش‌های شرقی آناتولی ایجاد شود، به عبارت دیگر سرزمین امپراتوری عثمانی تجزیه می‌شد. سرزمین‌های عرب‌نشین

حق کشورهای محاط به خشکه به داشتن پرچم دریایی بر فراز کشتی‌های خویش، به گونه نهایی، در اعلامیه برسلون ۲۰ اپریل سال ۱۹۲۱ ترسایى مربوط به شناسایی حق پرچم برای این کشورها، در نخستین کنفرانس عمومی درباره وسیله‌های ارتباط و ترانزیت به امضا رسید، تأیید شد.<sup>۱۹</sup>

ولی این حق در هیچ‌یک از معاهده‌های که در برسلون تصویب شده بود گنجانیده نشد.<sup>۲۰</sup> این اعلامیه امکان داد، از یکسو، حتا دولت‌هایی که به این یا آن علت نمی‌خواستند شریک معاهده‌های برسلون باشند، اعلامیه را امضا کنند، و از سوی دیگر، دشواری‌های حقوقی را که ممکن بود در صورت فسخ یکی از معاهده‌های برسلون، توسط دولت‌های شریک، پدید آیند، از راه برداشت.

پذیرش حق کشورهای محاط به خشکه به داشتن پرچم دریایی اهمیت استثنایی داشت. پذیرش این حق در حقیقت به معنای گسترانیدن هنجارها و اصل‌های حقوق بین‌الملل دریاها بر کشورهای محاط به خشکه بود.

---

امپراتوری عثمانی به نوبه خود تحت قیمومت بریتانیا و فرانسه درآمدند. براساس معاهده سور قلمرو امپراتوری عثمانی به منطقه آناتولی که اهالی آن منحصراً ترک‌تبار بودند، محدود شد. پیمان سور موجب ظهور جنبش ملی‌گرایان ترک شد. ملی‌گرایان ترک و بخش اعظم نیروهای ارتش علیه سلطان محمد ششم دست به شورش زدند. به اعتقاد حقوق‌دانان معاهده سور برای ترکیه و کردها در کردستان ترکیه دارای اهمیت تاریخی می‌باشد. پیمان سور می‌تواند در آینده در ترکیه مورد استناد کردها قرار گیرد.

پیمان‌های فوق به صورت کل، سامانه به هم پیوسته معاهده وارسای را می‌سازند که میان دولت‌های متفق از یکسو و کشورهای شکست خورده در جنگ جهانی نخست، یعنی آلمان و متحدانش یعنی اتریش، هنگری (مجارستان)، بلغارستان و ترکیه، از سوی دیگر، بسته شد. (م)

<sup>19</sup>. «League of the Nations Treaty Series», vol. 7, p.73.

<sup>۲۰</sup>. در کنفرانس سال ۱۹۲۱ در برسلون، دو معاهده یکی درباره آزادی ترانزیت و دیگری درباره رژیم حقوقی راه‌های خشکی که اهمیت بین‌المللی دارند، تصویب شد و همچنان دو قطع‌نامه پذیرفته شد: یکی درباره وضعیت حقوقی بندرها و دیگری درباره پرسمان‌های جابمان بین‌المللی راه‌های آهن. (م)

پیمان نامه ژنیو سال ۱۹۵۸ ترسای دربارۀ دریاهای آزاد، حق همه کشورها را، صرف نظر ازین که دارای ساحل دریایی می باشند یا نمی باشند، به داشتن کشتی به زیر پرچم ملی خویش، تأیید نمود.<sup>۲۱</sup>

در ماده ۵ پیمان نامه یادشده نوشته شده است که هر دولت «چگونگی اعطای ملیت به کشتی ها، نام نویسی (یا ثبت) کشتی ها را در سرزمین خویش، برافراشتن پرچم بر فراز کشتی ها را خودش تعیین می کند». در ماده ۲ پیمان نامه گنجانیده شده است که همه دولت ها، چه دولت های ساحلی و چه دولت های بدون ساحل به گونه یکسان از اصل آزادی دریای آزاد برخوردار می باشند. در ماده ۱۴ پیمان نامه دربارۀ دریای سرزمینی و منطقه مجاور، درج شده است که «کشتی های تمام کشورها، هم کشورهای ساحلی و هم کشورهای بدون ساحل، از حق عبور بی ضرر در آب های سرزمینی برخوردار می باشند».<sup>۲۲</sup>

پیش نوشت های ماده های یاد شده پیمان نامه ۱۹۵۸ دربارۀ شناسایی حق کشورهای محاط به خشکه به داشتن پرچم دریایی، در پیش نویس پیمان نامه نوین حقوق دریاها، نیز پشتیبانی گردیده است. حقوق دان هندی ناژندرا سینگ درین زمینه می نویسد که «اصل برابری دولت ها باعث ایجاد دکترین برابری بیرق ها شد که به نوبت خود اصل آزادی کشتیرانی تمام بیرق ها را تصدیق می کند».<sup>۲۳</sup>

---

21. «Ведомости Верховного Совета СССР», 16 ноября, 1962 г., No 46 ст. 2.

22. «Ведомости Верховного Совета СССР», 21 октября, 1964 г., No 43 ст. 14.

23. Nagendra Singh. International Law. Problems of Merchant Shipping. - «Academie de droit international», vol. 107, La Haye, 1962, p 18

## ۲. پدیدآیی حق دولت‌های محاط به خشکه به دسترسی آزاد به دریا و از دریا

### الف - پیدایش هنجار عرفی حق دولت‌های محاط به خشکه به دسترسی آزاد به دریا و از دریا

برای این‌که کشورهای محاط به خشکه از اصل آزادی دریاها بهره بگیرند و در بازرگانی جهانی سهم فعال و کنا داشته باشند، باید به دریای آزاد دسترسی پیدا کنند. از همین‌رو، یکی از پرسمان‌های مهم حقوق بین‌الملل که حل آن برای گروه زیادی از کشورهای محاط به خشکه اهمیت حیاتی دارد، پرسمان دستیابی این کشورها به دریاها است.

تا جنگ جهانی اول درین زمینه کمتر توجه می‌شد. در سدهٔ نهم، تنها عدهٔ کمی از نویسندگان خصلت همگانی بودن اصل آزادی دریاها را پذیرفته بودند و باور داشتند که این اصل باید به شناسایی حق کشورهای محاط به خشکه به دسترسی به دریاها آزاد بیانجامد.<sup>۲۴</sup>

در زمان آماده‌سازی کنگرهٔ وین سال ۱۸۱۵ یک دریاسالار روس به نام موردونوف یادآوری نمود که «حق آزادی دریاها باید بدون قیدوشرط توأم و همزمان باشد با حق برآمدن به دریا برای هر کشور گیتی. از این‌رو، لازم است در بندرهای دریایی، بندرهای آزاد ایجاد شود تا درین‌گونه بندرها جاهای معینی را برای بارگیری و باربرداری آزادانهٔ بارهای دولت‌هایی که در میان دولت‌های دیگر مسدود شده اند، گشوده شود.<sup>۲۵</sup>

اما در شرایط سدهٔ نهم که کشورهای محاط به خشکه، عملاً از گسترهٔ عمل حقوق بین‌الملل، به دور افکنده شده بودند، پرسش دربارهٔ دستیابی آن‌ها به دریاها بیش‌تر از دید نظری دلچسپی داشت تا عملی.

<sup>24</sup>. A. В. Гегфер. Европейское международное право, СПб., 1880, с. 21, 63, 67; А. Ривье. Учебник международного права. М., 1893, с. 85.

<sup>25</sup>. Очерки международного морского права. (под ред. акад. АН УССР В. М. Корецкого и проф. Г. И. Тункин) М., 1962, с. 293.



شناسایی حق داشتن پرچم دریایی برای کشورهای محاط به خشکه و گسترش نفوذ اصل‌ها و هنجارهای حقوق بین‌الملل دریایی بر این کشورها، نیازمند حل بی‌درنگ این مسأله در پهنه بین‌الملل بود، زیرا حقوقی که کشورهای فاقد ساحل دریایی، به دست می‌آوردند، یعنی دسترسی به دریاها، در صورت نبود ضمانت از سوی حقوق بین‌الملل، در عمل، به یک افسانه می‌مانست.

در کنفرانس صلح پاریس سال ۱۹۱۹ میلادی، هیچ‌کس بحث و مباحثه نکرد که کشورهای محاط به خشکه باید به دریاها دسترسی داشته باشند. افزون بر این، حق مجارستان (هنگری) و اتریش به دسترسی به دریای آدریاتیک، در ماده ۲۹۴ پیمان صلح ترینون و ماده ۳۱۱ پیمان صلح سن ژرمن گنجانیده شد. همین‌گونه چک‌وسلواکیا بر اساس ماده ۳۲۲ پیمان صلح سن ژرمن حق دستیابی به دریاها را به دست آورد و بر اساس ماده ۳۶۳ پیمان صلح وارسای، آلمان می‌بایست به مدت ۹۹ سال، مکان‌هایی را در بندرهای هامبورگ و ستاتین به کشور چک‌وسلواکیا به اجاره بدهد که دارای خصوصیات مناطق آزاد باشند و برای ترانزیت مستقیم کالاها به کشور چک‌وسلواکیا اختصاص داشته باشند. یکجا با آن، مطابق دیدگاهی که در آن وقت مسلط بود، پنداشته می‌شد که پرسمان دسترسی کشورهای محاط به خشکه ویژگی‌های خاصی ندارد که آن را از مسأله عام آزادی ترانزیت که شامل همه کشورها می‌شود، جدا کند، به همین سبب، پرسمان دسترسی به دریاها را می‌توان در چوکات حل مسأله عام آزادی ترانزیت حل کرد.

از همین‌رو، در ماده ۲۹۴ پیمان صلح ترینون، بیان شده است که: «دسترسی آزاد به دریای آدریاتیک، به مجارستان اعطا می‌گردد و به همین‌منظور، برای این کشور آزادی ترانزیت از طریق تمام قلمروها و بندرهایی که از شاهی سابق اتریش - مجارستان جدا شده‌اند، پذیرفته می‌شود».

آزادی ترانزیت همان است که تعریفش در ماده ۲۶۸ بیان شده است و آن تا هنگامی است که پیمان‌نامه همگانی درین زمینه میان دولت‌های اتحادی و متفق امضا نشده است، اما پس از امضای آن مقرره‌های پیمان‌نامه نو به عوض آن اجرا خواهد شد.

پیمان‌نامه‌های جداگانه میان دولت‌ها و اداره‌های ذی‌علاقه، شرایط اجرایی حقوق اعطاشده فوق، و شیوه بهره‌گیری از بندرها و منطقه‌های آزاد در آنجاها را، و هم‌چنان

بهره‌برداری از راه‌های آهن را که به طور عادی دسترسی به آن‌ها را مهیا می‌سازد، مشخص خواهد کرد...»<sup>۲۶</sup>

طوری‌که درین ماده دیده می‌شود، حجم حقوقی که مجارستان در ترانزیت به دریای آدریاتیک<sup>۲۷</sup> به دست آورد، در اساس، به مقرره‌های پیمان‌نامه همگانی مرتبط می‌گردد که قرار بود برای تنظیم مسایل ترانزیت میان تمام کشورهای مزبور پسان‌ها ایجاد شود. چنین مقرره‌ها، در پیمان‌نامه‌های دیگر صلح که در بالا از آن یاد کردیم، نیز گنجانیده شده است.

هیچ مخالفتی به این راهکار از سوی کشورهای اروپایی محاط به خشکه نشد. علت این امر این بود که بخش مهم داد و ستد کالاها، این کشورها، در کشورهایی که در قاره اروپا موقعیت داشتند مبادله می‌گشت. به همین سبب، طبیعی بود که آنان، نخست از همه به ایجاد آن هنجارهای حقوق بین‌المللی دلبستگی داشتند که ترانزیت آزاد را به صورت کل سامان می‌بخشید. در یادداشتی که هیأت نمایندگی سوئیس ۱۹ ماه می سال ۱۹۱۹ عنوانی کمیسیون تنظیم بین‌المللی بندرها، رودخانه‌های کشتی‌رَو، و راه‌های آهن فرستاد، نوشت که «آن‌چه به آن دولت‌های اروپایی ارتباط می‌گیرد این است که سرزمین‌شان توسط سرزمین‌های کشورهای دیگر کاملاً مسدود شده است، یعنی دولت‌هایی مانند سوئیس و جمهوری چک و سلواکیا<sup>۲۸</sup>، که تضمین ترانزیت آزاد بین‌المللی برای استقلال سیاسی و اقتصادی این دولت‌ها یک ضرورت مهم است.

آزادی دسترسی به دریا ژانژائی خواهد بود اگر حقوق خلق‌ها<sup>۲۹</sup> به این کشورها ضمانت ندهد که ارتباطات از طریق راه‌های آهن، راه‌های آبی، تلگراف، تلفون و غیره به

<sup>26</sup>. Ю. В. Ключников и Сабанин. Итоги империалистической войны. Серия мирных договоров. Вып. IV, М., 1926.

<sup>۲۷</sup>. دریای آدریاتیک، پهنه‌ای آبی در سمت غربی دریای مدیترانه (دریای میانزمینی) است که شبه‌جزیره آیین را از شبه‌جزیره بالکان جدا می‌کند. این دریا همچنین رشته‌کوه‌های آیین را از آلپ دیناریک و کوهستان‌های مجاور آن جدا می‌سازد. کرانه غربی دریای آدریاتیک کرانه‌های کشور ایتالیا را تشکیل می‌دهد و کرانه شرقی آن تشکیل‌دهنده سواحل کشورهای اسلونی، کرواسی، بوسنی و هرزگوین، مونته‌نگرو، آلبانی و ایتالیا است. (م.)

<sup>۲۸</sup> چکوسلواکیا از سال ۱۹۱۸ تا ۱۹۹۲ (۷۴ سال) در اروپای شرقی وجود داشت و سپس به دو کشور جمهوری چک و سلواکیا تقسیم شد. (م.)

<sup>29</sup>. Jus gentium ((م))، (حقوق خلق‌ها یا حقوق بین‌الملل، (م))

توافق‌های موقتی و گذرای که به خواست کشورهای دیگر ملغا اعلان می‌گردد، وابسته نخواهد بود.

اشد ضرورت است که چنین ضمانتی به مشخص‌ترین صورت و همزمان به شکل کلی بیان گردد، به گونه‌ای که با رشد بعدی خطوط ارتباطات هماهنگی نماید.<sup>۳۰</sup> بر مبنای این آغازینه، دولت سوئیس، شماری از اصولی را که آن کشور لازم می‌پنداشت در متن پیمان‌نامهٔ ساماندهی ترانزیت گنجانیده شود، پیشنهاد نمود. هیچ‌یک از آن اصول، مقرره‌ای حاوی اعطای حقوق خاص به کشورهای محاط به خشکه، در خود نداشت.

پیمان‌نامهٔ چندجانبه در رابطه با حل جنبه‌های گوناگون ترانزیت در کنفرانس‌ها برسیلون سال (۱۹۲۱) و ژنیو (۱۹۲۳) که مطابق به مادهٔ ۲۳ «ث»، اساس‌نامهٔ جامعهٔ ملل<sup>۳۱</sup> برگزار شده بود، تهیه شد. این پیمان‌نامهٔ چندجانبه، پیمان‌نامه‌های زیر را دربرمی‌گیرند: پیمان‌نامه و اساس‌نامه‌ای دربارهٔ آزادی ترانزیت، پیمان‌نامه، اساس‌نامه و پروتکل دربارهٔ هنجارگان (رژیم) راه‌های آبی کشتی‌رو دارای اهمیت بین‌المللی، پیمان‌نامه و اساس‌نامه‌ای دربارهٔ هنجارگان بین‌المللی راه‌های آهن، پیمان‌نامه و اساس‌نامه‌ای دربارهٔ هنجارگان بین‌المللی بندرهای دریایی.<sup>۳۲</sup>

به پنداشت تهیه‌کنندگان این پیمان‌نامه‌ها، این پیمان‌نامه‌ها باید نقش بس مهم را برای دسترسی به دریاها، در آزادی ترانزیت بازی می‌کرد. نزدیک به تمام کشورهای اروپایی محاط به خشکه، مانند اتریش، مجارستان، لوگزامبورک، چکوسلواکیا، و سوئیس هموند این پیمان‌نامه شدند.

اما نخستین سال‌های کاربرد این پیمان‌نامه نشان داد که این سند نمی‌تواند همه دشواری‌هایی را که کشورهای محاط به خشکه برای دستیابی به دریا به آن روبه‌رو اند، حل کند.

---

<sup>30</sup> Doc. A/Conf. 13/.5/LI, Annex 5, Appendix II.

<sup>۳۱</sup> جامعهٔ ملل سازمانی میان‌دولتی بود که در دهم ژانویهٔ ۱۹۲۰ در پی کنفرانس صلح پاریس (که رسماً به جنگ جهانی اول پایان داد) تأسیس شد. (م.)

<sup>۳۲</sup> متن انگلیسی و بدون ترجمه این سندها را در پیوست این کتاب بنگرید. (م.)

این مشکل باعث شد که این کشورها به امضای توافق‌نامه‌های دوجانبه روآورند، مانند پیمان‌نامه میان ایتالیا و چک و سلواکیا درباره امتیازات و امکانات اعطا شده به کالاهای ترانزیتی چک و سلواکیایی در بندر تریست<sup>۳۳</sup> پیمان‌نامه‌ای درباره اتحاد اقتصادی میان بلژیک و لوکزامبورگ<sup>۳۴</sup> و غیره.

بیش‌ترین دولت‌های محاط به خشکه پس از جنگ اول جهانی در قاره اروپا قرار داشتند. ازین‌رو، پرسمان دسترسی به دریا در چوکات حقوق پیمان‌نامه‌های بین‌المللی بر مبنای منفعت‌های همین کشورها حل و فصل می‌شد. هویدا است که کشورهای حبشه یا ایتوپیا<sup>۳۵</sup> و بولیویا پیمان‌نامه برسلون را امضا کردند اما آن را تصویب نکردند.

درین زمان تنها پنج کشور محاط به خشکه در بیرون از قاره اروپا قرار داشتند که عبارت بودند از افغانستان، ایتوپیا، بولیویا، مغولستان و پاراگوای. از میان این کشورها تنها بولیویا تجارت خارجی مهمی داشت. هم‌زمان بولیویا خود را کشور محاط به خشکه نمی‌دانست و می‌پنداشت که کشور چیلی سرزمینش را در منطقه بندر اریک، در جنگ اقیانوس آرام سال‌های ۱۸۷۸ - ۱۸۸۳ به گونه غیرقانونی غصب نموده است؛ با آن‌هم آن کشور توافق‌نامه‌های فزون‌شمار دوجانبه درباره ترانزیت با همسایگان بسته است که برایش دسترسی موثر و کارا را به دریا تضمین می‌نماید. ازین میان می‌توان از توافق‌نامه‌های زیر نام برد: قرارداد درباره صلح و دوستی میان بولیویا و چیلی سال ۱۹۰۴، پیمان‌نامه میان بولیویا و چیلی درباره ترانزیت سال ۱۹۳۷، پیمان‌نامه میان بولیویا و پیرو درباره ارتباطات بازرگانی و پروتکل پیوسته به آن سال ۱۹۱۷ ترسای، پیمان‌نامه درباره ترانزیت میان بولیویا و پیرو سال ۱۹۴۸ ترسای، پیمان‌نامه میان بولیویا و آرژانتین درباره همکاری‌های اقتصادی، مالی و فرهنگی سال ۱۹۴۷ ترسای، توافق‌نامه میان بولیویا و برازیل در پیتروپولیس سال ۱۹۰۳ ترسای، توافق‌نامه درباره تجارت و کشتی‌رانی رودخانه‌ای سال ۱۹۱۰ ترسای.<sup>۳۶</sup>

<sup>۳۳</sup> «League of Nations Treaty Series», vol., XXXII, 1925, No 816.

<sup>۳۴</sup> Doc. A/Conf. 13/29 and Add. I, 333-334.

<sup>۳۵</sup> این کشور تا سال ۱۹۵۲ یک کشور درون‌قاره‌ای بود. اکنون نیز بعد از جدا شدن کشور اریتریه از آن، کشور محاط به خشکه شده است. (م.)

<sup>۳۶</sup> «Collection de Traités Vigentes de la Republica de Bolivia, vol.», p. 226

پس از پایان جنگ جهانی دوم توافق‌نامه‌های فزون‌شمار تازه میان کشورهای محاط به خشکه و کشورهای ترانزیت ساحلی، به امضا رسید که مسایل دسترسی به دریا را برای کشورهای محاط به خشکه سامان می‌بخشند. مانند توافق‌نامه میان چک‌وسلواکیا و لهستان (پولند) دربارهٔ ارتباطات سال ۱۹۴۷ و ۱۹۵۶ و قرارداد بازرگانی (تجارت) میان هندوستان و نیپال سال ۱۹۵۰، توافق‌نامه دربارهٔ مسایل ترانزیت میان اتحاد شوروی سابق و حکومت افغانستان سال ۱۹۵۵، توافق‌نامه دربارهٔ بهره‌گیری از بندر تریست میان اتریش و ایتالیا سال ۱۹۵۶ و بسی دیگر ازین‌ها.

مشخص است که از زمان شناسایی حق کشورهای محاط به خشکه به داشتن بیرق دریایی هیچ‌یک از کشورهای ساحلی، یکبارهم دسترسی این کشورها را از خاک خویش به دریا رد نکرده اند، حتا در نبود توافق‌نامه‌های مربوط، اگر چه حقوق دریافت شده برای دسترسی، در هر حالت معین تفاوت‌های زیادی داشته است.

بنابراین، می‌توان پنداشت که رفتارها و عمل‌های دولت‌ها، به توافق‌نامه‌های فزون‌شمار میان دولت‌های ساحلی و دولت‌های محاط به خشکه انجامیده است که در بالا از آن یاد کردیم، این در برههٔ زمانی میان جنگ اول و دوم جهانی، به پیدایش هنجار عرفی حقوق بین‌الملل انجامیده است که مطابق آن یک دولت دارای ترانزیت ساحلی ملزم بوده است دسترسی به دریا را برای کشور همسایهٔ درون‌قاره‌ای خود، حتا در صورت نبود توافق‌نامه میان دو کشور اعطا کند. این حق عام دسترسی به دریا، با آن‌هم پیشینی نکرده است که اگر طرف‌ها به پیمان‌نامه‌های برسلون سال ۱۹۲۱ و ژنیو سال ۱۹۲۳ شریک (هموند) نباشند، کدامین حقوق مشخص باید به کشورهای محاط به خشکه، در رابطه با ترانزیت از راه‌های زمینی به سوی دریا، دسترسی و بهره‌گیری از بندرها اعطا گردد.

به همین دلیل، چگونگی دسترسی به دریا در هر حالت مشخص بس ناهم‌سان است.

## ب - بررسی مشکل دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا و از دریا، در روند آماده‌سازی و کار کنفرانس ملل متحد سال ۱۹۵۸ درباره دریاها

کوشش برای حل مشکل پیش روی کشورهای محاط به خشکه برای دسترسی به دریا، در سازمان ملل متحد نخستین بار در سال ۱۹۵۶ در چوکات کمیسیون اقتصادی برای آسیا و خاور دور آغاز یافت که در نشست دوازدهم خویش قطع‌نامه‌ای را تأیید کرد و در آن همه دولت‌ها فراخوانده شده بودند تا نیازمندی‌های کشورهای محاط به خشکه را در عرصه تجارت ترانزیتی درک کنند. دبیرخانه کمیسیون اقتصادی برای آسیا و خاور دور، در همان سال گزارشی به نام «مشکلات ترانزیتی کشورهای درون‌قاره‌ای آسیا و خاور دور» را آماده ساخت که در آن، از دیدگاه حقوق‌دان آمریکایی گلاسنر،<sup>۳۷</sup> توصیه‌های بسا روشن به دولت‌ها داده شده بود: یعنی پیوستن به پیمان‌نامه و اساس‌نامه برسلون درباره آزادی ترانزیت و بستن قراردادهای دوجانبه مطابق با اصول پیمان‌نامه برسلون، زیرا چنان قراردادهای اجرایی عملی این اصول را مساعد می‌سازند. توصیه‌های دبیرخانه کمیسیون اقتصادی برای آسیا و خاور دور را تنها لاووس عملی کرد که در ۲۴ نوامبر سال ۱۹۵۶ به پیمان‌نامه و اساس‌نامه برسلون درباره آزادی ترانزیت پیوست.

به دنبال کمیسیون اقتصادی برای آسیا و خاور دور، قطع‌نامه همانندی از سوی کمیسیون اقتصادی ملل متحد برای کشورهای آمریکای لاتین پذیرفته شد. هم‌چنان، کنفرانس اقتصادی دولت‌های آمریکایی که از ۱۵ اگوست تا ۴ سپتمبر سال ۱۹۵۷ در بونس آیرس برگزار شد، دو قطع‌نامه را در راستای آسان‌سازی تجارت ترانزیت کشورهای محاط به خشکه در آمریکا تأیید کرد.

مجمع عمومی سازمان ملل متحد در اجلاس یازدهم خویش، پس از مباحثه در کمیته دوم، قطع‌نامه شماره ۱۰۲۸ (XI) را پذیرفت که در آن «نیازمندی‌های کشورهای محاط به خشکه به شرایط مساعد ترانزیت برای تشویق تجارت بین‌المللی» را بشناسد و از

<sup>37</sup> M.I. Glassner. Access to the Developing Land-locked States. The Hague, 1971, p. 26.

دولت‌های عضو سازمان خواست تا «از نیازهای دولت‌های عضو سازمان که فاقد مرزهای دریایی اند، در بخش تجارت ترانزیتی، کاملاً آگاه باشند و به همین خاطر برای آنان شرایط مساعد را بر پایه حقوق بین‌الملل و عرف در این زمینه، بادر نظر داشت احتیاج‌های آینده این کشورها که می‌تواند، در نتیجه رشد اقتصادی آنان پدید آید، تامین کند.<sup>۳۸</sup>

سازمان‌های یاد شده، همه، مشکلات کشورهای محاط به خشکه را بر مبنای مسایل عام رشد تجارت ترانزیتی به بررسی می‌گرفتند، و کدام حقوق خاص و ویژه به این کشورها نمی‌دادند.

کمیسیون حقوق بین‌الملل سازمان ملل متحد که از سال‌های ۱۹۴۹ تا ۱۹۵۶ بر روی پیش‌نویس ماده‌ها در رابطه با حقوق دریاها کار می‌کرد، در نشست‌هایش هیچ‌گاه به پرسمان حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا را بررسی نکرد. در هنگام مباحثه در کمیته ششم، در نشست یازدهم مجمع عمومی ملل متحد در رابطه با پیش‌نویس ماده‌ها که از سوی آن کمیسیون آماده شده بود، نمایندگان دولت‌های محاط به خشکه خاطر نشان کردند که درین ماده‌ها، هیچ‌هنجاری که منفعت‌های این کشورها را بازتاب دهد، وجود ندارد. بر پایه پیشنهادی که از سوی افغانستان، اتریش، بولیویا، پاراگوای، نیپال و چک‌وسلواکیا به مجمع عمومی پیشکش شد، به بند ۳ قطع‌نامه ۱۱۰۵ (XI) مؤرخ ۲۱ فروری سال ۱۹۵۷ توصیه شده بود که کنفرانس آینده (۱۹۵۸) درباره حقوق دریاها باید «مسأله دسترسی آزاد به دریا را برای کشورهایی که مرز دریایی ندارند، مطابق با عرف بین‌المللی و معاهده‌ها بیژوهند».

در آستانه کنفرانس ملل متحد درباره دریاها ۱۲ کشور محاط به خشکه از ۱۰ تا ۱۴ فروری ۱۹۵۸ نشست مقدماتی را در ژنیو برگزار کردند که بی‌درنگ در آن، ناهمنوایی میان‌شان در رابطه با راه حل پرسمان دسترسی به دریا نمایان شد. چک‌وسلواکیا، مجارستان و دولت‌های درون‌قاره‌ای روبه‌رشد می‌انگاشتند که حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا، پی‌آیند یا نتیجه اصل همگانی آزادی دریای آزاد است. به همین دلیل، این کشورها نتیجه می‌گرفتند که ترانزیت کشورهای محاط به خشکه از راه‌های خشکه به دریا و از دریا، هم‌چنان حقوق این کشورها در بندرها، دارای ویژگی‌های خاص اند و رژیم حقوقی آزادتر

<sup>38</sup> Doc. A/res/1028 (XI).

نسبت به آنچه که در پیمان‌نامه و اساس‌نامه برسلون درباره آزادی ترانزیت و پیمان‌نامه ژنیو درباره رژیم حقوقی بین‌المللی بندرهای دریایی گنجانیده شده است، می‌طلبند.

این کشورها از جمله ویژگی‌های زیر را در رابطه با پرسمان مذکور برمی‌شمردند:  
- حق ترانزیت نه تنها از راه‌های آهن، به گونه‌ای که در پیمان‌نامه و اساس‌نامه برسلون بیان شده است، بلکه هم‌چنان از طریق شاه‌راه‌های خشکه، از راه‌های آبی، از طریق راه‌های هوایی؛

- حق ایجاد منطقه‌های آزاد در بندرها در صورت نیاز؛

- وضع نکردن محصول بر حقوق مکتسب کشورهای محاط به خشکه هرگاه آن شامل رژیم حقوقی کامل‌الوداد باشد، در اصل متقابل در ترانزیت وغیره بود.

به این شکل، وظیفه مهم کنفرانس پیش رو درباره حقوق دریاها از نگر این کشورها این بود که حق دسترسی آن‌ها به دریا نه تنها در معاهده تسجیل گردد، بلکه تدوین نیز بشود: یا از راه پذیرش یک اعلامیه، یا پیمان‌نامه جداگانه بین‌المللی نیازمند تصویب، یا از طریق گنجانیدن ماده‌های تدوین‌ساز، در متن یک پیمان‌نامه، مثلاً در پیمان‌نامه درباره آزادی دریای آزاد.

کشورهای پیشرفته اروپایی مانند اتریش، لوگزامبورگ و سوئیس در اصل موافق بودند که حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا ناشی از اصل آزادی دریای آزاد است، اما موقف آن‌ها این بود که اساس و بنیادی وجود ندارد که منفعتهای کشورهای محاط به خشکه را از منفعتهای کشورهای دیگر متمایز ساخت. و اگر دشواری‌های خاصی پدید آیند، آن‌ها مربوط به کشور معین محاط به خشکه خواهد بود و می‌تواند از راه توافق‌نامه‌های دوجانبه حل شود. ازین رو، از نگر آن‌ها، نباید در راستای تدوین حق دسترسی به دریا تلاش کرد، بلکه در جهت افزایش شمار شرکت‌کنندگان پیمان‌نامه‌ها و اساس‌نامه‌های برسلون سال ۱۹۲۱ و ژنیو سال ۱۹۲۳ کوشید تا هنجارهای آن‌ها را بر هرچه پیش‌تر دولت‌های هموند بگسترانند.

کنفرانس مقدماتی، پیش‌نویس کدام ماده را آماده نکرد و تنها اصول کلی را همچون پایه مباحثه و سگالش تهیه کرد که در کنفرانس حقوق دریاها، در رابطه با کشورهای محاط به خشکه بحث و مشورت شود.



کار کمیته ۷ کنفرانس سال ۱۹۵۸ درباره حقوق دریاها که در آن مشکل‌های کشورهای محاط به خشکه بررسی می‌شد، به وضعیت پر از اختلاف به پیش می‌رفت. کشورهای اتریش، لوگزامبورگ و سویس به همان نظری که در زمان کنفرانس مقدماتی داشتند، پا می‌فشرده. کشورهایی چون ایالات متحده، بریتانیا (انگلیس)، فرانسه، آلمان، هالند، ایتالیا، ترکیه، تایلند، ایران و پاکستان نیز مخالف این بودند که حق کشورهای محاط به خشکه به تفصیل تهیه شود و می‌کوشیدند حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا را تنها به شکل عمومی بیان کنند.

الف. ح. حبیبی حقوق‌دان افغان و نماینده افغانستان در کنفرانس سال ۱۹۵۸ نوشت: مشکل عمده برای کشورهای «عنصر جنگ سرد» بود که به همه اتمسفر (هوابار، پناد) کار کمیته پنجم تاثیر گذاشته بود. مجارستان و چکوسلواکیا کشورهای سوسیالیستی بودند و کشورهای غربی به همه مشکل بر همین مبنا برخورد داشتند.<sup>۳۹</sup>

کشورهای روبه‌رشد مانند افغانستان، بولیویا، پاراگوای و نیپال و کشورهای سوسیالیستی مانند چکوسلواکیا و مجارستان اهمیت گفت‌وگوهای دوجانبه را به مثابه بهترین وسیله برای هماهنگی حقوق و مکلفیت‌های متقابل جانب‌ها رد نمی‌کردند. با آن‌هم، آن‌ها می‌انگاشتند که این امر باید مانعی برای تهیه سنجها (معیارها)ی عمومی در توافق‌نامه‌های دوجانبه نشود. در ضمن این معیارها باید از آن معیارهایی که در پیمان‌نامه‌های برسولون و ژنیو وجود دارند فرق کنند.

برخی از کشورهای ساحلی نیز از همین دیدگاه پیشتیانی می‌کردند. نمایندگی شوروی (سابق) الف. ساوالیوف در هنگام سخنرانی در کمیته پنجم گفت که: «اصل دسترسی آزاد به دریا، در حقوق بین‌الملل پذیرفته شده است و کنون باید تایید و تدوین گردد».<sup>۴۰</sup> نماینده مکزیک، مردانه اعلان کرد که: «آرزومندانه است که کمیته (پنجم) در رابطه با حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا، هنجارهای معیاری را آماده سازد.

<sup>39</sup> A. H. Tabibi. The Right of Transit of Land-locked Countries. Kabul, 1970

<sup>40</sup> Doc. A/Conf. 13/C.5/SR.9

توافق‌نامه‌های دوجانبه که فقط حاوی هنجارهای مشخص، در رابطه با حالت‌های مشخص است، نمی‌توانند به عنوان منبع‌های کلی حقوق بین‌الملل به کار آیند.<sup>۴۱</sup>

بحث‌های دوام‌دار در کمیته پنجم نتیجه مثبت نداد. پیش‌نویس سازش شده (Compromis) که از سوی ۱۹ دولت پیشکش کمیته شد، هیچ‌طرفی را راضی نساخت. در نهایت، پیش‌نویس دولت سوئیس<sup>۴۲</sup> را به فرنام سند پایه پذیرفتند که هنجارهای آن با اندکی دیگردیسی از سوی کنفرانس، در ماده ۳ پیمان‌نامه مربوط به دریاهای آزاد گنجانیده شد.

### پ - واکاوی (آنالیز) ماده ۳ پیمان‌نامه ۱۹۵۸ درباره دریای آزاد

ماده ۳ پیمان‌نامه ۱۹۵۸ درباره دریای آزاد، در دانستن معنای که اکنون در محتوای حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا نهفته است، اهمیت کلیدی دارد.

بند ۱ ماده ۳ بیان می‌کند که: «دولت‌های بدون ساحل، برای این که با حقوق برابر با دولت‌های ساحلی، از آزادی دریا بهره‌مند شوند، باید از دسترسی آزاد به دریا برخوردار باشند»، یعنی حق دسترسی آزاد به دریا در پیمان‌نامه به عنوان حقی بررسی می‌شود که سراسر از اصل آزادی دریای آزاد ناشی شده است. اما اعطای این حق به گونه‌ای که حقوق دان شوروی، ب.م. کلیمینکو<sup>۴۳</sup>، یادآوری کرده است، مشروط به سه شرط زیر است:

نخست این که، راه آزاد از قلمرو کشوری که میان دریا و کشور درون‌قاره‌ای جاگرفته، و دسترسی به بندرهای دریایی و استفاده از آن بندرها از سوی کشتی‌های کشور درون‌قاره‌ای «در شرایط برابر با کشتی‌های کشورهای ساحلی یا کشتی‌های کشورهای دیگر»، تنها و فقط بر اساس توافق‌نامه و یا، مطابق با پیمان‌نامه‌های بین‌المللی موجود اعطا گردد.

<sup>41</sup> Doc. A/Conf. 13/C.5/SR.10

<sup>42</sup> Doc. A/Conf. 13/C.5/L;15

<sup>43</sup> Б. М. Клименко, Право прохода через иностранную территорию, М., 1967, с. 14-15.

عبارت «مطابق با پیمان نامه‌های بین‌المللی موجود»، همان‌گونه که حقوق‌دانان آمریکایی، ماک دوگال و و. بیورکه، یادآوری می‌کنند، یک نوع ارجاع به تمام توافق‌نامه‌های بین‌المللی درین زمینه است: چه توافق‌نامه‌های دوجانبه و چه چندجانبه، به خصوص، پیمان‌نامه‌های برسلون سال ۱۹۲۱ و ژنیو سال ۱۹۲۳. به این شکل، هویدا است که هدف از آن، تحکیم اهمیت این توافق‌نامه بود».<sup>۴۴</sup>

دوم این‌که، حجم و اندازه حقوقی که برای ترانزیت و بهره‌گیری از بندرها اعطا می‌گردد، به اساس توافق‌نامه میان دولتی که مابین دریا و کشور محاط به خشکه موقعیت دارد، تعیین می‌شود. البته بادر نظر داشت حقوق دولت ساحلی و یا حقوق دولتی که ترانزیت از خاکش انجام می‌گیرد، و نیز بادر نظر داشت شرایط خاص یک دولت محاط به خشکه، اگر چنان دولت‌هایی، طرف توافق‌نامه‌های بین‌المللی موجود نباشند. پس، پیمان‌نامه، هیچ‌هنجار عامی را که دولت‌ها در بستن توافق‌نامه‌های دوجانبه از آن پیروی کنند، پدید نیآورده است. به سخنان الف. ح. طیبی، «اگرچه ماده ۳ پیمان‌نامه درباره دریای آزاد، حق قانونی ترانزیت را برای کشورهای محاط به خشکه، استوارانه برقرار کرد، ولی جنبه‌های عملی مسأله کماکان حل‌ناشده باقی ماند»<sup>۴۵</sup> دیدگاه همانند را کارشناس آمریکایی در بخش جغرافیایی سیاسی، اتسیل جیرسی، در مقاله‌ای در رابطه با واکاوی کنفرانس سال ۱۹۵۸ درباره حقوق دریاها به یاد داشت.<sup>۴۶</sup>

سوم این‌که، حقوق داده شده به این کشورها، بر اساس متقابل است. به این‌گونه: مطابق بند ۱ ماده ۳، حق دسترسی کشورهای محاط در خشکه، به دریا، باید از طریق امضای توافق‌نامه‌ها عملی شود.

توافق با دولت ترانزیت درین باره، به شکل توافق‌نامه و یا به شیوه‌های دیگر، یک امر حتمی است. در ضمن، دولت ترانزیت ساحلی مکلف است به این امر توافق کند. پس، میان نیازمندی دسترسی یک کشور بی‌ساحل به دریا و رفع این نیاز، یک فاصله وجود دارد.

<sup>44</sup> Myres, S. Mc. Dougal and William T. Burke, the Public Order of the Oceans. New Haven and London, 1962, p. 113-114.

<sup>45</sup> Doc. A/Conf. 13/۳۸/p. 28.

<sup>46</sup> G. Etzel Percy, Geographical Aspects of the Law of the Sea. - «Annals of the Association of American Geographers», vol. 49, March, 1959, p. 22-23.

آن فاصله، جایی است که باید با مذاکره و گفت‌وگوی دولت‌ها پر شود. فراخ‌ناکی فاصله یا خالی‌گاه میان حق قانونی دسترسی به دریا و بهره‌مندی قانونی از این حق وابسته به خصلت پیوندهای اقتصادی و سیاسی میان دولت درون‌قاره‌ای و دولت همسایه ساحلی آن است. این خالی‌گاه به کشور همسایه که ترانزیت از خاکش می‌گذرد، فرصت می‌دهد که بر دولت محاط به خشکه فشار وارد کند و مذاکره را به تعویق اندازد. در گفت‌وگوها، کشورهای محاط به خشکه پیش از پیش در وضعیت نابرابر قرار دارند.

این کشورها مجبور اند، نخست از همه آغاز گفت‌وگوها را درین زمینه پیشنهاد کنند و نمی‌توانند مسأله را به هنجارها و اصول توافق شده حقوق بین‌الملل واگذارند. پیش‌نوشت‌های ماده ۳ پیمان‌نامه دربارهٔ دریای آزاد برای حقوق‌دان انگلیسی، لاتریخت، آوندی شد تا بر پایهٔ آن تأیید کند که کشورهای محاط به خشکه تا هنگامی که توافق‌نامه‌ای امضا نشده باشد، دارای حق ناقص اند (Imperfect Right). و تنها توافق‌نامه به آنان حق کامل دسترسی به دریا را می‌دهد (Perfect Right).<sup>۴۷</sup> لاتریخت با رد وجود حق خاص ترانزیت برای کشورهای محاط به خشکه که از حق سایر کشورها متمایز باشد، این اصل را نه تنها در رابطه با کشورهای محاط به خشکه، بلکه در مورد سایر کشورها نیز می‌گسترانید. از نگر لاتریخت همه کشورها، بر مبنای دلیل‌های کافی می‌توانند از همسایه‌های خویش، خواهان حق ترانزیت شوند.

بسیاری از نویسندگان غربی، ضمن واکاوی ماده ۳ پیمان‌نامه در نوشته‌های شان، عقیده لاتریخت را مبنا بر این که حق دسترسی به آب یک حق ناقص است، تأیید می‌کنند، چون، این حق تنها برهانی است برای دولت‌های محاط به خشکه در راستای امضای توافق‌نامه‌ها. حقوق‌دانان آمریکایی، میریمن و اکرمان، می‌نویسند که «ماده ۳ حق واقعی ترانزیت را برای کشورهای محاط به خشکه اعطا نمی‌کند، بلکه فقط حالتی را برای

<sup>47</sup> G. Lauterpacht. Freedom of Transit in International Law. - «The Grotius Society, Transaction for the Years 1958-1959», vol. 44. L., 1959, p. 314-315.

کشورهای دیگر به وجود می‌آورد که آنان باید با کشور محاط به خشکه به توافق برسند که در آن دسترسی به دریا تعیین و تنظیم شود.<sup>۴۸</sup>

از دیدگاه حقوق‌دان انگلیسی، فوسیتته، «آزادی ترانزیت از طریق سرزمین دولت دیگر، به ویژه برای یک کشور محاط به خشکه، یک حق ناقص است، زیرا از یکسو، به این آوند که این حق، کم از کم، ناشی از یک عنعنۀ عملی، توافق دقیقاً بیان شده است، ولی از سوی دیگر، توافق به آن نباید بدون موجه رد شود.<sup>۴۹</sup>

ماده ۳ پیمان‌نامه، با دفاع از منافع کشورهای ساحلی، در عمل، محتوای حق دسترسی به دریا را که در هنجار عام حقوق بیان شده بود تهی‌تر ساخت، هنجار عام حقوق، اعطای حق دسترسی به دریا را حتا در نبود توافق‌نامه خواهان بود. با آن‌هم نمی‌توان با گفتاوردهای نویسندگان بالا هم‌نوا نبود که حق دسترسی به دریا بر پایه ماده ۳ پیمان‌نامه، یک حق ناقص و نارسا است. در بند ۱ ماده ۳ آشکارا گفته شده است که «دولت‌های محاط به خشکه باید به دریا دسترسی داشته باشند». دولت‌های ساحلی نمی‌توانند دسترسی آنان را به دریا رد کنند. ولی درون‌مایه حق دسترسی به دریا موبه‌مو بیان نمی‌شود، یعنی این که این حق یک حق نارسا، ناقص و تدوین‌نشده است.

حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا، با پذیرش ماده ۳ پیمان‌نامه درباره دریا آزاد، اگرچه یک هنجار پذیرفته‌شده گردیده است و هم اکنون سرشت پیمان‌نامه‌ای به خود گرفته است، اما در پیمان‌نامه تدوین نشده است؛ یعنی اندازه حقوقی که به اساس این هنجار برای ترانزیت، دسترسی و استفاده از بندرها به یک کشور محاط به خشکه اعطا گردد، تنها بر اساس توافق‌نامه‌های دوجانبه و چندجانبه، و گاهی پیمان‌نامه‌های چندجانبه تعیین می‌گردد. چنین توافق‌نامه‌ها از راه معاف‌سازی کشورهای محاط به خشکه از پرداخت محصول گمرکی، ترانزیتی و اعطای انبارخانه و منطقه‌های آزاد در بندرها و غیره، به این حق معنا و محتوا می‌بخشند.

---

<sup>48</sup> Y. Marryman, and E. Ackerman. Transit Trade of Land locked States, Hamburg, 1969, p.25

<sup>49</sup> Y. Fawcett. Trade and Finance in International Law. Academie de droit international, vol. 123. La Haye, 1968, p. 266.

### ۳ - تدوین حق دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا و از دریا، پس از کنفرانس سال ۱۹۵۸ سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها

#### الف - تدوین حق دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا و از دریا، در کنفرانس ملل متحد سال ۱۹۶۵ درباره تجارت ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه

براساس پیش‌نوشت هنجار (مقرره)های ماده ۳ پیمان‌نامه درباره دریای آزاد، و همچنان بادر نظر داشت توصیه‌های کمیسیون اقتصادی برای آسیا و خاور دور، دولت‌های آسیایی محاط به خشکه توافق‌نامه‌هایی درباره ترانزیت با دولت‌های همسایه خویش بستند.<sup>۵۰</sup> اگرچه این توافق‌نامه‌ها، برخی بهبودی‌ها در زمینه ترانزیت و بازرگانی به میان آورد، اما به باور کشورهای افغانستان، لاوس و نیپال، دسترسی شایسته را برای این کشورها به دریا آسان نکرد.<sup>۵۱</sup> دولت‌های ترانزیت، در مسایل مربوط به گزینش مسیرهای ترانزیتی، مکان‌های انباشتن کالاها و شرایط استفاده از آنان، اندازه پرداخت محصولات بر آن‌ها و غیره، از همه بیش‌تر به سود خود فکر می‌کردند تا کشور همسایه بدون ساحل.

گاهی با استفاده از وضعیت ضعیف کشورهای محاط به خشکه، آن کشورها در هنگام گفت‌وگوها، پا می‌فشرده تا پیش‌نوشت‌های آشکارا تبعیض‌گرایانه را در معاهده بگنجانند. مثلاً در پروتکل پیوسته به توافق‌نامه میان افغانستان و پاکستان درباره ترانزیت سال ۱۹۵۸ ترسایی گنجانده شده است که انتقال بارهای طرف افغانی با شرایط رقابت آزاد

---

<sup>۵۰</sup> توافق‌نامه میان افغانستان و پاکستان درباره رفت و برگشت ترانزیتی ۲۸ ماه می سال ۱۹۵۸، توافق‌نامه ترانزیت میان جمهوری ویتنام و لاوس ۱۱ ماه جون سال ۱۹۵۹، توافق‌نامه ترانزیت میان تایلند و لاوس ۲۲ ماه جولای سال ۱۹۶۹، توافق‌نامه ترانزیت میان لاوس و کمبودیا ۱۰ ماه اکتبر سال ۱۹۵۹، توافق‌نامه میان ایران و افغانستان ۱ ماه فیبروری سال ۱۹۶۲، قرارداد میان هندوستان و نیپال ۱۱ ماه سپتمبر سال ۱۹۶۰.

<sup>۵۱</sup> Doc. E/CN.11/641, 657.

شرکت‌های ترابری (ترانسپورتی) هر دو کشور انجام می‌یابد که این امر اقتصاد ضعیف‌تر افغانستان را زیان می‌رسانید.<sup>۵۲</sup>

افغانستان، نیپال و لاوس در کنفرانس کمیسیون اقتصادی برای آسیا و خاور دور که در دسامبر سال ۱۹۶۳ در شهر مانیلا برگزار شد، مسأله نیاز به تهیه پیمان نامه چندجانبه درباره ترانزیت کشورهای محاط به خشکه را در میان گذاشتند.

کنفرانس یادشده قطع‌نامه‌ای تصویب کرد که در آن توصیه شده بود تا این مسأله را «بی‌درنگ و با روحیه نیک‌خواهانه در کنفرانس آینده ملل متحد راجع به تجارت و تکاملی که برای تهیه یک پیمان نامه بین‌المللی کارآ، جواب‌گو به همه خواست‌ها، تامین‌کننده آزادی تجارت ترانزیت به کشورهای محاط به خشکه، برگزار می‌شود، بررسی کنند.»<sup>۵۳</sup>

در کنفرانس نخست ملل متحد راجع به تجارت و تکامل، ۸ کشور افریقایی محاط به خشکه نیز به این گروه سه کشوره پیوستند. کنفرانس قطع‌نامه‌ای را «درباره اصول مربوط به تجارت ترانزیت کشورهای محاط به خشکه»، تأیید کرد و از سرمنشی ملل متحد درخواست نمود تا کمیته کارشناسان حکومتی را بر پایه پراکندگی جغرافیای عادلانه، از کشورهای محاط به خشکه، کشورهای ترانزیت ساحلی و کشورهای علاقه‌مند بگمارد که متن پیمان‌نامه مربوط به تجارت ترانزیت کشورهای محاط به خشکه را آماده کنند.

کمیته کارشناسان که بر اساس توصیه کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (UNCTAD)<sup>۵۴</sup> ایجاد شده بود، از تاریخ ۲۸ اکتبر تا ۲۰ نوامبر سال ۱۹۶۴ در نیویارک نشست داشت و پیش‌نویسی را تهیه نمود که در کنفرانس ملل متحد درباره تجارت ترانزیتی کشورهای محاط به خشکه، پیشنهاد گردید.

در کنفرانس یادشده که به تاریخ ۷ و ۸ جولای سال ۱۹۶۵، در مقر ملل متحد در نیویارک دایر گردید، نمایندگان ۵۷ کشور اشتراک کردند. ده کشور نیز نمایندگان ناظر به

---

<sup>52</sup> Doc. E/Conf.46/AC.2/5, Annex. 3

<sup>53</sup> «ECAFE, Regional Economic Cooperation in Asia and the Far East, Report of the Ministerial Conference on Asian Economic Cooperation, Manila, 3-6 December 1963», United Nations, 1964.

<sup>54</sup> The United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

کنفرانس فرستاده بودند. آنان به تاریخ ۸ جولای، در سی‌وششمین نشست خویش، کنفرانس مذکور پیمان‌نامه‌ای دربارهٔ تجارت ترانزیتی کشورهای محاط به خشکه را تأیید نمود.

پیمان‌نامه دربارهٔ تجارت ترانزیتی کشورهای محاط به خشکه، تا حدی معین مفهوم آزادی دسترسی کشورهای محاط به خشکه، به دریا را روشن کرده است. هم‌خوان با بند ۱ مادهٔ ۲ آن پیمان‌نامه، دولت ساحلی مکلف است، آزادی ترانزیت را از طریق سرزمین خویش، به کشور همسایهٔ محاط به خشکه، واگذارد.<sup>۵۵</sup>

در پیمان‌نامه هم‌چنان شرایط ترانزیت کالاها و بارها از طریق سرزمین دولت ترانزیت به گونهٔ گسترده بررسی شده است. دولت‌های هم‌پیمان مکلف شده اند تا از مستندسازی‌های ساده و شیوه‌های شتاب‌ناک رسمیت‌های گمرکی، ترانزیتی و اداری و غیره در رابطه با ترانزیت کالاها به دریا و از دریا، استفاده کنند (بند ۲ مادهٔ ۵). رفت و برگشت ترانزیتی، از سوی کشور ترانزیت، مشمول محصولات صادراتی و وارداتی نمی‌شود (مادهٔ ۳). اصل منع تبعیض در پیمان‌نامه تأکید می‌کند که بر اساس آن تبعیض به دلیل

هایی هم‌چون؛ منشای کالاها، ارسال، دخول، خروج یا هدف کالاها در رابطه با هر حالتی مرتبط به حق مالکیت، بر کالاها یا در رابطه به حق مالکیت بر کشتی‌ها، وسایل ترابری زمینی یا سایر وسایل استفاده شدهٔ ترابری، یا مکان‌های ثبت آن‌ها، یا ثبت بیرق وسایل ترابری یادشده، ممنوع است (بند ۱ مادهٔ ۲). امتیازهایی که به دولت‌های محاط به خشکه واگذار می‌شود، شامل کارکرد اصل کامل‌الوداد<sup>۵۶</sup> یا (بهره‌مندترین کشور)، نمی‌شود (مادهٔ ۱۰). دولت‌های درون‌قاره‌ای که هم‌وند این پیمان‌نامه نمی‌باشند، نیز می‌توانند خواستار استفاده از فرصت‌ها و حقوق ویژه‌ای شوند که مطابق این پیمان‌نامه واگذار می‌گردد؛ اما تنها بر اساس

<sup>۵۵</sup> «Ведомости Верховного Совета СССР», ۲۴ мая, 1972 г., No 21 ст. 2.

<sup>۵۶</sup> دولت کامل‌الوداد ترجمه‌ای است که نه فارسی است و نه عربی، زیرا عرب‌ها این عبارت را نیز نمی‌دانند. ترجمهٔ بهتر باید عبارت اصل «بهره‌مندترین کشور» باشد. به هر حال، کمیسیون حقوق بین‌الملل، رفتار «بهره‌مندترین کشور» را اینگونه تعریف می‌کند: «... رفتاری که توسط کشور اعطاکننده با کشور ذی‌نفع، یا افراد و چیزهایی که در ارتباط با آن کشور هستند اتخاذ می‌کند چنان که آن رفتار، از رفتار کشور اعطاکننده با یک کشور ثالث یا افراد و چیزهایی که در ارتباط مشابه با کشور ثالث است، نامطلوب‌تر نباشد». به سخن دیگر، رفتار «بهره‌مندترین کشور» در واقع فرایندی است که از طریق آن، مزایایی که یک کشور به کشور دیگر یا سوم داده است، به روابط کشور اعطاکننده با دولت‌های دیگر سرایت می‌کند. (م.)



شرط کاربرد اصل کامل‌الوداد که در موافقت‌نامه میان یک دولت محاط به خشکه و کشور هم‌وند این پیمان‌نامه، پیش‌بینی می‌گردد (بند ۱ ماده ۱۰). مقررها یا پیش‌نوشت‌های پیمان‌نامه، تا حد ممکن در زمان جنگ نیز قوت حقوقی دارند.

در پیمان‌نامه از منفعت‌های کشورهایی که به عنوان کشور ترانزیت عمل می‌کنند، به گونه گسترده دفاع شده است. آن کشورها می‌توانند برای حفظ و حمایت از منافع خویش، از تمام اقدام‌ها استفاده کنند تا بهره‌گیری از حق ترانزیت آزاد به هیچ‌وجه، منافع قانونی آن کشورها را نقض نکند (بند ۱ ماده ۱۱).

در حالت‌های اضطراری که تهدیدی باشد بر موجودیت سیاسی کشور ترانزیت، آن کشور می‌تواند از مقررهای پیمان‌نامه دوری جوید (ماده ۱۲).

پیمان‌نامه درباره تجارت ترانزیتی کشورهای محاط به خشکه مقرر می‌دارد که برخی از مسایل مربوط به اجرای حق ترانزیت برای دسترسی به دریا باید از طریق امضای توافق‌نامه‌ها میان کشورهای ذی‌علاقه، تنظیم گردند. این امر، این پیمان‌نامه را به ماده ۳ پیمان‌نامه درباره دریای آزاد هم‌سان می‌سازد، و بیان‌گر این واقعیت است که شرکت‌کنندگان کنفرانس سال ۱۹۶۵ نتوانستند حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه را به دریا، تا پایان تدوین کنند. در ضمن، این پیمان‌نامه حل پرسش‌های بس مهمی؛ مانند ایجاد منطقه‌های آزاد در بندرها، تعیین شرایط نگهداری کالاهای ترانزیت در بندرها، چگونگی باربری و ترابری کالاها از سرزمین کشور ترانزیت و غیره را به امضای توافق‌نامه‌های دوجانبه واگذاشته شده است. هنجارهایی که استفاده از وسایل ترابری را تنظیم می‌کند نیز تنها از راه توافق‌نامه‌های دوجانبه حل می‌شود (بند ۲ ماده ۶ و ۸).

این پیمان‌نامه موجودیت اصل متقابل را که در ترانزیت عادی استفاده می‌شود، هم‌چنان پا برجا گذاشته است، هرچند که نمایندگان کشورهای محاط به خشکه در رد اصل متقابل سخت پا می‌فشردند. چون از دید این‌ها، ترانزیت درین حالت جزئی از حق دسترسی کشورها به دریای آزاد شمرده می‌شود (ماده ۱۵).

اگرچه این پیمان‌نامه را می‌توان بی‌تردید یک پیشرفت در امر حل مشکلات پیش روی کشورهای محاط به خشکه برای دسترسی به دریا و از دریا دانست، اما این پیمان‌نامه منفعت‌های این کشورها را به صورت کامل برآورده نساخت.

کشورهای محاط به خشکه، در کنفرانس سال ۱۹۶۵ هم‌چنان پافشاری داشتند که در متن پیمان‌نامه اصولی گنجانیده شود که در ماده ۱ پیشنویس (طرح) دوم از سوی کمیته کارشناسان پیشکش شده بود. مطابق ماده ۱ آن طرح، اصول زیر به فرنام اصول پذیرفته شده حقوق بین‌الملل، پیشنهاد شده بود:

حق دسترسی آزاد هر دولت محاط به خشکه به دریا،  
حق ترانزیت آزاد و نامحدود هر کشور محاط به خشکه از طریق سرزمین دولتی  
که میان آن کشور و ساحل دریا قرارداد،

حق کشور محاط به خشکه به استفاده از بندرهای کشورهای ساحلی.<sup>۵۷</sup>  
در بند دوم ماده ۱ پیش‌نویس گفته شده بود که دولت ساحلی می‌تواند تمام اقدامات را روی دست بگیرد تا این که ترانزیت آزاد و نامحدود به منافع قانونی دولت ساحلی آسیب نرساند.

کشورهای ساحلی شرکت‌کننده در کنفرانس نیویارک سال ۱۹۶۵، ماده ۱ پیش‌نویس دوم از سوی کمیته کارشناسان را رد کردند و افزون بر آن تاکید کردند که حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا، به این معنا هم نیست که برای این کشورها حق نامحدود ترانزیت تا به ساحل دریا و حق بهره‌گیری از بندرهای کشورهای ساحلی شناخته شود.

پس از رأی‌گیری، با رأی اکثریت، ماده ۱ پیش‌نویس کمیته کارشناسان از متن پیمان‌نامه درباره ترانزیت آزاد کشورهای محاط به خشکه، زدوده شد. به جای آن، کنفرانس مذکور به پیشنهاد انگلستان، نیجیریا و جمهوری فدرال آلمان، فیصله کرد که متن دیباچه پیمان‌نامه را بیش‌تر بسازند، و آن‌هم با گنجانیدن اصول مربوط به تجارت ترانزیت کشورهای محاط به خشکه به دیباچه‌ای که در سال ۱۹۶۴ از سوی (UNCTAD) «کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل» تأیید شده بود.<sup>۵۸</sup>

پرسمان پیوند میان دیباچه و متن اصلی پیمان‌نامه، درین رابطه نیاز مند بررسی جداگانه است.

<sup>57</sup> Doc. E/Conf.46/AC.2/L, 42, p. 18.

<sup>58</sup> Doc. TR/TRANSIT/L82 and Rev. 1 (آنکتاد)

در اصل دوم (II) دیباچه گفته شده است که به استثنای کشتی‌های کشور ساحلی، کشتی‌هایی که زیر پرچم کشورهای محاط به خشکه شنا می‌کنند، نه تنها در آب‌های سرزمینی، بلکه هم‌چنان در آب‌های داخلی، از همان حقوق و از همان رژیم حقوقی برخوردار می‌باشند که کشتی‌های زیر پرچم دولت‌های ساحلی از آن برخوردار اند. حقوق بین‌الملل چنین هنجاری را در رابطه با آب‌های داخلی نمی‌شناسد. دولت ساحلی خودش مشخص می‌سازد که کدام رژیم حقوقی را به کدام دولت‌ها واگذار کند. معمولاً این مسأله در توافق‌نامه‌های دوجانبه حل می‌گردد.

مطابق اصل چهارم (IV) دیباچه پیمان‌نامه، همه دولت‌ها، مکلف اند بر پایه اصل متقابل، حق ترانزیت آزادانه و بی‌کرانه را در همه حالات و در رابطه با همه کالاها به کشورهای محاط به خشکه، اعطا کنند. در حقوق بین‌الملل قاعده پذیرفته شده همگانی موجود نیست که بر اساس آن حق ترانزیت آزادانه و بی‌کرانه از سرزمین یک کشور بدون توافق دولت آن، به یک دولت دیگر مجاز باشد. در رفتار دولت‌ها، حتا به شکل نادر و استثنایی، چنین پیشینه‌ای دیده نمی‌شود. افزون بر آن، اصل چهارم حتا با پیش‌نوشت (مقرره)‌های خود پیمان‌نامه درباره ترانزیت آزاد کشورهای محاط به خشکه، در تضاد است. ترانزیت کشورهای محاط به خشکه بی‌کرانه و نامحدود نیست، زیرا بر اساس بند ۱ ماده ۱۱، دولت ترانزیت، مکلف نیست عبور کسانی را که بودن شان در سرزمین اش ممنوع است، یا ترانزیت کالاهایی را که وارد کردن آن ممنوع است، به کشور خود اجازه گذر دهد. محدودیت ترانزیت می‌تواند مطابق بند ۲ ماده ۱۱، بر اساس حکم یک پیمان‌نامه بین‌المللی که دولت ترانزیت هموند آن است، اعمال گردد؛ البته درین حالت‌ها از ترانزیت ممانعت می‌شود:

«الف- صادرات، واردات یا ترانزیت کالاهایی مانند مواد مخدر یا سایر مواد طبی خطرناک، یا جنگ افزار،

ب- نگرهبانی از مالکیت فکری، ادبی یا هنری، یا حفاظت از نشان‌های تجاری و نمودارهای هنری یا جاهای هنری، و هم‌چنان جلوگیری از رقابت‌های غیرصادقانه».<sup>۵۹</sup>

اصل چهارم دیباچه پیمان‌نامه مقرر می‌دارد که از وسیله‌های باربری ترانزیتی کشورهای محاط به خشکه نباید محصول و مالیه‌های خاص گرفته شود که اضافه‌تر از

<sup>۵۹</sup> «Ведомости Верховного Совета СССР», ۲4 мая, 1972 г., No 21 ст. 11.

محصول و مالیه‌هایی باشد که از وسیله‌های باربری خود کشور ترانزیت گرفته می‌شود. اما در بند ۲ ماده ۴ پیمان‌نامه گفته می‌شود که تعرفه و جمع مالیه نباید افزون‌تر از تعرفه‌ها و مالیه‌هایی باشد که دولت ترانزیت در رابطه با انتقال کالاهای کشورهای محاط به خشکه از سرزمین خویش اخذ می‌کند.

باید خاطر نشان کرد که اصل‌های مندرج در دیباچه پیمان‌نامه درباره ترانزیت کشورهای محاط به خشکه، امروز اصل‌های پذیرفته شده حقوق بین‌الملل نیستند. از آن گذشته، این اصل‌ها با ماده‌های خود پیمان‌نامه نیز در تضاد می‌باشند. این اصل‌ها قوت الزام‌آور حقوقی ندارند و بیش‌تر مکلفیت‌های اخلاقی را بر دولت‌ها اعمال می‌کنند تا آنان از طریق امضای توافق‌نامه‌های دوجانبه بکوشند رفتارهای خویش را با مقرره‌های مندرج در پیمان‌نامه نزدیک‌تر سازند. پیمان‌نامه دولت‌ها را منع نکرده است که به همدیگر حق استفاده از امکانات ترانزیتی واگذار کنند که بیش‌تر از آن امکانات باشد که ماده‌های پیمان‌نامه واگذار شده است، به آن شرط که مطابق به اصل‌های مندرج در پیمان‌نامه باشد (ماده ۹).

از دیدگاه میریمن و اکریمین، نیز، اصل‌های مندرج در پیمان‌نامه مربوط به تجارت ترانزیت کشورهای محاط به خشکه برای این هدف نبوده اند که نتیجه حقوقی ایجاد کنند، بلکه تنها تأیید شده اند، بی آن‌که کدام پیامد حقوقی به بار آورده باشند. آن اصل‌ها حتا حق ناقص (Imperfect) هم نیافریدند.

اما ماده‌های ۱-۱۶ آشکارا هدف ایجاد پیامد حقوقی دارند و معطوف به رشد و رویش بیش‌تر حقوق بین‌الملل در رابطه با ترانزیت کشورهای محاط به خشکه اند.<sup>6۰</sup>

## ب - بررسی پرسمان‌های دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا و از دریا توسط کمیته بستر دریاها و کنفرانس سوم ملل متحد درباره دریاها

در رابطه با بررسی پرسمان‌های حقوق دریاها در کمیته‌ای به نام «کمیته بهره‌گیری صلح‌آمیز از اعماق دریاها و اقیانوس‌ها واقع بیرون از صلاحیت ملی» (فشرده، کمیته بین‌المللی بستر

<sup>60</sup> Y. Marryman, and E. Ackerman. Op. cit., 1969, p.47

«اعماق» دریاها) و کنفرانس سوم ملل متحد دربارهٔ حقوق دریاها، مشکل تأمین دسترسی مؤثر کشورهای محاط به خشکه به دریا به گونهٔ گسترده بحث شد.

از دیدگاه کشورهای محاط به خشکه، دسترسی آزاد به دریا در روزگار ما، خصلت اصل شناخته شدهٔ حقوق بین‌الملل به خود گرفته است و باید به‌سان یک بخش جداناپذیر تدوین و در حقوق دریاها در نظر گرفته شود.

چنانچه نمایندهٔ چک و سلوواکیا بیان داشت، «حق دسترسی آزاد به دریا و از دریا، اصل پذیرفته شدهٔ حقوق بین‌الملل است و این باید در هرگونه سندی که هدفش تدوین حقوق دریاهاست، تأیید شود. به خاطر این که، دولت‌های محاط به خشکه بتوانند از حق دسترسی آزاد به دریا و از دریا، بر پایهٔ اصل برابری با دولت‌های ساحلی برخوردار شوند، به آنان باید ابزارهای حقوقی و تضمین‌هایی برای عملی کردن این حق واگذاریده شود».<sup>۶۱</sup>

در بیانیه‌های نمایندگان کشورهای محاط به خشکه خاطر نشان شده بود که دستاوردهای عملی به پیمان‌نامهٔ نیویارک دربارهٔ تجارت ساحلی کشورهای محاط به خشکه ناچیز بوده است، زیرا شمار هموندان آن اندک اند. مثلاً، از ۳۰ کشوری که در سال ۱۹۷۰ هموند پیمان‌نامهٔ نیویارک بودند، ۱۵ دولت از جملهٔ دولت‌های محاط به خشکه، فقط ۶ دولت از دولت‌های ساحلی همسایهٔ آنان بودند، حال این که ۹ کشور باقی‌مانده از کشورهای ساحلی بودند که هیچ مرزی با کشورهای محاط به خشکه نداشتند.<sup>۶۲</sup>

افزون بر آن، نمایندگان دولت‌های محاط به خشکه مانند افغانستان، بولیویا، زامبیا و لوسوتو<sup>۶۳</sup> به این باور بودند که اگرچه پیمان‌نامهٔ سال ۱۹۶۵ نیویارک دربارهٔ ترانزیت کشورهای محاط به خشکه را می‌توان به عنوان یک سازش میان نیازمندی‌های کشورهای محاط به خشکه و شریکان ترانزیتی آنان نگریست، اما در آن جنبه‌های خاصی از منفعت‌های کشورهای ساحلی ترانزیت چیرگی دارند.

---

<sup>61</sup> Doc. A/AC.138/SR.99

<sup>62</sup> Multilateral Treaties, N. Y. 1975, p. 214

<sup>63</sup> Doc. A/AC.138/SCII/SR.10,32; Doc. A/C.1/PV.1851.

برای این که این وضعیت اصلاح گردد، کشورهای محاط به خشکه پیشنهاد کردند که مقرره‌های بنیادین پیمان‌نامه نیویارک سال ۱۹۶۵ باید با دیگرسانی‌ها و افزودگی‌های لازم در پیمان‌نامه جهانی حقوق دریاها گنجانیده شود.

برای آسان‌سازی کار کنفرانس سوم ملل متحد درباره دریاها، گروه کشورهای محاط به خشکه «پیش‌نویس ماده‌های مربوط به کشورهای محاط به خشکه» را پیشنهاد کردند. به فکر نویسندگان آن پیش‌نویس، ماده‌های پیشنهاد شده باید به حیث تهداب و پایه در فصل مربوط به کشورهای محاط به خشکه، در پیمان‌نامه آینده درباره حقوق دریاها به کار برود.

همان‌گونه که در یادداشت توضیحی آن پیش‌نویس، گفته شده است: «پیش‌نویس به فرنام یک سند جداگانه تهیه نشده است، بلکه به فرنام یک جزو جداناپذیر حقوق دریاها تهیه شده است که در جای شایسته آن، در متن پیمان‌نامه فراگیر حقوق دریاها گنجانیده خواهد شد.<sup>۶۴</sup>»

مقرره‌های پایه‌ای این پیش‌نویس که بازتاب یک سازش میان کشورهای ساحلی و کشورهای محاط به خشکه در کنفرانس ملل متحد درباره دریاها بود، در بخشی از پیمان‌نامه آینده درباره حقوق دریاها، زیر فرنام «درباره حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا و از دریا و حق ترانزیت» گنجانیده شد.

بیانیه‌های نمایندگان دولت‌های محاط به خشکه در کمیته و در کنفرانس نشان می‌دهد که گرایش افزون‌خواه در تدوین حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا، به گونه عمده، مختص به کشورهای روبه‌رشد محاط به خشکه است.

راه‌کار دولت‌های اروپایی محاط به خشکه درین پرسمان، بیش‌تر بر اساس رفتارهای رایج کشورها و جست‌وجوی راه‌های پذیرفتنی هم برای دولت ترانزیت ساحلی و هم برای دولت محاط به خشکه می‌باشد.

باز هم، تفاوت دیدگاه‌های کشورهای محاط به خشکه، مانع حل مشکل دسترسی این کشورها در تراز بین‌المللی می‌شود.

## ۴ - مفهوم حق دسترسی آزاد دولت‌های محاط به خشکی به دریا و از دریا

در دکترین حقوق بین‌الملل در رابطه با سرشت حقوقی حق دسترسی آزاد کشورهای محاط به خشکه به دریا، دیدگاه واحد موجود نیست. اختلاف‌های اساسی درین پرسیان مربوط به خصلت ترانزیت از طریق سرزمین خشکه است.

### الف - آموزه (تیوری) آزادی ارتباطها

آموزه‌ای که درین باره بیش‌تر گسترش یافته است، آموزه‌ای است که دسترسی به دریا را به مثابه بخشی از پرسیمان بزرگ‌تر که آزادی ارتباطها است در نظر می‌گیرد که ریشه‌هایش را می‌توان در آموزه حقوق طبیعی سده‌های ۱۷ و ۱۸ سراغ نمود. اندیشه‌پردازان مکتب حقوق طبیعی می‌انگاشتند که دولت‌ها، صرف نظر از این‌که دارای حق استثنایی استفاده از سرزمین خویش اند، نمی‌توانند دولت‌های دیگر و اتباع آنان را از استفاده بی‌ضرر از راه‌های خشکه و آبی ارتباطی خویش، برای ارضای نیازمندی‌های مادی و معنوی، مانع شوند. حقوق‌دان سویسی، امیر دی واتل، نوشت که «مالکیت خصوصی نمی‌تواند مردم را از حقوقی که برای همگان یکسان است مانند حق جهان‌گردی برای حصول ارتباط دیگران یا برای تجارت با همدیگر و یا به هدف‌های خردمندانه دیگر وجود دارد محروم کند».<sup>۶۵</sup> هوگو گروسوس، نوشته است: «اگر زمین‌ها، رودخانه‌ها، یا پاره‌ای از دریا شامل مالکیت یک ملت می‌گردند، کسانی که نیاز دارند با نیت نیک از آن گذر کنند... و یا کسانی که می‌کوشند با مردمان دورافتاده ارتباط‌های بازرگانی برقرار کنند، باید بتوانند به آن‌ها دسترسی داشته باشند».<sup>۶۶</sup> امتناع از واگذاری حق عبور از قلمرو خارجی، بدون دلیل موجه، به باور هوگو گروسوس، می‌توانست انگیزه جنگ ارزیابی شود.

---

<sup>۶۵</sup> Эмер де Ваттель. Право народов или принципы естественного права применяемые к поведению и делам наций и суверенов. Книга. II. М., 1960, с. 286

<sup>۶۶</sup> Гуго Гроций О праве войны и мира Книга. II. М., 19۵۶, с. 2۰۸

پس از دیدگاه هوگو گروسویس، دی وائل و پیروان دیگر دکتربین حقوق طبیعی درین زمینه، هیچ تفاوتی میان دولت‌های ساحلی و دولت‌های درون‌قاره‌ای در رابطه با دسترسی کشورها به دریا وجود ندارد، زیرا همه این کشورها از داشتن حق طبیعی یکسان عبور بی‌ضرر از سرزمین کشورهای همسایه برخوردار می‌باشند.

همزمان با چیره‌شدن مکتب وضعی یا گذارینه‌باوری<sup>۶۷</sup> در حقوق بین‌الملل، آموزه‌ای حق عبور از سرزمین خارجی از میان رفت، ولی، بار دیگر در آفرینه «اثر» لاوترپاخت به فرنام «آزادی ترانزیت در حقوق بین‌الملل» پدیدار گشت که این بار، نه بر بنیاد مکتب حقوق طبیعی، بلکه به چهره‌یک عرف بین‌المللی نمایان شد. لاوترپاخت، همانند پایه‌گذاران مکتب حقوق طبیعی در حقوق بین‌الملل، هیچ فرقی میان کشورهای ساحلی و بی‌ساحل نمی‌گذارد. از دیدگاه او، کشورهای محاط به خشکه، میان خویش تفاوت‌های فراوانی دارند. سرزمین یکی از دولت‌ها، فقط توسط خاک یک دولت محصور شده است، حال آن‌که سرزمین دولت‌های دیگر محاط به خشکه، توسط خاک دو دولت دیگر یا بیش از آن بسته شده است. برای دولت‌های پسین، ممکن است ترانزیت از سرزمین یک دولت همسایه و یا از سرزمین تمام دولت همسایه، یکسان سودمند باشد. لاوترپاخت درین باره می‌نویسد: «همزمان، می‌توان حالت‌هایی را تصور کرد که در آن، مثلاً یک دولت با وجود داشتن سرزمین فراخ، دسترسی ناچیز به دریا دارد که همه نیازمندی‌های آن کشور را برآورده نمی‌تواند و یا در وضعیت جغرافیایی ناسازگار (نامساعد) قرار گرفته است». لاوترپاخت، بدین بنیاد، برداشت می‌کند که هم دولت‌های ساحلی و هم دولت‌های محاط به خشکه به گونه یکسان، علاقه‌مند ترانزیت اند و به همین سبب، پیش‌نوشت‌های پیمان‌نامهٔ مربوط به دریاهای آزاد در رابطه با حق دسترسی دولت‌های محاط به خشکه، فقط به عنوان بخشی از یک روند فراخ‌تر که همانا مفهوم آزادی ترانزیت است، می‌تواند بررسی شود.<sup>۶۸</sup>

چنین روی‌کردی در رابطه با پرسمان حق دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا، در سندهایی چندی بازتاب یافته و از سوی برخی از نمایندگان در کنفرانس ملل متحد

<sup>۶۷</sup> Positivism

<sup>۶۸</sup> G. Lauterpacht. Op.cit, p. 316.



حقوق دریاها سال ۱۹۵۸<sup>۶۹</sup> و کنفرانس ملل متحد دربارهٔ تجارت ترانزیت کشورهای محاط به خشکه سال ۱۹۶۵<sup>۷۰</sup> پشتیبانی شده بود.

به گونهٔ نمونه، در گزارشی زیر عنوان «پرسمان‌های تجارت ترانزیت کشورهای آفریقای شرقی محاط به خشکه» که از سوی دبیرخانهٔ کمیسیون اقتصادی ملل متحد برای کشورهای آفریقا آماده شده بود، نوشته شده است که «پرسمان دسترسی آزاد دولت‌های محاط به خشکه به دریا جزو از پرسمان عام‌تر آزادی ترانزیت است»<sup>۷۱</sup>

پس، مشکل دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا، چگونه حل خواهد شد اگر این مشکل، به عنوان یک مشکل جداگانه بررسی نشده و به عنوان جزئی از مشکل عام‌تر آزادی ترانزیت بررسی شود؟

از دیدگاه لائوتریاقت حق گذر صلح‌آمیز و آزاد از سرزمین‌های دولت‌های دیگر، در حقوق عرفی بین‌الملل وجود دارد، و آن حقی است که از واقعیت هستار (موجودیت) جامعهٔ بین‌المللی ناشی می‌شود و پی‌آیند راستهٔ (مستقیم) وابستگی دولت‌ها باهمدیگر است. لائوتریاقت می‌پذیرد که گواهی‌ها و مدرک‌ها در رابطه با هستی چنین حقی قانع‌کننده نیست، اما بر اساس رفتارهای دولت‌ها و هم‌چنان تا اندازه‌ای بر پایهٔ درون‌مایهٔ توافق‌نامه‌های دوجانبه و چندجانبه درین زمینه می‌توان تایید کرد که حق آزادی ترانزیت وجود دارد.

به این پندار، از دید لائوتریاقت حق ترانزیت آزاد بر پایهٔ دکتربین حقوق طبیعی استوار نبوده بلکه بر بنیاد حقوق وضعی استوار می‌باشد.

لائوتریاقت می‌انگارد که حق آزادی ترانزیت باید بر مبنای دو شرط مهم واگذاشته

شود.

نخست این که، دولتی که ادعای ترانزیت را دارد باید بتواند این ادعا را بر پایهٔ نیازمندی‌های خویش و آسانی کار توجیه کند و دوم این که، ترانزیت نباید به کشوری که از آن ترانزیت می‌گذرد، زیان برساند.

<sup>69</sup> Doc. A /Conf.13/C.5/SR.5, 9, 10.

<sup>70</sup> Doc. DT/TRANSIT/SR. 7, 8.

<sup>71</sup> Doc. E /Conf.46/AC.2/4

با آن‌هم، لاوترپاخت می‌پذیرد که حق آزادی ترانزیت به گونه جزئی تدوین شده است، نه به گونه کلی، زیرا این حق تنها، حق توافق کردن برای ترانزیت را اعطا کرده است. با پیروی از دلیل‌ها و آوندهای بعدی، لاوترپاخت به این نتیجه می‌رسد که درین زمینه «همنویی کشور ترانزیت، خواه به صورت توافق‌نامه باشد، و خواه به شکل دیگر، لازم است. اما دولت ترانزیت، همزمان، قانوناً مکلف است توافق کند، رد گفت‌وگوها درین باره، یا به درازا کشانیدن آگاهانه گفت‌وگوها، از طریق گذاشتن شرط‌های بسیار سنگین و سنگین‌تر از آنچه که به گفت‌وگوهای عادی گذشته می‌شود، می‌توانند مساوی با نقض مکلفیت‌های حقوقی شود که از رد رعایت هنجارهای قرارداد ترانزیت، می‌تواند پدید آید.»<sup>۷۲</sup>

از دید منطقی نمی‌توان منکر شد که بسی از مشکل‌های مرتبط با حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا را می‌تواند در چارچوب مشکل عمومی آزادی ترانزیت حل کرد همان‌گونه که لاوترپاخت می‌گوید؛ اما نظریه‌های گوناگون دیگر، ما را به این امر وامی‌دارد که حق دسترسی این کشورها به دریا باید به عنوان مسأله مستقل بررسی شود. نمی‌توان به این گفته لاوترپاخت هم‌نوا بود که رفتار دولت‌ها حکایت از موجودیت قاعده عرفی آزادی ترانزیت در حقوق بین‌الملل می‌دهد که بر پایه آن دولت‌ها مکلف اند قرارداد واگذاری ترانزیت را از طریق سرزمین خویش با کشور دیگر ببندند. حقوق بین‌الملل درین راستا روان است اما این که بگوییم چنین هنجاری هم اکنون پدید آمده است، پیش از وقت است.

افزون براین، مفهوم آزادی ترانزیت، به سانی که خود لاوترپاخت نیز پذیرفته است، یک مفهوم مبهم است و هیچ حقوق مشخصی را برای بستن توافق ترانزیت به دولت‌های محاط به خشکه تضمین نمی‌کند.

و هم‌چنان، اگر مسأله ترانزیت برای دولت‌های ساحلی مسأله آسایش است، برای یک کشور محاط به خشکه این مسأله، مسأله زنده‌ماندن است. اگر پاره‌ای از حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه، مانند ترانزیت از خشکه و استفاده از بندرها به همان‌گونه تأمین می‌شد که مثلاً ترانزیت از آب‌های سرزمینی به شیوه حق عبور صلح‌آمیز، تأمین می‌شود، پس، نیازی به تمایز حق دسترسی به دریا، به شکل پرسمان جدا نبود.

<sup>72</sup> G. Lauterpacht. Op cit., p. 349

کشورهای محاط به خشکه برای دسترسی به دریا و از دریا، به ضمانت محکم از سوی حقوق بین الملل ضرورت دارند، البته با در نظر داشت رعایت و احترام به حق حاکمیت دولت ساحلی. آموزه آزادی ترانزیت چنین ضمانتی را به این کشورها نمی‌دهد. آشکارا، به همین سبب است که کشورهای محاط به خشکه به ویژه کشورهای در حال رشد محاط به خشکه به این آموزه، چندان دل‌گرمی نشان نمی‌دهند.

### ب - آموزه (تیوری) حق ارتفاع<sup>۷۳</sup> در حقوق بین الملل

در ادبیات حقوقی نگرشی بیان شده است که براساس آن مشکل دسترسی آزاد کشورهای محاط به خشکه به دریاهای آزاد می‌تواند بر پایه آموزه حق ارتفاع در حقوق عمومی حل شود. حقوق دان آمریکایی ه. د. رایب می‌نویسد که «تنها به دو طریق دسترسی پی‌هم و مداوم کشورهای محاط به خشکه به دریا موجود است: یا واگذاری پاره از سرزمین کشوری که میان دریا و کشور محاط به خشکه قرار دارد، و یا اعطای بهره‌گیری برای عبور، از سرزمین کشور همسایه بی‌آنکه به حاکمیت سرزمینی کشور همسایه ساحلی خللی ایجاد شود».

از دیدگاه ه. د. رایب، کشور ساحلی که میان دریای آزاد و کشور محاط به خشکه واقع است، به خاطر ارتباطهای بین‌المللی، به اعطای راه عبور از خاک خود بیش‌تر تمایل خواهد داشت تا واگذاری قسمتی از خاک خویش به کشور محاط به خشکه. رایب بر بنیاد این

---

<sup>۷۳</sup> در تعریف حق ارتفاع گفته می‌شود که «ارتفاع حقی است که به موجب آن صاحب ملکی، به اعتبار خود، می‌تواند از ملک دیگری استفاده کند» (دکتر کاتوزیان، ناصر، دوره مقدماتی، حقوق مدنی، (اموال و مالکیت)، نشر میزان، سال چاپ بهار ۸۲ صفحه ۲۲۴/۱). بنابراین حق ارتفاع مالک ملک باید با صاحب حق ارتفاع به رفق و مدارا رفتار نماید و جلوگیری از استفاده او نکند، زیرا حق ارتفاع، حق کسی است در ملک دیگری برای کمال استفاده از ملک خود؛ چنانکه باغی در همسایگی خانه دیگری است و مالک باغ برای آبیاری نمودن درختان باغ خود، باید حق بردن آب از خانه همسایه را داشته باشد. حق ارتفاع حقی که به موجب آن صاحب ملکی به اعتبار مالکیت خود، می‌تواند از ملک دیگری استفاده کند. مانند حق عبور آب یا تردد و مانند این‌ها. (م.)

پنداشت نتیجه می‌گیرد که حق ارتفاق یگانه روش اعطای دسترسی به دریا برای کشورهای محاط به خشکه می‌باشد.<sup>۷۴</sup>

البته آموزه حق ارتفاق در نوشته‌های بسی از نویسندگان شوروی و خارجی یک آموزه ناستوار شمرده می‌شود. چون، پیش ازین که پرسمان کاربرد آموزه حق ارتفاق برای حل دشواری‌های ترانزیت کشورهای محاط به خشکه بررسی شود، لازم است تا فهمیده شود که هواخواهان آموزه حق ارتفاق در حقوق بین‌الملل محتوای این حق را چگونه در میابند و این که آیا این کاربرد، از دیدگاه اصل‌های عام حقوق بین‌الملل، مانند اصل حاکمیت دولت‌ها، مصونیت و تمامیت سرزمینی دولت‌ها قانون‌مند می‌باشد یا نه.

حق ارتفاق برای نخستین بار در حقوق روم باستان پدید آمد، در آن یک شخص حق داشت، بر مبنای این حق، از چیزی که متعلق به کسی دیگری است، به خاطر دستیابی فایده‌ای و یا به خاطر استفاده از قطعه زمینی (ملک) استفاده کند.<sup>۷۵</sup> به همین منظور این حق را به دو گونه تقسیم می‌کردند، حق ارتفاق شخصی و حق ارتفاق ملکی یا حق ارتفاق در ملک. حق ارتفاق در ملک در سده‌های میانه شامل حقوق بین‌الملل گردید.

حق ارتفاق ملکی یعنی حقی است که مالکان زمین یا یک ملک به سبب وابستگی به همدیگر می‌توانند به گونه محدود از ملک همدیگر استفاده کنند، مانند گذراندن آب برای آبیاری کشتزار خویش و یا گذشتن از آن و غیره. مفهوم حق ارتفاق سپس از سوی حقوق مدنی کشورهای اروپایی بازپذیرفته شد. در حقوق کشورهای انگلیس و آمریکا این حق به نام (Easement) قبول شد.

در پایان سده هفدهم، مفهوم حق ارتفاق درج حقوق عمومی شد ولی خصلت خصوصی یا مدنی اش را هنوز از دست نداده بود. این امر به تصور آن زمان از سرزمین دولتی که مالکیت خود پادشاه پنداشته می‌شد، سازگار بود که او می‌توانست سرزمین را آیش (مبادله) کند، بخرد، یا هدیه کند و یا مانند میراث به کسی واگذارد. چنانچه ل. شالند تاکید می‌کند که: «زمانی بود و آن هم نه چندان دور که سرزمین و مالکیت یکی پنداشته می‌شد، در واقعیت

<sup>74</sup> H. D. Reid. International Servitudes in Law and Practice. Chi., 1932, p. 131

<sup>75</sup> Римское частное право. М., 1948, с. 219

سرزمین کشور موضوع مالکیت بود» و هنجارهای مربوط به سرزمین خصوصیت حقوقی مدنی داشتند.<sup>۷۶</sup>

اما زمان رابطه‌های فیودالی گذشته است، سرزمین دولتی، در دانش حقوق بین‌الملل، دیگر مانند شی نگرسته نمی‌شود، اما آموزه حقوق ارتفاق هنوز هم در آفریده‌های حقوقی نویسندگان دیده می‌شود. از دیدگاه آن نویسندگان، حقوق ارتفاق در حقوق بین‌الملل حقوقی است که بر بنیاد یک معاهده بین‌المللی پدید می‌آیند و محدودیت‌های معین را بر سرزمین یک کشور اعمال می‌کنند که در نتیجه، تمام سرزمین دولتی و پاره‌یی از آن به طور دایم و به حد معین، به نفع دولت دیگر استفاده می‌شود.

گاهی پیدایش حق ارتفاق را بر پایه یک نوع عرف دیرینه استنباط می‌کنند. اما حق ارتفاق بر اساس عرف را برخی از نویسندگان جدال‌آمیز می‌شمارند و می‌گویند که این‌گونه حق ارتفاق، در زمان ما کمیاب است و به همین سبب، آنان جایمان<sup>۷۷</sup> حقوقی کامل را تنها به آن حقوق ارتفاق قایل می‌باشند که بر پایه معاهده استوار باشد.

مبناهایی که بر اساس آن کارایی حق ارتفاق به پایان می‌رسد، این‌هاست: بر مبنای معاهده میان دولت‌ها، بر اساس رد یک‌جانبه یک دولت، بر پایه عدم استفاده دوامدار از حق ارتفاق، بر اساس از بین رفتن موضوع حق و در نتیجه پیوستن سرزمین به ترکیب سرزمین کشوری که از حق ارتفاق استفاده می‌کرد.

ب.م. کلیمینکو خاطر نشان می‌کند که «تمام تعریف‌ها از حق ارتفاق بین‌المللی، یک وجه مشترک دارد و آن محدودیت دایمی حاکمیت دولتی یک کشور برای خدمت به منافع‌های کشور یا کشورهای دیگر است».<sup>۷۸</sup> پس، با این‌که، تقریباً هواخواهان حق ارتفاق در حقوق عمومی، شباهت نزدیک آن را با حقوق مدنی رد می‌کنند، باز هم مقررهای معین آن به قوت خود باقی مانده است. اما کاربرد حق ارتفاق در روابط بین‌المللی، بدون شک اصل

---

<sup>۷۶</sup> Л. Шалланд, Юридическая природа территориального Верховенства, т. I, СПб., 1903, с. 33;

<sup>۷۷</sup> status

<sup>۷۸</sup> Б. М. Клименко, Критика буржуазной теории международных сервитутов. «Совестский ежегодник международного права. 1963», М., 1965, с. 224

برابری حاکمیت و اصل مصونیت سرزمینی دولت‌ها را نقض می‌کند. ل. شالند با انتقاد از آموزه حق ارتفاق درین زمینه می‌نویسد: هیچ شکی نیست که در دادوستدهای مدنی در رابطه با اشیا و اموال، می‌توان با وضع قانون یا مقرردها، محدودیت‌هایی بر حقوق مالکان آن گذاشت.

در حقوق بین‌الملل، هرگونه محدودیت بر حاکمیت سرزمینی بر پایه توافقی جانب‌ها استوار است و می‌تواند تا زمانی دوام داشته باشد که توافق‌گران می‌خواهند. هرگونه تغییری در ساختار توافق‌گران باید بی‌درنگ به قوت حقوقی چنین توافقی پایان بدهد.<sup>۷۹</sup> ب.م. کلیمینکو می‌نویسد که می‌توان برخی محدودیت‌ها را در حاکمیت سرزمینی را پذیرفت اما هرگز نمی‌توان از پذیرش حتمی حق ارتفاق، در حاکمیت دولتی سخنی باشد.<sup>۸۰</sup> دیوان دایمی داوری<sup>۸۱</sup> در رأی خویش در قضیه ماهی‌گیری در شمال اتلانتیک، آموزه حق ارتفاق را در حقوق عمومی، به سبب ناسازگاری آن با اصل حاکمیت دولتی رد کرد.<sup>۸۲</sup>

پس، آموزه عنعنوی حق ارتفاق بین‌المللی که ناقض اصل برابری حاکمیت و اصل مصونیت سرزمین می‌باشد، ایجاد رابطه حقوقی دوام‌دار را در نظر می‌گیرد، بدون درنظرداشت این‌که در آن سرزمین می‌تواند حاکمیت تغییر بیابد و کساوندان جدیدی پدید آید. بر پایه مراجعه به آموزه حق ارتفاق در حقوق عمومی، دولت‌های سرمایه‌داری بارها تلاش کرده‌اند

<sup>79</sup> Л. Шалланд, Указ .соч., с. 224;

<sup>80</sup> Б. М. Клименко, Критика буржуазной теории международных сервитутов, М., 1965, с. 223

<sup>81</sup> دیوان دایمی داوری در سال ۱۸۹۹ بر مبنای فیصله کنفرانس صلح لاهه ایجاد شد و کهن‌ترین سازمان برای حل اختلاف‌های بین‌المللی است. اختلاف‌هایی که خصلت بین‌المللی دارند، چه میان دولت‌ها باشند، یا سازمان‌های بین‌المللی دولتی و یا شخص‌های خصوصی می‌توانند به این دیوان برای فیصله سپرده شوند، به شرط این‌که طرف‌های درگیر دعوی صلاحیت دیوان را پذیرفته باشند. هموندان این دیوان تا فبروری سال ۲۰۱۱ ترسای، به ۱۱۵ دولت رسیده بود. دیوان دایمی داوری از دیوان بین‌المللی دادگستری فرق دارد. اما هر دو در یک ساختمان جا دارند. (م.)

<sup>82</sup> Л. Опенгейм, Международное морское право, т. 1, М., 1949, с.110.

تا ثابت بسازند که موجودیت پایگاه‌های نظامی آنان و حقوق و امتیازهای خاصی که آنان در سرزمین کشورهای خارجی، جاهایی که پایگاه‌های نظامی آنان موجود است، قانونی است و باید هم‌چنان بماند.

آموزه حق ارتفاق بین‌المللی، قانون‌ستیزانه است و به همین سبب، نمی‌تواند به حل مشکل ترانزیت در کشورهای محاط به خشکه یاری رساند. افزون برین، این آموزه کدام سودی به این کشورها ندارد. این آموزه تنها از خصلت دائمی توافق‌نامه ترانزیت سخن می‌گوید، و هیچ‌چیزی درباره مجموع حقوقی که دولت‌های محاط به خشکه از چنین توافقی باید به دست می‌آورند، نمی‌گوید؛ هم‌چنان، هیچ سخنی درباره امکان بازنگری و گسترش مفاد آن در صورت بزرگ‌شدن حجم بازرگانی خارجی و یا بالارفتن نیاز به ترانزیت، نمی‌گوید. در رابطه با کشورهای محاط به خشکه، دو آموزه دیگر از حق ارتفاق نیز پیشنهاد شده است: حق ارتفاق بر پایه نیاز (servitude necessity) و حق ارتفاق بر پایه منفعت اجتماعی (servitude d'utilite publique) که از حقوق داخلی کشورهای قاره اروپا وام گرفته شده است.

مطابق به حقوق داخلی این کشورها مالک زمینی که در نزدیکی راه عام قرار ندارد، حق گذر را به سوی راه عام از راهک‌هایی که از زمین همسایه می‌گذرد، دارد. این نمونه‌ای از حق ارتفاق بر پایه نیاز است. براساس همین نیاز، قیاس می‌شود که چنین نیازی در حقوق بین‌الملل نیز وجود دارد. این نیاز به کشورهای محاط به خشکه حق عبور را از سرزمینی که میان آن کشور و دریا قرار دارد، می‌دهد، تا آن کشور کالاهای بازرگانی و مسافران خویش را به دریا برساند و از دریا برگرداند. دریا درین صورت به عنوان راه عام در نظر گرفته می‌شود که دولت محاط به خشکه باید به آن دسترسی داشته باشد. این نگرش از سوی دیوان بین‌المللی دادگستری، در زمان بررسی قضیه حق عبور از سرزمین هندوستان رد شد.<sup>۸۳</sup>

ای. رایب با قیاس به حقوق داخلی فرانسه، درین رابطه، استفاده از حق ارتفاق را در حقوق بین‌الملل، بر پایه منفعت اجتماعی امکان‌پذیر می‌داند. او می‌گوید که توافق تمام طرف‌ها درین امر باید حتمی باشد. از دیدگاه ای. رایب ایجاد حق ارتفاق جهان‌شمول برای

<sup>83</sup> International Court of Justice, Pleading, Case, Conserving Right of Passage over Indian Territory, vol. I, P. 714

ترانزیتی که بر مبنای اصل متقابل پی‌ریزی شده باشد، باید یکی از راه‌های ممکن حل مشکل کشورهای محاط به خشکه باشد.<sup>۸۴</sup> هم آموزه حق ارتفاق بر پایه نیاز و هم آموزه حق ارتفاق بر پایه منفعت اجتماعی همانندی نزدیک با آموزه حق ترانزیت لاوتریاخت دارند. هردو آموزه مشخصه‌های بنیادین حق ارتفاق بین‌المللی را باخود دارند و از این‌رو، بنیاد قانونی ندارند. افزون برین، با تفاوت از آموزه حق ترانزیت، این آموزه‌ها، حقوق ترانزیت را بدون توافق دولت ترانزیت در نظر می‌گیرند که می‌تواند نقض فاحش حاکمیت دولتی یک کشور باشد. باید گفت که این آموزه‌ها طرف‌داران زیادی در میان هواخواهان آموزه حق ارتفاق در حقوق عمومی ندارند.

### پ - آموزه اصل آزادی دریای آزاد

دولت‌هایی که ساحل دریایی ندارند، می‌توانند از دریاهای آزاد بهره‌ور شوند، بدون آن‌که به آن دسترسی داشته باشند. بر مبنای این گفتار، آموزه‌ای در حقوق بین‌الملل پیش گذاشته شد که می‌گوید حق دسترسی این کشورها به دریای آزاد، نتیجه یا پیامد اصل آزادی دریای آزاد است. ژورژ سل، حقوق‌دان فرانسوی می‌نویسد: هنجاری که بر اساس آن به مردمانی که ساحل دریایی ندارند، حق استفاده از دریاها رد می‌شود، با سرشت آزادی دریاها در ستیز است، حال این‌که دریای آزاد ملکیت عمومی بین‌المللی شمرده می‌شود.<sup>۸۵</sup> گیٹاشناس آمریکایی، نورمن پاوندز در مقاله به فرنام «دسترسی آزاد و تضمین شده به دریاها» چنین نتیجه می‌گیرد که «اگر تمام بشریت حق دسترسی آزاد را به اقیانوس‌ها دارد، پس خردمندانه است که بگوییم هر ملتی باید به ساحل اقیانوس دسترسی داشته باشد.<sup>۸۶</sup> ا. سوالیوف می‌نویسد که حق بهره‌وری از دریای آزاد برای تمام دولت‌های جهان

<sup>84</sup> H. D. Reid. Op. Cit., p. 8, 168

<sup>85</sup> George Scelle, Manuel de droit international public, Part , P., p.389

<sup>86</sup> Norman Pounds. A Free and Secure Acces to the Sea, - The Annals of the Association of American Gegraphers, vol. XLIX (49), 19589, p.257.



بدون هرگونه محدودیت، در صورتی که تضمینی برای دسترسی به آن برای دولت‌های محاط به خشکه وجود نداشته باشد، قابل اجرا نخواهد بود.<sup>۸۷</sup>

حقوق دان آمریکایی، رایدمی نویسد که آموزه اصل آزادی دریای آزاد، با تفاوت از آموزه حق ارتفاق بر این پایه استوار است که راه هیچ ملت یا مردمی نباید از دسترسی به دریایی آزاد بریده شود و هم نباید هیچ ملتی از امکان تجارت از طریق دریای آزاد بی بهره بماند.<sup>۸۸</sup>

آموزه دسترسی به دریا، چون پیامد اصل آزادی دریاها، به گونه رسمی در جریان کنفرانس ژنیو سال ۱۹۵۸ درباره دریاها به رسمیت شناخته شد. گروهی از ۱۲ کشور محاط به خشکه، در آستانه کنفرانس، پیش نویسی را آماده ساخته بودند که در اصل یکم آن نوشته شده بود: «حق هر کشور محاط به خشکه به دسترسی آزاد به دریا، از اصل آزادی دریای آزاد ناشی می شود».<sup>۸۹</sup>

در هنگام گشایش کنفرانس، سرمنشی سازمان ملل متحد در گزارش خود اظهار نظر کرد که دسترسی آزاد دولت‌های محاط به خشکه به دریا، رابطه‌ای به حقوق دریاها ندارد، ازین رو، لازم است تا چوکات کنفرانس کمیته ویژه برای بررسی این موضوع ایجاد شود. اما بنا به درخواست کشورهای محاط به خشکه، کنفرانس نامبرده این پیشنهاد را رد کرد و تصمیم به ایجاد کمیته پنجم کنفرانس نمود که وظیفه‌اش بررسی پرسیان دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا بود. در کمیته پنجم پیش نویس‌های مختلف به بحث گذاشته شد. در پیش نویس یا طرحی که از سوی افغانستان، البانیا، اتریش، بلغاریا، بلاروس، چکوسلواکیا، غنا، مجارستان، آیسلند، اندونیزیا، لاوس، لوگزامبورک، نیپال، پاراگوای، عربستان سعودی، سویس، تونس و امارات متحده پیشنهاد شده بود، نوشته شده بود که هر

---

<sup>87</sup> Очерки международного морского права. (под ред. акад. АН УССР В. М. Корецкого и проф. Г. И. Тункин) М., 1962, с. 299 - 293.

<sup>88</sup> Ч. Ч. Хайд, Международное право, его понимание и применение США, т. 2, М., 1951, с.384.

<sup>89</sup> Doc. A /Conf.13/C.5/LI, Annex 7.

دولتی محاط به خشکه حق دارد به دریای آزاد دسترسی داشته باشد. این حق از اصل آزادی دریای آزاد ناشی می‌شود.<sup>۹۰</sup>

بیش‌ترین نمایندگان دولت‌ها این پیشنهاد را به بند ۱ ماده ۳ پیمان‌نامه درباره دریای آزاد گنجانیدند: دولت‌هایی که ساحل دریایی ندارند، برای این که از آزادی دریای آزاد با حقوق برابر با دولت‌های ساحلی بهره‌مند شوند، باید به دریای آزاد دسترسی آزاد داشته باشند.

آموزه اصل آزادی دریای آزاد که بر اساس آن حق دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا، ناشی از اصل آزادی دریای آزاد شمرده می‌شود، در زمان ما به گونه گسترده و همگانی شناخته شده است. از جمله، با پافشاری نمایندگان دولت‌های محاط به خشکه، کمیته دوم کنفرانس سوم حقوق دریاها، در پیش‌نویس پیمان‌نامه هنجاری را بگنجانید که مطابق آن «دولت‌های محاط به خشکه برای بهره‌گیری از حقوق پیش‌بینی شده در این پیمان‌نامه، از جمله حقوق مرتبط با آزادی دریاها، آزاد و اصل میراث مشترک بشریت، حق دسترسی به دریا و از دریا را دارند».<sup>۹۱</sup>

شایستگی مهم این آموزه نخست از همه درین است که دسترسی به دریا را به رضایت و یا عدم رضایت کشور ساحلی وابسته نمی‌سازد و به این ترتیب دفاع از منافع کشورهای محاط به خشکه را تضمین می‌کند. دوم این که این هنجار به سرشت خاص و ویژه ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه به سوی ساحل تاکید می‌کند و این ترانزیت را بخشی از حق دسترسی به دریای آزاد می‌شمارد.

<sup>۹۰</sup> Doc. A /Conf.13/C.5/L.6

<sup>۹۱</sup> Doc. A /Conf.62/WP.8/Rev.I/part. II, Art. 110.

## ۵- درون‌مایه مفهوم حق دسترسی آزاد دولت‌های محاط به خشکه به دریا و از دریا در حقوق بین‌الملل کنونی

حق دسترسی آزاد دولت‌های محاط به خشکه به دریا و از دریا، از نظر ما به معنای داشتن راه کامل از سرزمین یک کشور محاط به خشکه و بعد، از طریق خاک کشور ساحلی تا به دریای آزاد است. به سخن دیگر، حق دسترسی نکات زیر را دربرمی‌گیرد: آزادی ترانزیت تا به ساحل و از ساحل کشور همسایه، دسترسی به بندرهای دریایی آن کشور و بهره‌مندی از آن بندرها، و هم‌چنان حق عبور از آب‌های داخلی<sup>۹۲</sup> و آب‌های ساحلی (آب‌های سرزمینی)<sup>۹۳</sup> آن.

پژوهش‌گر آمریکایی گلازدر می‌نویسد که دسترسی به دریا هرگونه عبور یا مسیری را دربرمی‌گیرد که میان دولت‌های محاط به خشکه و دریای آزاد قرار دارد و به طور عادی کم‌وبیش از آن استفاده می‌شود. این حق هم‌چنان شامل راه‌روها (کریدورها)، آب‌راه‌ها (راه‌های آبی) می‌شود؛ اما در عمل محدود به حقوق ترانزیتی و توانایی‌هایی است که در سرزمین دولت ساحلی موجود است. این‌ها معمولاً موضوع‌هایی اند که در توافق‌نامه‌های دوجانبه میان دولت‌ها بررسی می‌شوند و هرچند که چنین توافق‌نامه‌هایی بیش‌تر بر اصل‌ها و هنجارهای حقوق بین‌الملل و عرف درین موضوع‌ها استوار است.

---

<sup>۹۲</sup> این تعریف در بند ۱ ماده ۵ عهدنامه دریای سرزمینی و در بند ۱ ماده ۸ عهدنامه ۱۹۸۲ حقوق دریاها بصورت زیر بیان شده است: آب‌های داخلی عبارت اند از آب‌هایی که در پشت خط مبدأ آب‌های ساحلی (دریایی سرزمینی) و سایر مناطق دریایی قرار گرفته اند. آب‌های داخلی مناطق زیر را دربر می‌گیرد: ۱- آب‌های بین ساحل‌ها و خط مبدأ دریای سرزمینی. ۲- مصب (دهانه) رودخانه‌های که به دریا (بحر) میریزند، خورها، خلیج‌های کوچک. ۳- خلیج‌های تاریخی. ۴- آب‌های واقع در بندرها، لنگرگاه‌ها و بطور کلی تاسیس‌های بندری واقع در مجاورت ساحل‌های یک کشور. (م.)

<sup>۹۳</sup> آب‌های سرزمینی یا آب‌های ساحلی، بخشی از دریا است که همراه با فضای بالا، بستر دریا و زیر بستر آن که تحت حاکمیت کشور ساحلی قرار دارد. محدوده دریای سرزمینی بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها حداکثر دوازده مایل دریایی (هر مایل دریایی حدود ۱۸۵۲ متر است) از خط مبدأ دریا است. خط مبدأ پائین‌ترین حد جزر دریا است. قاعده تعیین حداکثر دوازده مایل به عنوان دریای سرزمینی در حال حاضر به عنوان قاعده حقوق بین‌الملل عرفی پذیرفته شده‌است. (م.)

مطابق به بند ۱ ماده ۱۴ پیمان‌نامه (کنوانسیون) سال ۱۹۵۸ ترسای دربارۀ دریای سرزمینی و منطقه مجاور، حقوق بین‌الملل عبور بی‌ضرر را از دریای سرزمینی برای کشتی‌های تمام دولت‌ها تضمین می‌کند، هم برای کشتی‌های دولت‌های ساحلی و هم برای کشتی‌های دولت‌های بی‌ساحل.<sup>۹۴</sup>

در ضمن، مفهوم عبور بی‌ضرر به این معنا است که کشتی‌ها نه تنها می‌توانند بدون این‌که در آب‌های داخلی درآیند، از آب‌های سرزمینی سراسر بگذرند، بلکه هم‌چنان به این معنا نیز است که این عبور بی‌ضرر را برای گذر به آب‌های داخلی و یا هم برای گذر از آب‌های داخلی به مقصد دریای آزاد انجام دهند. یعنی عبور بی‌ضرر شامل عبور از آب‌های سرزمینی، داخل شدن به آب‌های داخلی و برآمدن از آب‌های داخلی و سپس عبور بی‌ضرر از آب‌های سرزمینی به سوی دریای آزاد می‌شود. پس، حق عبور بی‌ضرر یک بخش جداناپذیر حق دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریاست که حقوق بین‌الملل آن را تضمین نموده است.

کشتی‌های دولت‌های محاط به خشکه همان حقوق را در آب‌های سرزمینی دولتی ساحلی دارا اند که کشتی‌های سایر دولت‌ها از آن برخوردار اند.

درین رابطه، شمار زیادی از نمایندگان در کنفرانس سال ۱۹۵۸ ملل متحد دربارۀ حقوق دریاها و در کنفرانس سال ۱۹۶۵ دربارۀ تجارت ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه، اعلان کردند که حق دسترسی به دریا شامل عبور از دریای سرزمینی نمی‌شود، چون مفهوم عبور بی‌ضرر این موضوع را به خود گنجانیده است. دیدگاه آنان در ماده ۳ پیمان‌نامه (کنوانسیون) دربارۀ دریای آزاد بازتابانیده شده است که در آن دسترسی به دریا تنها به معنای ترانزیت آزاد دولت‌های محاط به خشکه از طریق سرزمین دولتی که آن کشور را از دریا جدا کرده است و هم‌چنان، دسترسی به بندرهای آن دولت و استفاده از آن بندرها است.

میان دیدگاه‌های فوق کدام تمایز جدی موجود نیست. آب‌های سرزمینی بخشی از سرزمین دولت است که در آن حاکمیت دولت ساحلی می‌گسترده. پس، برای این‌که به دریای آزاد رسید، باید از آب‌های سرزمینی نیز عبور کرد. به مقصد رشد و رویش همکاری‌های

<sup>94</sup> M. I. Glassner. Access to the Sea for Developing Land-locked States, The Hague, 1971, p.200

اقتصادی و کشتی‌رانی بین‌الملل دولت‌ها داوطلبانه توافق کردند که رابطه‌های مشخص، مانند عبور کشتی‌های غیرنظامی خارجی از آب‌های سرزمینی‌شان توسط حقوق بین‌الملل تنظیم می‌گردد. علاقه‌مندی جمعی دولت‌ها باعث ایجاد هنجار پذیرفته شده حقوق بین‌الملل شده است. حق عبور بی‌ضرر منفعت‌های تمام کشورها را به گونه کامل تضمین می‌کند. این امر کار دولت‌های محاط به خشکه را آسان کرده است، در غیر آن، آنان باید برای حق دسترسی به دریا، گفت‌وگوها را نیز در مورد چگونگی شناوری کشتی‌های‌شان از آب‌های سرزمینی دولت ساحلی به پیش می‌بردند.

حق عبور بی‌ضرر یک هنجار پذیرفته شده و عمومی حقوق بین‌الملل است و شامل مفهوم حق دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا نمی‌شود. حق عبور بی‌ضرر تنها اجرای یکی از بخش‌های مهم حق ترانزیت را تضمین می‌کند و آن ترانزیت از آب‌های سرزمینی کشور ساحلی است.

برای تایید این گفته می‌توان بند ۴ ماده ۲ پیمان‌نامه درباره ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه را نقل کرد که می‌گوید: «دولت‌های هم‌پیمان، رفت‌وبرگشت ترانزیتی را از آب‌های ساحلی خویش مطابق به اصل‌های عرفی حقوق بین‌الملل، یا پیمان‌نامه‌های بین‌المللی درین باره و هم‌چنان مطابق به مقرره‌های داخلی خویش حل می‌کنند».

آن‌چه مربوط به بخش‌های ترکیبی دیگری حق دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا می‌شود، از جمله ترانزیت از سرزمین خشکه دولت ساحلی، می‌توان گفت که درین مورد هنجارهای پذیرفته شده حقوق بین‌الملل که، مانند اصل عبور بی‌ضرر، منفعت‌های کشورهای محاط به خشکه را دفاع کند، وجود ندارد.

به همین سبب، این نیاز پدید آمد که پیمان‌نامه خاص درباره ترانزیت کشورهای محاط به خشکه سال ۱۹۶۵ به امضا برسد. اما همان‌گونه که اشاره شد، در زمان کار به روی متن آن، بر همه پرسش‌ها، توافق همه‌جانبه صورت نگرفت. پس، مهم‌ترین وسیله حل مشکل‌های ترانزیتی کشورهای محاط به خشکه، همان امضای توافق‌نامه‌های دوجانبه با کشورهای همسایه باقی می‌ماند.

گاهی به مفهوم حق دسترسی به دریا، تمام حقوقی را می‌گنجانند که این دولت‌ها باید از آن برخوردار باشند تا این‌که بتوانند به اساس برابر با کشورهای ساحلی از دریاها و اقیانوس‌ها بهره‌مند شوند. چنان‌چه پژوهش‌گران آمریکایی، میری من و اکرم‌ن می‌نویسند

که «حق دسترسی به دریا دربرگیرنده این‌هاست: ترانزیت از قلمرو، دسترسی به بندرها، حق عبور از آب‌های سرزمینی، آزادی دریانوردی در دریاهای آزاد و حق داشتن پرچم».<sup>۹۵</sup> چنین دیدگاهی را نماینده افغانستان آقای فرهنگ در کمیته مربوط به ژرفنا‌های (اعماق) دریا نیز بیان کرد.<sup>۹۶</sup> رییس نمایندگی بولیویا، گیوارا ارسی در سندی که در نشست چهارم همان کمیته پخش کرد، حق دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا را شامل حقوقی نمود که هم در خشکه قابل اجرا اند و هم در دریا. حقوقی که در دریا قابل اجرا اند، شامل این‌ها می‌شوند: آزادی دریای آزاد، استفاده از بیرق، حقوق کشتی‌رانی در آب‌های سرزمینی و دسترسی به بندرها و بهره‌مند شدن از بندرهای دولت ساحلی.<sup>۹۷</sup>

در کنفرانس ملل متحد سال ۱۹۵۸ درباره حقوق دریاها، دولت‌های انگلیس، ایتالیا و هالند، پیش‌نویس قطع‌نامه‌ای را پیشنهاد کردند که در آن گفته می‌شد، «دسترسی آزاد بیان‌کننده این امر است که هر دولت حق دارد در دریاهای آزاد دریانوردی کند، مردم و کالاها را از طریق سرزمین دولتی که میان دریا و دولت محاط به خشکه قرار دارد، به دریا و ساحل دریا برساند و از بندرهای دولت‌های ساحلی بهره‌مند شود.»<sup>۹۸</sup>

اساس چنین راه‌کاری را می‌توان در بخشی از بیانیه سال ۱۹۵۸ سرمنشی ملل متحد درباره دسترسی آزاد دولت‌های محاط به خشکه به دریا یافت که در آن گفته می‌شود «موضوع مورد بررسی پهناور است و گروه وسیع از پرسش‌های همسان را دربر می‌گیرد مانند: آزادی دریاها، آزادی عبور از آب‌های ساحلی (سرزمینی)، بهره‌مندی از بندرهای دریایی که برای بازرگانی باز اند، هنجارگان یکسان برای همه آنانی که از این بندرها استفاده می‌کنند، استفاده از راه‌های خشکه، راه‌های آهن، راه‌های هوایی کشورهایی که سرزمین آن‌ها مانع از دسترسی این کشورها به دریا می‌شود.»<sup>۹۹</sup>

با تأسف که این موقف در گزارش سال ۱۹۷۰ سرمنشی ملل متحد که درباره دشواری‌های دولت‌های محاط به خشکه اختصاص یافته بود، نیز تکرار می‌شود. این چنین

<sup>۹۵</sup> J. Marryman and E. Ackerman. Op. cit., p. 19

<sup>۹۶</sup> Doc. A / AC.138/SC.11/SR.11.

<sup>۹۷</sup> Doc. A / AC.138/SC.11/SR.۳۲

<sup>۹۸</sup> Doc. A / Conf.13/C.5/LI, Annex 7.

<sup>۹۹</sup> Doc. A / Conf.13/29 and Add. I §170

تعبیر گسترده از مفهوم دسترسی آزاد به دریا، اشتباه‌آمیز است زیرا چنین تفسیری برآمده از آمیزش مفهومی‌های مختلف است.

آزادی دریای آزاد یک اصل عام و پذیرفته‌شده حقوق بین‌الملل، یعنی یک اصل Jus Cogens است.<sup>۱۰۰</sup> هم کشورهای محاط به خشکه و هم کشورهای ساحلی می‌توانند در اجرای حق آزادی دریای آزاد به دشواری‌هایی روبرو شوند؛ به گونه‌ی مثال آزادی ماهی‌گیری در دریای آزاد، برای حل چنین مشکلی می‌توان در چوکات ملل متحد و هم در چوکات سازمان‌های دیگر بین‌المللی و بر اساس توافقاتی دوجانبه تدبیرهایی بیاندیشید. اما این امر نمی‌تواند دلیلی باشد برای درج این اصل به خود مفهوم دسترسی آزاد دولت‌های محاط به خشکه به دریا که هدف آن نیز تضمینی است که به این دولت‌ها امکان می‌دهد تا از آزادی دریای آزاد استفاده کنند. به سخن دیگر، مفهوم دسترسی آزاد به دریا و مفهوم آزادی دریای آزاد، دو مفهوم نزدیک به هم اند اما از همدیگر فرق دارند. البته، اگر برای کشورهای محاط به خشکه حق استفاده هم‌سان و برابر با کشورهای ساحلی از اصل آزادی دریاهای آزاد به رسمیت شناخته نمی‌شد، مشکل آزادی دسترسی به دریا برای این کشورها نیز پدید نمی‌آمد. و برعکس، در صورت نبود شناسایی حق دسترسی آزاد به دریا، اصل آزادی دریاهای آزاد برای کشورهای محاط به خشکه، ژائزائی‌ای بیش نبود.

در حقوق بین‌الملل برای حق دسترسی به دریا از طریق دولت‌های ساحلی محدودیتی از نگاه سووسمت جغرافیایی وجود ندارد. به گونه‌ی مثال کشور بولیویا را چهار کشور چیلی، پیرو، آرژانتین و برازیل از دریا جدا نموده است. این کشور حق دسترسی به دریا را از طریق سرزمین هریک از کشورهای یاد شده دارد. برای تفسیر مفهوم حق دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا و از دریا، دو پیش‌نوشت ماده ۳ پیمان‌نامه سال ۱۹۵۸ درباره‌ی آزادی آزاد شک‌هایی را پدید می‌آورند.

---

<sup>۱۰۰</sup> در حقوق بین‌الملل اصل‌های وجود دارند که به نام اصول بنیادین یاد می‌کنند. تخطی از آن اصول برای هیچ کشور یا سازمانی مجاز نیست. اصل آزادی دریاهای نیز شامل همین اصل‌ها می‌شود. اصول دیگری که نمی‌توان از آن تخطی کرد از جمله این‌ها اند: ممنوعیت نسل‌کشی، برده‌داری و تجارت برده، شکنجه، کشورگشایی، اعدام کودکان، مصونیت دیپلماتیک و غیره. (م.)

در بند ۱ ماده ۳ پیمان‌نامه گفته می‌شود که ترانزیت و استفاده از بندرها با امضای توافق‌نامه میان دولت محاط به خشکه و دولتی که میان آن کشور و دریا قرار دارد، اعطا می‌گردد. در بند ۲ ماده ۳ بیان می‌شود که در این توافق‌نامه حقوق دولت ساحلی یا دولت ترانزیت در نظر گرفته می‌شود. آیا این بدین معناست که دولت محاط به خشکه می‌تواند حق دسترسی به دریا و بندرها را نه تنها از دولت ساحلی همسایه خویش تقاضا کند (مثلاً لوگزامبورک حق دسترسی به دریا و بندرها را در اقیانوس آرام بطلبد)؟

نه بازگویی دیدگاه‌ها دربارهٔ پیش‌نویس پیمان‌نامه، و نه هم بیانیه‌های نمایندگان دولت‌ها در کمیتهٔ پنجم کنفرانس سال ۱۹۵۸ ملل متحد دربارهٔ حقوق دریاها پاسخی به این پرسش ارایه می‌کند.

می‌توان خاطر نشان کرد که ماده ۱ (ج) پیمان‌نامه ۱۹۶۵ دربارهٔ تجارت ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه درین زمینه رضایت‌بخش نیست. درین ماده، مراد از «دولت ترانزیت» هر دولت متعاهد، صرف نظر ازین که ساحل دریایی دارد یا ندارد، که «میان دولت محاط به خشکه و دریا موقعیت دارد و از سرزمین آن رفت‌وبرگشت ترانزیتی اجرا می‌شود». پس می‌توان گفت که بر پایهٔ ماده ۱ (ج)، دولت محاط به خشکه می‌تواند حق دسترسی به دریا را به گونهٔ زیر اجرا کند:

الف - از طریق سرزمین دولت‌های همسایهٔ ساحلی؛

ب - از طریق سرزمین دولت‌های ساحلی که سرزمین‌های شان توسط سرزمین یک دولت دیگر محاط به خشکه از آن دولت جدا شده است؛

پ - از طریق سرزمین دولت همسایهٔ محاط به خشکه؛

دریغا که پیش‌نوشت‌های ماده ۱ (ج) پیمان‌نامه سال ۱۹۶۵ بدون هرگونه باریک‌بینی در متن پیش‌نویس، به پیمان‌نامهٔ جهانی حقوق دریاها گنجانیده شد که دربارهٔ آن در بندهای پیشین سخن گفته ایم.

از نظر ما، حق دسترسی به دریا باید تنها محدود به حق عبور آزادانه از طریق سرزمین دولت همسایهٔ ساحلی باشد. حق دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا، تا حدی جبرانی است که به سبب موقعیت جغرافیایی این دولت‌ها به آنان داده می‌شود، اما این جبران نباید به امتیاز مبدل گردد.



## فصل دوم

### خصلت ترانزیت کشورهای محاط به خشکه به دریا و از دریا

#### ۱- مفهوم آزادی ترانزیت در حقوق بین الملل و امکان بهره‌مندی دولت‌های محاط به خشکه از آن

برای کشورهای محاط به خشکه، مشکل‌های بس مهم در اجرای حق دسترسی آزاد به دریا و از دریا، همان مشکل‌هایی اند که در زمان عبور یا ترانزیت از سرزمین خاکی دولت‌های همسایه ساحلی پدید می‌آیند. ترانزیت کشورهای محاط به خشکه از سرزمین خاکی دولت ساحلی ویژگی‌هایی دارد که از ترانزیت عادی در سرزمین خاکی فرق دارند، زیرا این ترانزیت، یگانه راهی است که سرزمین دولت محاط به خشکه را به ساحل دریاها می‌پیونداند. اما پیش از این که به این ویژگی‌ها بپردازیم، لازم است بدانیم که حقوق بین‌الملل مشکل ترانزیت از سرزمین خاکی را چگونه سامان داده است.

بر اساس حقوق بین‌الملل، هر دولت دارای حاکمیت دولتی است که بر بنیاد آن، یک دولت، حاکمیت در سرزمین خویش و استقلال در رابطه‌های بین‌المللی را دارا باشد. مطابق این اصل هیچ دولتی، حق ترانزیت از سرزمین و یا در سرزمین دولت دیگر را، بدون توافق آشکارا و بیان شده آن دولت نمی‌داشته باشد. چ. هاید حقوق‌دان آمریکایی می‌نویسد: «اشتباه است اگر بگوییم که حقوق بین‌الملل یک دولت را مکلف ساخته است که حق ترانزیت را به یک دولت دیگر از سرزمین ملی اش اعطا کند».<sup>۱</sup> در بیانیه دولت هند که به پاسخ

---

<sup>۱</sup> Ч. Ч. Хайд, Указ .соч., с. ۳۸۳ - 384.

پرتگال به دادگاه بین‌المللی دادگستری دربارهٔ حق عبور پرتگال از سرزمین هند، برای بررسی به این دادگاه ارایه شده بود، گفته می‌شود که «در زمان کنونی هیچ معاهده‌ای، یا هیچ هنجار نانوشته حقوقی بین‌الملل، ناشی از عرف، یا ناشی از اصل‌های عام حقوق موجود نیست که دولت‌ها را ملزم بسازد تا افراد و یا اموالی را که از راه‌های سرزمین خاکی آن دولت‌ها، گشت‌وگذر می‌کنند، اجازهٔ ترانزیت دهند».<sup>۲</sup>

ب. م. کلیمینکو، به این نظر است که «اگر توافق‌نامهٔ ترانزیت میان دولت‌ها امضا نشده است، هیچ دولتی حق ندارد از دولت دیگر حق ترانزیت خاکی بطلبد. یک دولت می‌تواند خودش در مورد اعطای ترانزیت به دولتی دیگر تصمیم بگیرد».<sup>۳</sup>

پیمان‌نامه‌های چندجانبه بین‌المللی موجود در رابطه با ساماندهی مشکل ترانزیت، حکایت ازین دارند که در حقوق بین‌الملل، کدام اصل عمومی پذیرفته شدهٔ آزادی ترانزیت وجود ندارد که بر اساس آن یک دولت مکلف باشد به شخص‌ها، مال‌ها و کالاهای یک دولت دیگر، در سر زمین خویش، حق عبور دهد. مثلاً پیش‌نوشت‌های مادهٔ پنجم توافق‌نامهٔ عمومی دربارهٔ تعرفه و تجارت (آزادی ترانزیت) تنها در رابطه با دولت‌های هم‌پیمان قابل اجرا است.<sup>۴</sup> مطابق مادهٔ ۶ اساس‌نامهٔ پیمان‌نامهٔ برسلون سال ۱۹۲۱ ترسای دربارهٔ آزادی

<sup>۲</sup> «International Court of Justice, Case Concerning Right of Passage over Indian Territory» (portugal v. India), vol. II, p.124,

هنگام بررسی دعوا میان هندوستان و پرتگال در دیوان بین‌المللی دادگستری، پرتگال دفاع از حق عبور از سرزمین هند را مبنا بر معاهدهٔ بین‌المللی، عرف بین‌المللی و اصل‌های عام حقوق پذیرفته شده از سوی ملل متقدم، رواند می‌دانست. اما دیوان دادگستری رای داد که دیوان به یک دعوای مشخص با ویژگی‌های مشخص روبه‌رو است که بر هرگونه هنجار عام چیرگی دارد. درین دعوا دیوان در رای خویش هیچ یادی از موجودیت هنجارهای آزادی ترانزیت در حقوق بین‌الملل عرفی نکرد.

(International Court of Justice, Yearbook 1959–1960), Ф. И. Кожевников, Г. В. Шармазанавили, Международный Суд ООН. М., 1971, с. 86–89; Humphrey Waldock, General Course on Public International Law, – «Academie de droit international», vol. 106, La haye, 1962, p.44–48.

<sup>۳</sup> Б. М. Клименко, Право прохода через иностранную территорию, М., 1967, с. 34.

<sup>۴</sup> United Nations Treaty Series, vol. 55, p. 210

ترانزیت، «اساس نامه به ذات خود، به کدام کشور هم پیمان مکلفیت نو نمی گذارد تا به شهروندان و بارکوله های شان و بیرق دولتی که شریک پیمان نامه نیست، حق ترانزیت اعطا کند. حق ترانزیت هم چنان به کالاها، وسیله های باربری و وسیله های دیگر ترابری یک دولت غیر عضو پیمان نامه که یا به سوی آن کشور می روند و یا برای آن کشور در نظر گرفته شده است، اعطا نخواهد شد، مگر این که دولت های عضو پیمان نامه دلیل ها و برهان های مستند به نفع اعطای چنین ترانزیت ارایه کنند».<sup>۵</sup>

در یادداشت سرمنشی ملل متحد درین رابطه، خاطر نشان شده است که توافق نامه عمومی درباره تعرفه و تجارت، پیمان نامه برسلون و اساس نامه درباره ترانزیت آزاد، آزادی ترانزیت را به فرنام یک هنجار عام حقوق بین الملل نمی شمارند، بلکه عنوان هنجاری می انگارند که بر مبنای توافق نامه های دوجانبه و یا چندجانبه بین المللی برقرار می شود.<sup>۶</sup> ازین رو، گفتاوردهای شماری از حقوق دانان غربی، مانند لاوترپاخت، فوست، میری من، اکرم، سیراپ<sup>۷</sup> و دیگران که می گویند در حقوق بین الملل هنجار عرفی وجود دارد که به یک دولت حق می دهد تا از دولت دیگر امضای توافق نامه ترانزیت را بطلبند، تأیید نمی شود، حال این که این امر در رویه دولت ها نیز تأیید نمی شود.

دیدگاه دولت ها نیز تأیید کننده این نظر نیستند. مثلاً در جریان بحث در کنفرانس سال ۱۹۵۸ ملل متحد درباره حقوق دریاها، رییس هیأت نمایندگی فرانسه گفت که «آزادی ترانزیت یک حق وضعی (گذارینی) است. یک دولت نباید مکلف شود که درباره آزادی ترانزیت گفت و گو کند یا به اعطای ترانزیت واداشته شود، زیرا این امر با حق حاکمیت در تضاد است». در بیانیه نماینده هالند نیز گفته شده است که «حق ترانزیت، بخشی از (jus communication) یا حق ارتباط ها است که هر چند آرزومندانه است که باشد اما چنان یک

<sup>۵</sup> League of Nations Treaty Series, vol. 7, p.29,

<sup>۶</sup> United Nations Conference on Law on the Seas, vol. I, Geneva, 1958, p. 309.

<sup>۷</sup> در کمیته پنجم کنفرانس سال ۱۹۵۸ ملل متحد درباره حقوق دریاها، در بررسی مشکل های کشورهای محاط به خشکه، دشواری های مربوط به ترانزیت زمینی این کشورها بدون این که با مسأله دسترسی به دریا پیوندانیده شود، بحث شد.

اصل بنیادین و مسلم در حقوق بین‌الملل کاملاً شناخته شده نیست. بسیاری از نمایندگان دولت‌ها تضاد و ابهام‌های موجود در مفهوم «آزادی ترانزیت» را یادآور شدند.<sup>۸</sup>

ازین‌رو، در حقوق بین‌الملل نه کدام هنجاری پذیرفته شده به نام آزادی ترانزیت وجود دارد و نه هم کدام هنجاری وجود دارد که امکان ادعای بستن توافق ترانزیت را برای یک دولت مورد تایید قرار دهد. دولت‌ها دارای حاکمیت اند. دولت حق دارد که ترانزیت را از سرزمین خویش رد کند بدون این که کدام دلیل قناعت‌بخش درین مورد بیان کند. حق ترانزیت تنها بر اساس توافق‌نامه‌های دوجانبه و چند جانبه پدید می‌آیند.

در توافق‌نامه‌های دوجانبه و چندجانبه درین زمینه اغلب زبان‌زد (اصطلاح «آزادی ترانزیت» به کار برده می‌شود. به گونه‌ی مثال در ماده ۷ قرارداد درباره صلح و دوستی که در ۲۱ جون سال ۱۹۳۸ میان پاراگوای و بولیویا بسته شد، گفته می‌شود که «پاراگوای آزادی ترانزیت کامل را از سرزمین خویش و به ویژه از منطقه بندر بوآرتوکاسادو، برای بارهایی که از خارج به سوی بولیویا می‌آیند و یا از بولیویا به سوی کشورهای خارج می‌روند، اعطا می‌کند».<sup>۹</sup>

درین رابطه پرسشی پدید می‌آید که اگر در یک توافق‌نامه از زبان‌زد یا اصطلاح «ترانزیت آزاد» استفاده می‌شود، آیا استفاده این اصطلاح در متن توافق‌نامه، به ذات خود، به معنای این است که بر دوش طرف‌های هم‌پیمان (متعاقد) مکلفیت‌های مشخصی نهاده می‌شود و حقوق مشخصی اعطا می‌گردد؟ یا به سخن دیگر، آیا اصطلاح «آزادی ترانزیت» به مفهوم مکلفیت اعطای حقوق ترانزیت، کدام معنای مشخصی را می‌دهد؟

در بیش‌ترین حالت‌ها، استفاده ازین اصطلاح به تنهایی اندازه حقوقی را که دولت‌های متعاقد در توافق‌نامه‌های ترانزیت به دست می‌آورند، نمی‌تواند بیان کند. این زبان‌زد تنها یک تعمیم است، مفهوم عام است، مفهومی است که ماهیت توافق طرف‌ها را در موضوع‌های گسترده مرتبط باهم بیان می‌کند، همچون: ابزارهای ترابری، گذرگاه‌ها، زمان، هنجارهای گمرکی و غیره. شرط‌های ترانزیت، یا در خود توافق‌نامه نوشته می‌شود، یا

<sup>۸</sup> Doc. A /Conf.13/C.5/ SR.6,7,9.

<sup>۹</sup> Collection de Tratados Vigentes de la Republica de Bolivia, vol. 5, p.331

در معاهده‌ها، توافق‌نامه‌ها، پروتکل‌های الحاقی دیگر، یا هم در رویه دولت‌ها تسجیل می‌گردد که به آن ارجاع می‌گردد.

برای نمونه، در پیمان‌نامه ۲۱ جنوری سال ۱۹۱۷ میان بولیویا و پیرو، درباره ارتباط‌های تجاری از طریق بندر مولیندو چنین گفته شده است: «حکومت پیرو، مطابق با مقرره‌های قراردادی درباره تجارت و تعرفه‌های گمرکی ۲۷ ماه نوامبر سال ۱۹۰۵، ترانزیت آزاد را از سرزمین خویش در رابطه با بارهایی که از بندر مولیندو وارد شده و سپس به سوی بولیویا می‌روند و همچنان در رابطه با کالاها و بارهایی که به مقصد بارکشی دوباره در کشتی‌ها، از بولیویا به مولیندو وارد می‌شوند، تضمین می‌کند».<sup>۱۰</sup>

اگرچه معنای اصطلاح «ترانزیت آزاد» در همه توافق‌نامه‌ها یکسان نیستند، اما در رویه دولت‌ها مقرره‌های مشخصی پدید آمده اند که اغلب در متن توافق‌نامه درباره اعطای ترانزیت از سرزمین خاکی گنجانیده می‌شود. این مقرره‌ها در هنگام تهیه پیمان‌نامه و اساس‌نامه برسلون درباره آزادی ترانزیت سال ۱۹۲۱ و ماده ۵ موافقت‌نامه عمومی درباره تعرفه و تجارت<sup>۱۱</sup> سال ۱۹۴۷ تعمیم یافته اند.

مفهوم «ترانزیت آزاد» بیش‌تر به معنای رفت‌وبرگشت کالاها، شهروندان و ابزارهای ترابری (وسیله‌های ترانسپورتی) دولت‌های هم‌پیمان از سرزمین یک دولت هم‌پیمان دیگر است، در صورتی که آن سرزمین، بخشی از تمام راهی باشد که نقطه آغاز و انجامش خارج از سرزمین آن دولت قرار دارد.

از آنجایی که ترانزیت، بیش‌ترین به نفع تجارت بین‌المللی به کار گرفته می‌شود، پس، ترابری‌های جنگی، انتظامی و بارهای دارای خصلت نظامی نمی‌توانند شامل مفهوم «ترانزیت آزاد» شوند.

دولت‌ها ترانزیت آزاد را به هم‌دیگر بر پایه متقابل و دوسویه اعطا می‌کنند. در رابطه با واگذاری آزادی ترانزیت، اغلب کدام تمایزی بر اساس ملیت کسان (شخص‌ها)، بیرق

<sup>10</sup> Ibid., p.542

<sup>11</sup> موافقت‌نامه عمومی تعرفه و تجارت (General Agreement on Tariffs and Trade) یا به اختصار گات (GATT) توسط ۲۳ کشور در سال ۱۹۴۸ در شهر ژنو تهیه شده‌است. م.

کشتی‌ها، نقطه‌های فرستش و گیرش بارها، فرآورده‌ها، ورود یا خروج کالاها یا هرگونه نگرش دیگر مبتنی بر مالکیت کالاها یا ابزارهای ترابری نخواهد شد.

بارهای ترانزیتی نمی‌تواند در معرض تعرفه‌های وارداتی و صادراتی، یا محدودیت‌های وارداتی و صادراتی قرار گیرد. ترابری‌های ترانزیتی نیز نباید در معرض هیچ‌گونه تعرفه یا مالیه‌پردازی خاص ترانزیتی قرار گیرد به جز از آن تعرفه‌ها و مالیه‌هایی که برای پوشش هزینه‌های دولت ترانزیت درین زمینه انجام می‌گیرد، مانند هزینه‌های که برای ترمیم و حفظ راه‌های ترابری، بهای ماشین‌های مخصوص، بهای نگهداری و نگهداری، اداره راه‌های ترابری و غیره هزینه می‌شود.

مسیرها و یا راه‌هایی که در آن رفت‌وبرگشت ترانزیت انجام می‌یابد تنها از طریق گفت‌وگو میان دولت‌های علاقه‌مند به موضوع تعیین می‌گردد. در اساس‌نامه برسلون و توافق‌نامه عمومی درباره تعرفه و تجارت فقط تاکید شده است که این مسیرها باید از مسیر آسان‌تری برای بازرگانی بین‌المللی باشند.

در مورد ترانزیت، به دولت‌هایی که از سرزمین آن ترانزیت انجام می‌گیرد، حقوق گسترده داده شده است. دولت ترانزیت می‌تواند ترانزیت کسان و کالاها را که ورود یا خروج آن از سرزمین دولت ترانزیت به دلیل‌های امنیت اجتماعی یا مقررهای بهداشتی ممنوع است، رد کند. کسان و کالایی که از راه ترانزیت می‌گذرند، تابع حاکمیت قضایی کامل دولت ترانزیت اند. در حالت‌های غیرعادی که موجودیت سیاسی و امنیت دولت ترانزیت تهدید شود، آن دولت می‌تواند روند ترانزیت را توقف کند.

پیش‌نوشت‌هایی که در اساس‌نامه برسلون درباره آزادی ترانزیت و ماده ۵ توافق‌نامه عمومی درباره تعرفه و تجارت در رابطه با ساماندهی آزادی ترانزیت بیان گردیده است، همه سرشت قراردادی دارند و تنها برای دولت‌های هم‌سوی توافق‌نامه‌های چندجانبه الزامی می‌باشند.

تنها به یک واکاوی سطحی اساس‌نامه برسلون و ماده ۵ توافق‌نامه عمومی درباره تعرفه و تجارت می‌توان نتیجه گرفت که پیش‌نوشت‌های آن توافق‌نامه‌ها مبهم و نامشخص اند، که این امر، کاربرد عملی آن‌ها را به مشکل روبه‌رو کرده است.

از جمله، آشکار نیست که اخذ بر حق محصول از وسیله‌های ترابری ترانزیت به چه معناست. دولت‌ها می‌توانند بر پایه منافع‌های سیاست ترانزیتی خویش، تعرفه‌های بالا

یا پایین از وسیله‌های ترابری در داخل کشور خود بطلبند. از طرف دیگر راه‌های ترابری در کشورهای سرمایه‌داری به دست شخص‌های خصوصی اند که امکان دولت‌ها را برای بازرسی قیمت‌ها درین بخش می‌کاهد. وجود رقابت آزاد درین کشورها، میان گونه‌های مختلف وسیله‌های ترابری نیز، تأثیرش را در سامانهٔ اخذ محصول از وسیله‌های ترانزیت می‌گذارد.

در هر دو توافق‌نامه گفته می‌شود که باید از مسیرها و راه‌های آسان برای ترانزیت بین‌المللی استفاده شود. باز این پرسش پیدا می‌شود که این آسانی برای کدام یک از دولت‌ها است: برای دولتی که از سرزمین اش ترانزیت عملی می‌شود یا برای دولتی که به این گونه ترانزیت نیاز دارد.

دولت‌های هموند اساس‌نامهٔ برسلون دربارهٔ آزادی ترانزیت و توافق‌نامهٔ عمومی دربارهٔ تعرفه و تجارت، خود را مکلف به اجرای مفاد این توافق‌نامه‌ها در رابطه با دولت‌هایی که هموند این توافق‌نامه نیستند، نمی‌دانند. این گواهی دیگری است براین که در حقوق بین‌الملل هنجارهای همه‌پذیر که آزادی ترانزیت را سامان دهد، وجود ندارد. به گونهٔ مثال، در پیمان‌نامهٔ تجارت ترانزیت میان افغانستان و انگلیس ۵ جون سال ۱۹۲۳ کالاهای ترانزیت در معرض محصول گمرکی بازگشتی<sup>۱۲</sup> قرار می‌گرفت (دولت انگلیس، از ۲ اگوست سال ۱۹۲۲ هموند اساس‌نامهٔ برسلون است و افغانستان هموند آن اساس‌نامه نیست)، بر اساس مقرره‌هایی که در سال ۱۹۵۱ دولت پاکستان به اجرا درآورد، افغانستان مجبور شد به خاطر ترانزیت کالاهای خارجی از سرزمین پاکستان به اندازهٔ ۳۰ درصد بهای کالاهای انگلیس و ۶۰ درصد بهای کالاهای کشورهای دیگر، به پاکستان محصولات گمرکی بازگشتی پردازد (پاکستان در سال ۱۹۴۸ هموند توافق‌نامهٔ عمومی تعرفه و تجارت شد و افغانستان تا کنون هموند این توافق‌نامه نیست). هندوستان در قرارداد تجارت و ترانزیت سال ۱۹۷۱ با نیپال، ترانزیت کالاهای نیپال به بنگلهدیش از سرزمین خویش اجازه نداد (هندوستان هموند

---

<sup>۱۲</sup> چنین مالیات و محصول بر کالاها، بیش‌تر بر کالاهای وارداتی اعمال می‌گردد و آن مالیه و محصول بر کالاهای وارداتی ترانزیتی است که از سرزمین کشور می‌گذرد، از وارد کنندهٔ کالاها، مانند گرو، مالیه گرفته می‌شود و زمانی که آن کالاها از کشور بیرون (صادر) شد، مالیه‌دهنده می‌تواند، در بازگشت پول پرداخته را بازپس بگیرد. هدف این گونه مالیه یا محصول، حمایت و پشتیبانی از فراورده‌های داخلی است که کشورها بر کالاهای ترانزیتی اعمال می‌کنند. (م.)

اساس‌نامهٔ برسلون و توافق‌نامهٔ عمومی تعرفه و تجارت است. نیپال به هیچ‌یک از این دو شریک نیست).

پس، حقوق بین‌الملل دولت‌ها را مکلف نکرده است که از سرزمین خاکی خویش به همدیگر ترانزیت اعطا کنند. زبان‌زد «ترانزیت آزاد» معنای دقیق و ریزه‌کارانه ندارد. محتوای کلی آن را می‌توان تا حدی، تنها بر اساس توافق‌نامه‌های چندجانبهٔ بین‌المللی، تعیین کرد.

در پایهٔ واکاوی مفهوم «ترانزیت آزاد» می‌توان به این نتیجه رسید که چون در حقوق بین‌الملل هنجاری پذیرفته شده وجود ندارد که بر اساس آن حق ترانزیت به این دولت‌ها اعطا شود، پیوستن به اساس‌نامهٔ برسلون و توافق‌نامهٔ عمومی تعرفه و تجارت، تا اندازه‌ای می‌تواند برای دولت‌های محاط به خشکه ره‌گشا در حل مسألهٔ ترانزیت به شکل کل باشد.

اما توافق‌نامهٔ عمومی تعرفه و تجارت (گات) یک سازمان بسته است و شرط‌هایی که برای پیوستن به آن گذاشته شده است، می‌تواند راه‌بند (مانع)‌هایی باشند برای پیوستن به آن. از جمله برای پیوستن به گات لازم است که دولت‌های علاقه‌مند از راه توافق‌های دوجانبه امتیازهای دوسویه (متقابل) به هم‌دیگر اعطا کنند. سود بزرگی از گات به کشورهای بزرگی صنعتی سرمایه‌داری می‌رسد که از آن برای گسترانش تجاری و اقتصادی خویش استفاده می‌کنند. ازین‌رو، پیوستن به گات را باید از دیدگاه پذیرفتنی بودن همه هنجارهای آن برای کشور نگریست، نه آن هنجارهایی که پرسمان ترانزیت را سامان می‌بخشد.<sup>۱۳</sup>

پیمان‌نامهٔ برسلون و اساس‌نامهٔ آزادی ترانزیت بر پایهٔ اصل دوسویه (متقابل) و تنها در رابطه با راه‌های آهن و راه‌های آبی اجرا می‌شوند. به همین سبب، تنها دولت‌هایی که راه‌های آهن رشدیافته دارند، از آن سود بزرگ می‌گیرند. در کشورهای روبه‌رشدی که محاط به خشکه اند و همسایه‌های آنان این امکان‌ها و راه‌های آهن که آنان را به هم می‌پیونداند، اغلب وجود ندارد و در آن حالت‌هایی که راه‌های آهن موجود اند، بازهم به سبب کهنگی و فرسودگی ساختار آن و عدم ترمیم راه‌ها بسیار کندرو و قیمت‌افزا اند. از همین سبب،

<sup>۱۳</sup> در یکم جنوری سال ۱۹۷۶، از جمله دولت‌های محاط به خشکه تنها ۱۳ دولت هموند گات هستند.



دولت‌های محاط به خشکه برای انتقال کالاهای خویش به دریا، از نوع‌های دیگر ترابری استفاده می‌کنند که پیمان‌نامه برسلون و اساس‌نامه آزادی ترانزیت در آن کاربرد ندارد.<sup>۱۴</sup>

در پنج دولت روبه‌رشد افریقایی (نیجیریه، چاد، جمهوری افریقا، رونا، برون‌دی) و دو دولت روبه‌رشد آسیایی (افغانستان، لاوس) اصلاً راه آهن وجود ندارد.<sup>۱۵</sup>

پیمان‌نامه برسلون و اساس‌نامه آزادی ترانزیت از علاقه‌مندی دوجانبه دولت‌ها در ترانزیت سخن می‌گوید. کشورهای ساحلی همسایه کمتر علاقه‌مندی به ترانزیت از سرزمین کشورهای همسایه خود دارند که محاط به خشکه اند، زیرا آن کشورها زیادتر علاقه‌مند تجارت با دولت‌های فرادریایی اند تا کشورهای همسایه خویش. مثلاً: در آمریکای لاتین، تنها ده درصد از تجارت خارجی شان به منطقه آمریکای لاتین می‌رود، و در افریقا تنها ۵،۶ درصد از تجارت خارجی آنان در خود افریقا می‌رود<sup>۱۶</sup> در نتیجه، دولت‌های ساحلی همسایه کمتر علاقه دارند که به پیمان‌نامه برسلون و اساس‌نامه آزادی ترانزیت پیوندند.<sup>۱۷</sup>

---

<sup>۱۴</sup> در یکم جنوری سال ۱۹۷۶ تنها ۹ دولت محاط به خشکه هموند پیمان‌نامه برسلون و اساس‌نامه آزادی ترانزیت بود.

(Multinational Treaties, N. Y., 1976, p. 538)

<sup>۱۵</sup> Doc. TD/B/308, Annex III.

<sup>۱۶</sup> Doc. TD/B/308, p.16

<sup>۱۷</sup> به گونه مثال از میان دولت‌های ساحلی افریقایی تنها نیجیریه به پیمان‌نامه برسلون و اساس‌نامه آزادی ترانزیت پیوسته است.

## ۲- ویژگی‌های ترانزیت آزاد دولت‌های محاط به خشکه به دریا و از دریا

ترانزیت آزاد دولت‌های محاط به خشکه را به دریا و از دریا باید از ترانزیت عادی در حقوق بین‌الملل جدا نمود. برای دولت‌هایی که ساحل دریایی ندارند، دسترسی به دریا از سرزمین کشور همسایه ساحلی یگانه راه ارتباط به دریا است. از این‌رو، برای این دولت‌ها بهره‌وری از اصل آزادی دریاهای، سهم‌گیری در تجارت و ارتباط‌های بین‌المللی، در صورت نبود حق دسترسی آزاد به دریا و حق ترانزیت آزاد از سرزمین دولت‌های همسایه ساحلی، بی‌معنا خواهد بود. البته یک همسایه ساحلی نیز می‌تواند علاقه‌مند دسترسی به دریا از طریق بندرهای کشور همسایه خود باشد. اما این علاقه‌مندی برای یک کشور ساحلی از سرزمین کشور ساحلی دیگر، یک علاقه‌مندی بر پایه نیازهای حیاتی نیست، بلکه بیش‌تر به اساس نگرش‌های تسهیلی و اقتصادی استوار می‌باشد. پس، ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه چون بخشی از حق دسترسی آنان به دریا از ترانزیت عادی میان دولت‌ها فرق دارند و دارای سرشت حقوقی یکسان نمی‌باشند.

خصلت ویژه ترانزیت آزاد دولت‌های محاط به خشکه به دریا، هم‌چنان بر این نمایان می‌شد که کاربرد قید کامل‌الوداد بر حقوق و امتیازهایی که بر پایه این نوع ترانزیت به دست می‌آید، اجرا نمی‌شود. چنان‌چه در بند ۱ ماده ۱۰ پیمان‌نامه تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه تسجیل شده است که «دولت‌های هم‌پیمان توافق کرده‌اند که در رابطه با تسهیلات و حقوق ویژه که این پیمان‌نامه، به دولت‌های محاط به خشکه به سبب موقعیت جغرافیایی خاص آنان، واگذار می‌شود، قید بهره‌مندترین کشور اجرا نمی‌شود».

چون حق دسترسی به دریا و از دریا برای دولت‌های محاط به خشکه، در حقوق بین‌الملل شناخته شده است، دولت‌های ساحلی باید به دولت همسایه محاط به خشکه خویش ترانزیت آزاد را واگذارند. شرح و بازگویی چنین ترانزیتی بیش‌تر بر پایه توافق‌های دوجانبه میان دولت‌های علاقه‌مند بیان می‌شود.

بند ۱ ماده ۲ پیمان‌نامه درباره تجارت ترانزیتی دولت‌های درون‌قاره‌ای، یک دولت ساحلی را مکلف می‌سازد تا آزادی ترانزیت را برای وسیله‌های ترابری و رفت‌وبرگشت ترابری دولت محاط به خشکه تا به ساحل دریا، حتا با نبود توافق‌نامه‌های دوسویه، تامین نماید، اما

حل دشواری‌های بغرنج و پیچیده را به توافق‌نامه‌های دوجانبه ارجاع می‌کند. از همین رو، توافق‌نامه‌های دوجانبه همیشه مهم‌ترین وسیلهٔ ساماندهی و حل مشکل ترانزیت این دولت‌ها است. یک‌جا با آن، از آنجایی که در پیمان‌نامهٔ ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه، توافق دولت‌ها در رابطه با پرسمان تدوین ترانزیت آزاد این کشورها تا ساحل دریا، به حد بالا بازتاب یافته است، آرزو به این است که دولت‌ها هرچه پیش‌تر به این پیمان‌نامه هموند و همیار شوند و با امضای آن، این پیمان‌نامه را به گونهٔ راستین اجرا کنند. این موضوع بارها در قطع‌نامه‌های ارگان‌های سازمان ملل متحد در رابطه با پرسمان ترانزیت و دسترسی این دولت‌ها به دریا بیان گردیده است.

در پرسمان ترانزیت، چه در ترانزیت عادی و چه در آن ترانزیتی که بخشی از حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه به دریا است، همواره از اصل متقابل سخن گفته می‌شود. اصل متقابل یا دوسویه ناشی از توافق‌نامه‌های دوجانبه و چندجانبه بین‌المللی است. از میان این توافق‌نامه‌ها می‌توان چند توافق‌نامه را نام برد، مانند توافق‌نامهٔ ترانزیت یکم ماه فبروری سال ۱۹۶۲ میان افغانستان و ایران، توافق‌نامه ۲۸ جنوری سال ۱۹۶۸ میان پاکستان و نیپال دربارهٔ ساماندهی بارچالانی‌های ترانزیتی، مادهٔ ۳ پیمان‌نامه ۱۹۵۸ ترسای دربارهٔ دریای آزاد، مادهٔ ۱۵ پیمان‌نامه ۱۹۶۵ دربارهٔ تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه. اما استثنا از اصل متقابل در رفتارهای دولت‌ها یگان بار دیده می‌شود. به گونهٔ مثال در مادهٔ ۶ قرارداد ۲۰ اکتوبر سال ۱۹۰۴ دربارهٔ صلح و دوستی میان چیلی و بولیویا، نوشته شده است که «دولت چیلی برای بولیویا حق دائمی، کامل و نامحدود ترانزیت تجارتی را از طریق سرزمین و بندرهای خویش در اقیانوس آرام، بدون شناسایی حق متقابل چیلی از سرزمین بولیویا، به رسمیت می‌شناسد».

در روزگار پسین دیدگاه الزامی بودن کاربرد اصل متقابل یا دوسویه در پرسمان ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه به ساحل دریا به دیدهٔ شک نگریسته می‌شود. اگر در کنفرانس در سال ۱۹۵۸ دربارهٔ حقوق دریاها تنها بولیویا کاربرد اصل متقابل را در ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه غیر منطقی می‌انگاشت، در کنفرانس سال ۱۹۶۵ دربارهٔ تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، نمایندگان دولت‌های افغانستان، چکوسلواکیا، مالی، بولیویا، پاراگوای، نیپال، والتای بالا (علیا) و نیجیریه نیز کاربرد اصل دوسویه یا متقابل را بی‌پایه می‌انگاشتند.

ولی دولت‌های ترانزیتی ساحلی پامی فشردند به این که اگر در پیمان‌نامه آشکارا اصل متقابل گنج‌نمیده نشود آنان از بررسی پیمان‌نامه رو می‌گردانند. از این رو، کنفرانس دربارهٔ تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، مادهٔ ۱۵ را که کاربرد اصل متقابل را در تجارت ترانزیتی این دولت‌ها روا گردانیده است، با ۳۷ رأی مثبت، ۶ رأی منفی و ۶ رأی ممتنع تأیید کرد.

هیأت نمایندگی اتحاد شوروی با دادن رأی مثبت به گنج‌نمیدن این ماده در پیمان‌نامه اعلان کرد: «هیأت نمایندگی شوروی شک دارد به این که یک کشور محاط به خشکه بتواند اصل متقابل کامل را در برابر دولت ترانزیت اعطا کند، زیرا دلیل اساسی تصویب پیمان‌نامه دربارهٔ تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه هم، همین واقعیت است که این دولت‌ها از کاستی‌های معین در رابطه با عرصه‌های مهم رنج می‌برند».<sup>۱۸</sup> گلاسنر پیمان‌نامهٔ سال ۱۹۶۵ دربارهٔ تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه را تشریح نموده یادآور شد که «مادهٔ ۱۵ ممکن است مهم‌ترین کاستی این پیمان‌نامه باشد».<sup>۱۹</sup>

جدال دربارهٔ کاربرد اصل متقابل در توافق‌نامه‌های ترانزیتی میان دولت‌های محاط به خشکه و ساحلی، هم‌چنان در چوکات کمیتهٔ مربوط به استفادهٔ صلح‌آمیز ژرفنا‌های دریاها و اقیانوس‌های بیرون از محدودهٔ قلم‌رو ملی و نیز در جریان کار کنفرانس سوم ملل متحد دربارهٔ حقوق دریاها دوام یافت. هیأت نمایندگی ۷ کشور محاط به خشکه (افغانستان، بولیویا، مجارستان، زامبیا، مالی، نیپال و چکوسلواکیا) پیش‌نویس ماده‌هایی را نزد کمیتهٔ نام‌برده پیشکش کردند که در آن گفته می‌شد: «از آنجایی که ترانزیت آزاد دولت‌های محاط به خشکه، بخشی از حق دسترسی آنان به دریا و از دریا است که بنابر موقعیت خاص جغرافیایی این کشورها به آنان تعلق دارد، اصل متقابل یا دوشویه نباید از سوی دولت‌های ساحلی ترانزیتی به فرنام شرط یا پیش‌خواستی باشد برای ترانزیت آزاد این دولت‌ها، بلکه این امر می‌تواند میان دولت‌های علاقه‌مند از راه توافق انجام یابد».<sup>۲۰</sup>

<sup>18</sup> Doc. TD/TRANSIT/SR.28

<sup>19</sup> M. I. Glassner. Op. Cit., p. 198

<sup>20</sup> Doc. A/AC.138/93, Art.XVI.

یک‌جا با آن، لازم است خاطرنشان کرد که دولت‌های سوئیس، اتریش و لوگزامبورگ که خود دولت‌های ترانزیتی اند و از این طریق سودهای کلانی را به دست می‌آورند، به گنجانیدن چنین ماده‌ای در پیمان‌نامه جهانی درباره حقوق دریاها سخت مخالف اند. آنان از این می‌هراسند که گنجانیدن چنین ماده‌ای در پیمان‌نامه، رابطه‌های آنان را با دولت‌های همسایه‌شان یعنی جمهوری فدرال آلمان و فرانسه که علاقه‌مند ترانزیت از خاک آن‌ها اند، به دشواری روبه‌رو کند.

پیش‌نویس پیمان‌نامه جهانی که کنون در دست بررسی شرکت‌کنندگان کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها است، ماده‌ای ندارد که در آن پیش‌خواست یا شرط اصل متقابل در ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه به دریا از طریق خاک دولت‌های همسایه رد گردیده باشد. ولی، گفتنی است که در برخی از پیش‌نویس‌ها، در رابطه با آب‌های سرزمینی و منطقه مجاور، اعطای ترانزیت به دولت‌های محاط به خشکه به دریا، از خاک سرزمین دولت همسایه ساحلی که از سوی خود دولت‌های ساحلی پیشنهاد شده اند، شرط اصل متقابل یادآوری نشده است. به گونه نمونه، در بخش هفتم، پیش‌نویس ماده‌ها از سوی اوروگوای درباره آب‌های (دریای) سرزمینی چنین گفته می‌شود: کشورهای محاط به خشکه، برای بهره‌گیری از حقوقی که به آنان از طریق توافق‌نامه‌های دوجانبه و یا ریزه‌منطقه‌ای در نظر گرفته شده است، و برای بهره‌مندی از آزادی دریا‌های آزاد به گونه برابر با دولت‌های ساحلی، از حق دسترسی آزاد به آب‌های سرزمینی دولت‌های ساحلی که به آن همسایه اند و یا از همان ریزه‌منطقه اند، برخوردار می‌باشند.

برای نیل به هدف‌های بیان شده در بالا، دولت‌هایی که میان دریا و دولت محاط به خشکه قرار گرفته اند، ترانزیت آزاد را برای دولت پسین، از سرزمین خویش تامین می‌کند.<sup>۲۱</sup> هم‌چنان در پیش‌نویس‌های دولت‌های ارژانتین، پانامه، پیرو و اکوادور یادی از الزامی بودن اصل دوسویه نشده است.

ترانزیت آزاد دولت‌های محاط به خشکه به دریا و از ساحل دریا، در امضای توافق‌نامه‌های دوجانبه با دولت‌های ساحلی همسایه، نباید به پیش‌خواست اصل متقابل یا دوسویه وابسته شود زیرا این گونه ترانزیت نتیجه منطقی حق دولت‌های محاط به خشکه به

---

<sup>21</sup> Doc. A/AC.138/SC.11/L.24

دسترسی آزاد به دریا است. چرا دولت‌های ساحلی در امضای توافق‌نامه‌های ترانزیتی با همسایه‌های ساحلی خود، از این اصل پیروی کنند. حال این‌که این اصل اساس اعطای دسترسی آزاد آنان بر پایه موقعیت خاص گیتانگاری (جغرافیای) آنان است؛ در برخی حالت‌ها در رابطه با دولت‌های روبه‌رشد افریقا و آسیا، الزامی بودن اصل متقابل عملی نیست و این امر به حیث ابزاری از سوی دولت‌های همسایه ساحلی، برای فشار بر این کشورها و برای درازنیدن روند گفت‌وگوها در رابطه با اعطای ترانزیت به کار گرفته می‌شود. عدم کاربرد اصل متقابل در ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه چونان بخشی از دسترسی آنان به دریا، دولت‌های محاط به خشکه اروپایی را زیانی نمی‌رساند، زیرا آن دولت‌ها می‌توانند این اصل را در رابطه با همسایه‌های خود استفاده کنند.

به عنوان پیشینه می‌توان پیمان‌نامه ژنیو و اساس‌نامه سال ۱۹۲۳ درباره نظام بین‌المللی بندرها و توافق‌نامه سال ۱۹۷۱ میان ۷ دولت سوسیالیستی (سابق)، به شمول مجارستان و چک‌وسلواکیا را درباره همکاری در زمینه کشتی‌رانی بازرگانی دریایی نام‌برد که در آن الزامی بودن اصل دوسویه گنجانیده نشده است.

ماده ۲ اساس‌نامه از الزامی بودن اصل متقابل یادشده است اما در متن ماده ۳ پیمان‌نامه گفته می‌شود که پیمان‌نامه «برای امضا هر دولتی که در کنفرانس ژنیو نماینده فرستاده، هر عضوی جامعه ملل، و هر دولتی که جامعه ملل درین باره نسخه‌ای از این پیمان‌نامه را برایش گسیل نموده، باز است».<sup>۲۲</sup>

پنج دولت محاط به خشکه، اتریش، چک‌وسلواکیا، مجارستان، سوئیس و والتای بالا، به پیمان‌نامه ژنیو و اساس‌نامه سال ۱۹۲۳ درباره نظام بین‌المللی بندرها پیوسته اند و آن را تصویب کرده اند. هیچ دولت هموند پیمان‌نامه، کدام اعتراضی درین باره نکرده است، هرچند، روشن است که دولت‌های محاط به خشکه نمی‌توانند به سبب نبود بندرهای دریایی به سرزمین خویش اصل متقابل را در رابطه با دولت‌های ساحلی عملی کنند.

بر اساس ماده ۸ توافق‌نامه سال ۱۹۷۱ میان دولت‌های سوسیالیستی درباره همکاری در زمینه کشتی‌رانی بازرگانی دریایی مهم‌ترین درنوشت‌های آن که مربوط به نظام خاصی است که به کشتی‌های دولت‌های هم‌پیمان، در بندرها و مقررهای گمرکی، در

<sup>22</sup> League of Nations treaty series, vol.58, p.286.

مسائل دارویی و بهداشتی اعمال می‌گردد، بر پایهٔ برابر و بدون هرگونه پیش‌خواست اصل متقابل، در رابطه با کشتی‌های زیر بیرق دولت‌های هموند به کار گرفته می‌شود، صرف نظر از این‌که در سرزمین کشور هم‌پیمان بندر دریایی موجود است یا نیست.

### ۳- سامان‌دهی حقوقی ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه از سرزمین کشورهای همسایه ساحلی

#### نخست- ترانزیت کالاها و اشخاص

هم‌خوان به بند ۱ ماده ۲ پیمان‌نامه نیویارک سال ۱۹۶۵ درباره تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، رفت‌و‌رو ترانزیتی<sup>۲۳</sup> برای دولت‌های محاط به خشکه بر پایه آزادی ترانزیت تضمین می‌گردد.<sup>۲۴</sup>

مطابق بند «ب»، ماده ۱ پیمان‌نامه یادشده، «رفت‌و‌رو ترانزیتی»، عبارت است از گذر کالاها و بارکوله‌های «بدون همراه»، از سرزمین یک دولت هم‌پیمان که میان دولت محاط به خشکه و دریا قرار دارد، هنگامی این گذر بخشی از یک سفر کاملی است که از سرزمین دولت محاط به خشکه می‌آغازد، و یا در آن سرزمین می‌انجامد، به شمول ترابری (ترانسپورت) به دریا که به طور مستقیم یا پیش، یا پس از این گذر انجام می‌گیرد». فعالیت‌های هم‌چون انتقال محموله‌ها از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر، انبارسازی کالاها، جداکردن کالاهای باری به بخش‌های کوچکتر و دیگرسانی در رویش انتقال دوباره کالاها، هم‌چنان، منتاژ (سره‌سازی پارچه‌ها)، دِمنتاژ (جداسازی پارچه‌ها)، یا سرهم‌سازی دوباره ماشین‌ها و محموله‌های بزرگ پیکر، نمی‌توانند باعث خروج کالاها از مفهوم «رفت‌و‌آمد ترانزیتی» شوند، به شرطی که این فعالیت‌ها فقط به خاطر آسان‌سازی حمل‌ونقل انجام یافته باشد. اما در پیمان‌نامه نوشته شده است که هیچ چیزی درین بند این ماده نباید به گونه‌ای تفسیر شود که این ماده یک دولت هم‌پیمان را مکلف بسازد تا در سرزمین خویش تأسیسات دائمی را برای منتاژ، دِمنتاژ، یا سرهم‌سازی دوباره ماشین‌ها و محموله‌های بزرگ پیکر ایجاد کند یا اجازه ایجاد آن را بدهد.

<sup>23</sup> Traffic in transit.

<sup>24</sup> «Ведомости Верховного Совета СССР», ۲4 мая, 1972 г., No 21 ст. ۲



بند «ب» ماده ۱ بیش تر بر پایه ماده ۱ اساس نامه برسلون درباره آزادی ترانزیت بنا یافته است، اما در پیمان نامه درباره تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه زبان زد «رفت ورو ترانزیتی» درون مایه تنگ تر دارد، زیرا ترانزیت کسان یا اشخاص، شامل مفهوم آن نمی شود و تنها در رابطه با ترانزیت و ترابری میان دولت محاط به خشکه و دریا به کار می رود، نه ترانزیت به صورت کل.

در حقوق بین الملل تعریف پذیرفته شده همگانی از مفهوم کالا وجود ندارد. چنین تعریفی در پیمان نامه درباره تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه نیز بیان نشده است. بند ۱ ماده ۲ پیمان نامه هرگونه تبعیض را در ترانزیت منع کرده است که «به دلیل‌های مکان‌های منشا یا خاستگاه کالاها، فرستگاه، ورود، خروج یا مقصد نهایی کالاها، و یا بر مبنای هر حالتی مربوط به حق مالکیت بر کالاها» صورت بگیرد.<sup>۲۰</sup> یک جا با آن در ماده ۱۱ استثناهایی را در پیمان نامه بر می شمرد که بر پایه ملاحظه‌های بهداشتی، امنیتی و یا دفاع از مالکیت‌های فکری استوار است.

به گونه مثال بند ۱ ماده ۱۱ آن، ترانزیت کالاهایی را از رفت ورو ترانزیت خارج می سازد که ورود آن‌ها در سرزمین دولت ترانزیت از نگر اخلاقی، بهداشتی و امنیتی جامعه، یا به دلیل چاره‌اندیشی‌ها و احتیاط‌کاری‌ها برای جلوگیری از بیماری‌های حیوانی و گیاهی، یا برای جلوگیری از تارپایان (حشره‌ها)ی زیان کار، اجازه نیست.

دولت ترانزیتی می‌تواند مطابق بند ۳ الف ماده ۱۱، ترانزیت کالاهایی را از گونه مواد مخدر یا داروها یا وسیله‌های دیگر درمانی، یا جنگ افزار به خاطر اجرای پیش‌نوشت‌های عهدنامه بین‌المللی که آن کشور هموند آن است، رد کند، صرف نظر از این که چنین عهدنامه‌ای خصلت جهانی دارد یا منطقه‌یی، و هم‌چنان بدون نگرش به این که آن عهدنامه، پیش از این پیمان نامه پذیرفته شده است یا پس از این پیمان نامه.

---

<sup>۲۰</sup> دولت‌های افریقایی هموند پیمان نامه اعلام کردند که در رابطه با جمهوری افریقای جنوبی خود را مکلف به بند ۲ ماده ۱ نمی‌دانند.

باید گفت که در آن زمان در افریقای جنوبی رژیم اپارتاید برپا بود که حکومت به دست اقلیت سفیدپوست قرار داشت. (م.)

پیمان‌نامهٔ تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، در مورد ترانزیت کالاها، در واقعیت، این مقرره‌ها را به همان‌گونه که در اساس‌نامهٔ برسلون دربارهٔ آزادی ترانزیت است که با اندکی دیگردهی که از سوی دولت‌های فدرال آلمان، بلژیک و چک و سلواکیا پیشنهاد و پذیرفته شده است، به وام گرفته است. مطابق به آن پیمان‌نامه، دولت ترانزیت، در عمل، آزاد است به خواست خود تصمیم بگیرد که ترانزیت این یا آن گروه از کالاها را در سرزمین خود اجازه بدهد یا ندهد.

این امر بدون شک، دفاع از منافع‌های دولت‌های ترانزیتی را تضمین می‌کند اما هم‌زمان با آن کشورهای محاط به خشکه را در حالت وابستگی به کشور همسایهٔ آن می‌گذارد.

تاریخ نمونه‌هایی را به یاد دارد که در آن دولت‌های ساحلی، از وضعیت جغرافیایی خویش استفاده کرده و از طریق منع ترانزیت جنگ‌افزار و یا توقیف آن در خاک خویش، بر دولت‌های محاط به خشکه فشار وارد کرده اند. در زمان جنگ چاک سال‌های ۱۹۳۲-۱۹۳۵ میان بولیویا و پاراگوائی، دولت چیلی ترانزیت جنگ‌افزار را از خاک خویش، برای بولیویا محدود کرده بود.

در ماه می سال ۱۹۶۵ دولت کینیا یک کاروان متشکل از ۱۱ بارکش (لاری یا کامیون) را که ۷۵ تن سلاح و سازوبرگ‌های جنگی را که از دارالسلام به سوی ساحل خاوری جهیل ویکتوریا، از خاک کینیا به اوگاندا می‌گذشت، ضبط کرد.

بر اساس مادهٔ ششم قرارداد دوستی سال ۱۹۲۱ میان افغانستان و بریتانیا، ترانزیت سلاح‌ها (جنگ‌افزارها) تنها در آن صورت اجازهٔ گذر را دارند که «دولت بریتانیا تضمین به دست آورد که نیت دولت افغانستان درین مورد دوستانه است».

در سال ۱۹۲۴ در زمان اغتشاش‌های واپس‌گرایانه (ارتجاعی) خوست، بر ضد امان‌الله خان، انگلیس‌ها از این ماده بهره گرفتند و ترانزیت جنگ‌افزار را از خاک هند برای دولت افغانستان ممنوع کردند.

رفتارهای دولت‌ها در توافق‌نامه‌های دوجانبه در رابطه با ترانزیت کالاها یکسان نیستند. به گونهٔ نمونه، بولیویا حق ترانزیت آزاد و نامحدود کالاها را از سرزمین تمام همسایه‌های ساحلی خویش داراست. در مادهٔ ۱ پیمان‌نامه دربارهٔ آزادی ترانزیت که در ۲۹

ماه مارچ سال ۱۹۵۸ میان بولیویا و برازیل بسته شد، برای تمام گونه‌های بارها، ترانزیت آزاد اعطا می‌گردد، صرف نظر از خاستگاه (منشأ)ی آنان، به شمول سازوبرگ‌های جنگی.<sup>۲۶</sup>

در ۲۹ ماه مارچ ۱۹۷۰ ترسای دولت‌های بوروندی، رواندا، زمبیا و جمهوری دموکراتیک کانگو با تانزانیا یک پیمان‌نامهٔ تجارت ترانزیتی بستند که بر اساس مادهٔ ۱ آن این کشورها نیز حق نامحدود ترانزیت از خاک دولت تانزانیا را دارند.<sup>۲۷</sup>

اما، در اصل، توافق‌نامه‌های دوجانبه، ترانزیت نامحدود کالاها را برای کشورهای محاط به خشکه اعطا نمی‌کند. در مادهٔ ۴ توافق‌نامهٔ ترانزیت میان لاوس و کمبودیا، بیان شده است که «حق ترانزیت تمام بارهای ترانزیتی را دربرمی‌گیرد، مگر آن کالاهایی که ممنوع اند.

ولی، آنچه مربوط به کالاهایی می‌شود که ورود آنان در یکی از کشورها محدود است، پس حکومت کشور دیگر مکلف می‌شود این گونه کالاها را به اندازهٔ بیش‌تر از آنچه که برای استفاده لازم است، انتقال ندهد، و هر گونه اقدام را روی دست بگیرد که این گونه کالاها، در کشور دیگر به شکل پنهان به فروش نرسد.<sup>۲۸</sup>

مطابق توافق‌نامه دربارهٔ ترانزیت میان افغانستان و ایران از تاریخ ۲ فبروری ۱۹۶۲ حق ترانزیت شامل حق ترانزیت جنگ‌افزارها و سازوبرگ‌های نظامی نمی‌شود و هم‌چنان شامل کالاهایی نمی‌شود که ورود آنان از نظر حفظ تندرستی مردم، صحت جانوران یا دفاع از گیاه‌ها در افغانستان و ایران ممنوع اند.<sup>۲۹</sup>

ترانزیت کسانی که از راه کشور ترانزیت ساحلی به سوی کشور محاط به خشکه می‌روند و یا از آن کشور می‌آیند، نیز، مانند ترانزیت کالاها به تصمیم دولت ترانزیت است. همان‌گونه که یادآوری شد، مفهوم «رفت‌وآمد ترانزیتی» در پیمان‌نامه مربوط به تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، ترانزیت کسان را دربرنمی‌گیرد، باوجود این‌که،

---

<sup>26</sup> Camacho Omiste, *Concentios y Declaraciones Internacionales*, La Paz. 1966, p.128

<sup>27</sup> Voice of Ruanda, 30 March, 1970

<sup>28</sup> Doc. E/Conf.46/AC.2/5, Annex9

<sup>29</sup> Doc. E/AC, 138/37. P.43

در بند ۱ ماده ۱۱ پیمان‌نامه، پیش‌نوشتی گنجانیده شده است که به دولت ترانزیت حق می‌دهد، به کسانی که ورود آنان به سرزمین آن دولت ممنوع است، اجازه ترانزیت ندهد.

کشورهای روبه‌رشد محاط به خشکه در بیانیه‌های خویش در کمیته اعماق دریاها و در کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها نشان دادند که پیش‌نوشته‌های گنجانیده شده در پیمان‌نامه درباره تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه را که در آن ترانزیت کالاها و کسان محدود در نظر گرفته شده است، سخت تبعیض‌آمیز نسبت به خود می‌دانند. همان‌گونه که گوارا ارسی، نماینده دولت بولیویا اعلان داشت، «بیدادگرانه است که تمام کارهای بین‌المللی که تا کنون درین زمینه انجام شده است، برای دفاع از منافع‌های دولت‌های ساحلی شده است، این در حالی است که دولت‌های محاط به خشکه، باوجود این‌که هیچ تهدیدی بر حاکمیت ملی دولت‌های همسایه ساحلی شان نمی‌باشند، بازهم، (حقوق اینان) به لطف و مهربانی دولت‌های ساحلی وا گذاشته شده اند».<sup>۳۰</sup>

از نظر نمایندگان دولت‌های محاط به خشکه، به صورت کل کشورهای روبه‌رشد محاط به خشکه، ترانزیت به عنوان بخشی از حق دسترسی آزاد به دریا و ویژگی‌های خود دارد که آن را از ترانزیت عادی متمایز می‌سازد و به همین دلیل باید نامحدود باشد. در پیش‌نویس ماده که از سوی افغانستان، بولیویا، مجارستان، زامبیا، مالی، نیپال و چکوسلواکیا پیشکش شد، نوشته شده بود که «دولت‌های ترانزیت باید حق ترانزیت آزاد و نامحدود را برای رفت‌و‌رو ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه اعطا کنند».<sup>۳۱</sup> در ضمن، نویسندگان آن پیش‌نویس، با تفاوت از پیمان‌نامه نیویارک، هم، رفت‌و‌رو کالاها، و هم، رفت‌و‌رو کسان را به مفهوم «رفت‌و‌رو ترانزیتی» می‌شمولانیدند.<sup>۳۲</sup> در اعلامیه کمپالا که از سوی ۲۶ دولت، مشتمل بر دولت‌های محاط به خشکه و دولت‌های دارای وضعیت نامناسب جغرافیایی اعلان شده بود، از جمله

<sup>30</sup> Doc A/AC, 138/SC.11/SR.32

<sup>31</sup> Doc A/AC, 138/۹۳/Art. III; Doc. A/Conf.62/C2/1.29, P. 9.

<sup>32</sup> Doc A/AC, 138/۹۳/ Art. 1

باز هم، رفت‌و‌رو ترانزیت کسان مطابق بند «ب» ماده ۱ محدود به آن کسانی می‌شود که رفت‌و‌آمد آنان به امنیت، قانون و نظم دولت ترانزیت خللی وارد نکند.

اصولی که باید در رژیم حقوقی اقیانوس‌ها گنجانیده می‌شود، یکی هم حق ترانزیت آزادانه و نامحدود برای دولت‌های محاط به خشکه به دریا بود.<sup>۳۳</sup>

اما هیچ‌چیزی نشان‌دهنده موافقت دولت‌های ساحلی ترانزیتی نیست که آنان حق نامحدود دولت‌های محاط به خشکه را به دریا و از دریا، به فرنام هنجار پذیرفته شده حقوق بین‌الملل بپذیرند. در کنفرانس سال ۱۹۶۵ درباره ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه، نمایندگان دولت‌های آلمان، مالی، سنیگال، هندوستان، بلژیک، کینیا و دیگران اعلام نمودند که آنان پیمان‌نامه‌ای را که در آن ترانزیت جنگ‌افزارها، مواد مخدر و کالاهای دیگر، بدون اجازه دولت ساحلی ترانزیتی داده شود، نخواهند پذیرفت.

در پیش‌نویس پیمان‌نامه که در کنفرانس سوم حقوق دریاهای بررسی شد، مقرره‌ای درباره شناسایی حق دولت‌های محاط به خشکه به دسترسی به دریا، و به همین منظور اعطای ترانزیت آزاد از سرزمین دولت ساحلی همسایه به این دولت‌ها سخن رفته است، اما این که این گونه ترانزیت، خصلت نامحدود دارد، چیزی گفته نشده است.<sup>۳۴</sup> این نکته بیان‌گر این است که ممکن است این حق یعنی حق ترانزیت آزاد و نامحدود تا ساحل دریا برای دولت‌های محاط به خشکه، به شکل یک هنجار عرفی منطقه‌ای پدید آمده باشد، مثلاً در آمریکای لاتین، اما حق ترانزیت آزاد و نامحدود تا کنون به عنوان یک هنجار عام پذیرفته شده در حقوق بین‌الملل هنوز شکل نگرفته است.

## دوم - ترانزیت وسیله‌های ترابری<sup>۳۵</sup>

برای رسیدن به ساحل دریا، دولت‌های محاط به خشکه از وسیله‌های گوناگون ترابری استفاده می‌کنند. انتخاب وسیله‌های ترابری نیز در هر حالت مشخص به عامل‌های مختلف بستگی دارد، مانند، وضعیت جغرافیایی کشورها، خصوصیت بارها و کالاهای، وضعیت

---

<sup>33</sup> Doc.A/Conf.62/23p.1

<sup>34</sup> Doc. TD/TRANSIT/SR,18 19, 33

<sup>35</sup> Transport (م.)

راه‌های ترابری، میزان رشدیافتگی ترابری دولت محاط به خشکه و کشورهای ساحلی هم‌جوار آن.

به گونه‌ی مثال، بارهایی که از کشور مالی تا به ساحل اقیانوس می‌رود و یا از ساحل اقیانوس به کشور مالی می‌رسد، بیش‌تر از طریق دو راه آهن انتقال می‌یابند: از باماکو (مالی) دکار (سنگال) و از باماکو تا ایجان (ساحل کشور ساحل عاج). اما بارهایی که منشأی شان کشور رواندا اند، راه دور و درازتری را می‌پیمایند. بارهای ترابری باید اول از طریق شاهراه زمینی از کیگالی (رواندا) به بوجومبوره (بوروندی) برده شوند. از آن‌جا آن‌ها توسط کشتی‌ها از طریق جهیل تانگانیکا تا اوجیچی (تانزانیا) برده می‌شوند. از آن‌جا آن‌ها با واگون‌ها بار شده و از طریق راه آهن به بندر دارالسلام، در تانزانیا برده می‌شوند.

پاراگوای دسترسی به ساحل دریاها را از طریق رودخانه انجام می‌دهد؛ بارهای بازرگانی را توسط کشتی‌های کوچک بارکشی از اسانسیان (پاراگوای) از راه‌های رودخانه و بخشی از اقیانوس تا به بوئیس آیریس (ارژانتین) یا تا به مونتئیویدئو (پاراگوای) می‌رسانند. پاراگوای ازین بندر دریایی به دریای آزاد راه پیدا می‌کند.

در پیمان‌نامه درباره‌ی تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، وسیله‌های ترابری که برای بارکشی در رفت‌وآمد ترانزیتی به کار گرفته می‌شود به سه دسته، دسته‌بندی می‌شوند (بند ث، ماده ۱):

دسته نخست عبارت اند از تمام وسیله‌های رونده، در راه‌های آهن، همه کشتی‌های دریایی و رودخانه‌یی و نیز وسیله‌های دیگری ترابری در راه‌ها.

بند ۱ ماده ۲ پیمان‌نامه، آزادی ترانزیت را از سرزمین دولت‌های هم‌پیمان، برای همه وسیله‌های دسته نخست به رسمیت شناخته است.

دسته دوم عبارت اند از باربرها (حمال‌ها) و چارپایان باربر. بر بنیاد پیمان‌نامه، به این وسیله‌های ترابری، تنها در آن جاها اجازه ترانزیت اعطا می‌گردد که در آن‌جا به آن‌ها نیاز است.

دسته سوم عبارت از سایر وسیله‌های ترابری است، مانند لوله‌کشی‌های نفت و لوله‌های گازرسانی. بر این دسته وسیله‌های ترابری، آزادی ترانزیت تنها بر اساس موافقت‌نامه میان دولت‌های علاقه‌مند هم‌پیمان می‌تواند اعطا گردد.<sup>۳۶</sup>

در کنفرانس سال ۱۹۶۵ نیویارک دربارهٔ تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، در مورد این که آیا لوله‌های نفت‌رسانی و لوله‌های گازرسانی شامل مفهوم «سایر وسیله‌های ترابری» می‌شوند یا نه، دیدگاه‌های نمایندگان دولت‌ها، ناهم‌گون بود. نمایندگان دولت‌های آلمان فدرال، جاپان، تایلند، اتریش، هالند و پاکستان<sup>۳۷</sup> می‌انگاشتند که لوله‌کشی‌ها و لوله‌های گازرسانی شامل عبارت «سایر وسیله‌های ترابری» نمی‌شوند.

بیش‌ترین شرکت‌کنندگان کنفرانس، دیدگاه دیگر داشتند. اما برای رفع ناروشتی و ابهام در تفسیر آن در آینده، فیصله شد که در پیمان‌نامه دربارهٔ تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، پس از عبارت «سایر وسیله‌های ترابری»، از لوله‌کشی‌ها و لوله‌های گازرسانی جداگانه یادآوری شود. یک‌جا با آن، کنفرانس، پیشنهادی را که سیم‌ها (لین‌ها)ی برق‌رسانی نیز شامل این عبارت می‌ساخت، رد کرد.

از این‌رو، می‌توان نتیجه گرفت که عبارت «سایر وسیله‌های ترابری»، سیم‌ها (لین‌ها)ی برق‌رسانی را دربر نمی‌گیرد.

در زمان تهیهٔ پیمان‌نامه دربارهٔ تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، هم‌چنان در مورد حمل‌ونقل هوایی، گفت‌وگو و مباحثه شد. نمایندگان بسیاری دولت‌ها به این باور بودند که در کنفرانس دربارهٔ تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، نباید مسألهٔ ترابری کالاها از راه‌های هوایی، مورد بررسی قرار گیرد، چون، یک کشور محاط به خشکه، تنها در رابطه با ترابری دریایی می‌تواند کشور محاط به خشکه شناخته شود. در رابطه با ترابری هوایی همه دولت‌ها حالت یکسان دارند، تمام آنان به هوا دسترسی دارند.

---

<sup>۳۶</sup> در پیش‌نویس پیمان‌نامهٔ جهانی دربارهٔ حقوق دریاها، پیش‌نوشت‌ها (مقرره‌ها)ی پیمان‌نامه سال ۱۹۶۵ در رابطه به وسیله‌های ترابری، همان گونه که بود، نگهداشته شده است. (doc.A/Conf.62/WP.8/Rev.). (I, Part. II. Art.109)

در بیانیهٔ نمایندهٔ دولت هند، گفته شده است: «وضعیت جغرافیایی دشوار دولت‌های محاط به خشکه، ناشی از فقدان دسترسی آن‌ها به دریا است و هیچ ربطی با ترابری هوایی ندارد که به صورت قناعت‌بخش در پیمان‌نامهٔ شیکاگو سال ۱۹۴۴ تنظیم شده است».

پیش‌نویس پیمان‌نامه تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، به جز از حمل‌ونقل هوایی محموله‌ها میان کشور محاط به خشکه و دریا، سایر حمل‌ونقل هوایی را از گسترهٔ عمل پیمان‌نامه تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، بیرون نموده است. ولی، از متن پیش‌نویس دریافت می‌شود که پس از رسیدن کالاها به دریا که از طریق ترابری هوایی به آن‌جا رسانیده می‌شود، آن کالاها باید بازهم از طریق هوایی تا به مقصد برده شوند یا این که ممکن است آن کالاها را از طریق کشتی‌های باربری به سوی مقصد برد.

نمایندهٔ نیپال در کنفرانس سال ۱۹۶۵ پیش‌نویس ماده‌هایی را به بررسی گذاشت که در آن پیشنهاد شده بود حمل‌ونقل هوایی دولت‌های محاط به خشکه باید شامل مفهوم، «رفت‌و‌رو ترانزیتی» شود حتا در حالتی که این حمل‌ونقل نقطهٔ آغاز و نقطهٔ انجامش در یک قارهٔ دیگر باشد، و بارهای ترابری هوایی، مرز دولت ساحلی ترانزیتی را در نقطه‌ای که دریا نیست، نیز عبور کند.

سرانجام، کنفرانس سال ۱۹۶۵ فیصله کرد که یادآوری خاصی از ترابری هوایی در پیمان‌نامه دربارهٔ تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه نکند.

در واقعیت، این بدین معناست که ترابری هوایی شامل مفهوم «سایر وسیله‌های ترابری» می‌شود. ولی در بند «ث» مادهٔ ۱ پیمان‌نامه یادآوری می‌شود که وسیله‌های ترابری، به معنایی که در این پیمان‌نامه از آن فهمیده می‌شود، باید تنها و فقط به مقصد رفت‌و‌رو ترانزیتی از آنان استفاده شود.

از این‌رو، توافق‌نامه‌های دوجانبه که بر پایهٔ پیمان‌نامه دربارهٔ تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه امضا می‌شوند، در رابطه با حمل‌ونقل هوایی، تنها آن ترابری هوایی را شامل می‌شود که از دولت محاط به خشکه تا به دریا و از دریا تا به مقصد دولت محاط به خشکه انجام می‌یابد. مطابق بند «ب» مادهٔ ۱ پیمان‌نامه، حمل‌ونقل دریایی، هم پیش از رسیدن به دریا و هم پس از رسیدن به دریا شرط حتمی در مفهوم «رفت‌و‌رو ترانزیتی» شمرده می‌شود.



اما تا امروز، هیچ‌گونه توافقی درین زمینه به علت ناکارایی آن انعقاد نشده است. کشورهای محاط به خشکه، در امضای توافق‌نامه‌هایی که باربری‌های هوایی را سامان می‌بخشد، بیش‌تر به مقررهای پیمان‌نامهٔ شیکاگو سال ۱۹۴۴ دربارهٔ هوانوردی ملکی بین‌المللی و توافق‌نامهٔ شیکاگو سال ۱۹۴۴ دربارهٔ ارتباط‌های ترابری هوایی بین‌المللی اتکا می‌کنند.<sup>۳۸</sup>

در پیش‌نویس ماده‌ها که از سوی هفت کشور محاط به خشکه پیشنهاد شده بود، پذیرفته شده بود که ترابری هوایی ویژگی‌های خود را داراست. در بند ۳ مادهٔ بیستم پیش‌نویس آشکارا بیان شده است که از آنجایی که ترابری هوایی، سرشت خاص خود را دارد، باید این پرسمان بر اساس توافق‌نامه‌های دوجانبه و یا چندجانبه دربارهٔ ترابری هوایی تنظیم گردد. پیمان‌نامه دربارهٔ تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه در رابطه با وسیله‌های ترابری یک ویژگی مهمی دارد که آن را از پیمان‌نامهٔ برسلون و اساس‌نامه دربارهٔ آزادی ترانزیت، و مادهٔ ۵ گات متمایز می‌سازد. با پافشاری دولت‌های روبه‌رشد محاط به خشکه، در پیمان‌نامه پیش‌نوشت (مقرره) زیرین گنجانیده شد: «دولت‌های متعاقد (هم‌پیمان) تعهد می‌کنند به این‌که، وابسته به توان‌مندی‌های خویش، وسیله‌های ترابری و ابزارهای متناسب دیگر را در نقطه‌های ورود، خروج، و نیز در صورت نیاز، در جاهای انتقال کالاها، به دسترس دولت‌های محاط به خشکه قرار می‌دهند تا رفت‌و‌رو ترانزیتی بدون درنگ ناموجه ادامه یابد».<sup>۳۹</sup>

در پیمان‌نامه، به شکلی وابستگی متقابل بین بند ۱ مادهٔ ۲، بند ۱ مادهٔ ۴، با بند ۳ مادهٔ ۱ که در آن تعریف وسیله‌های ترابری بیان گردیده، پدید می‌آید. از یک‌سو، هم‌خوان با بند ۱ مادهٔ ۲ برای وسیله‌های ترابری دولت‌های محاط به خشکه که در بند ۳ مادهٔ ۱ یاد شده است، آزادی ترانزیت از خاک دولت ترانزیت، تضمین می‌شود. از سوی دیگر، مطابق با بند ۱ مادهٔ ۴ دولت ترانزیت مکلف می‌شود وسیله‌های ترابری را همان‌گونه که در بند ۱ مادهٔ

<sup>۳۸</sup> پیش‌نوشت‌های توافق‌نامهٔ شیکاگو دربارهٔ ارتباط‌های ترابری هوایی بین‌المللی که در دسامبر سال ۱۹۴۴ منعقد شد، در رفتار دولت‌های محاط به خشکه چندان گسترش نیافت. (doc. TD/B/308, p. 36-37).

<sup>۳۹</sup> Ведомости Верховного Совета СССР 26 мая 1972 г. No: 21 ct. 4. P.1

۴ یاد شده است، به دسترس دولت محاط به خشکه بگذارد تا از تاخیر بی‌مورد رفت‌و‌رو ترانزیتی جلوگیری شود.

بند ۱ ماده ۴ پیش‌نویس پیمان‌نامه، در کنفرانس سال ۱۹۶۵ به مخالفت شدید نمایندگان دولت‌های ساحلی ترانزیتی، چه دولت‌های روبه‌رشد و چه دولت‌های رشدیافته، روبه‌رو شد. دولت‌های روبه‌رشد مانند هند، پاکستان، تایلند و برازیل به این نظر بودند: تعهدی که در بند ۱ ماده ۴ بیان شده است خارج از توان‌مندی‌ها و امکان‌های این دولت‌ها است و فشار اضافی را بر سامانه ترابری این کشورها که بدون این هم ضعیف است، وارد می‌سازد. دولت‌های رشدیافته نیز مخالفت کردند، چنان‌چه نمایندگان آلمان، بلژیک و فرانسه اظهار داشتند که بند ۱ ماده ۴ برای این دولت‌ها پذیرفتنی نمی‌باشد، زیرا سامانه ترابری درین کشورها خصوصی است. در بیانیه دولت آلمان فدرال گفته شده است که «از آنجایی که وسیله‌های ترابری در آلمان فدرال خصوصی است و همانا اشخاص خصوصی تمام کارهای مربوط به ترابری را درین کشور انجام می‌دهند، حکومت آلمان فدرال هیچ‌گونه تعهدی (پابندی) را درباره تضمین و اگذاری وسیله‌های ترابری نمی‌پذیرد».

نمایندگان پاکستان و آلمان در کنفرانس پیشنهاد کردند که باید کلمه «Undertake» (تعهد می‌کنند) را در بند ۱ ماده ۴ تغییر داد و به جای آن باید از عبارت «Shall Endeavour» (تلاش خواهند کرد یا خواهند کوشید)، کار گرفت. یعنی این‌که به دوش دولت‌های ترانزیت ساحلی تعهد حقوقی گذاشته نشده، بلکه یک نوع تعهد اخلاقی گذاشته شود که تلاش کنند وسیله‌های لازم ترابری را به دسترس دولت‌های محاط به خشکه به مقصد انتقال بارها و کالاهای ترابری بگذارند. این تغییر باوجود پیشتیبانی شمار زیادی از نمایندگان دولت‌ها، رأی کافی که همانا دو سوم رأی‌ها بود، به دست نیاورد.

همان‌گونه که بیانیه‌های نمایندگان در کنفرانس در زمان رأی‌گیری نشان داد، بسیاری از نمایندگان دولت‌های ترانزیت ساحلی، گنجاندن بند ۱ ماده ۴ در پیمان‌نامه تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه را بدون آوردن تغییر پیشنهادی از سوی آلمان فدرال و پاکستان یک مانع جدی در راه پیوستن دولت‌های شان به این پیمان‌نامه تلقی می‌کردند. نماینده بلژیک گفت که «اصلاح کلمه «تعهد می‌کنند» به عبارت «تلاش خواهند کرد یا خواهند کوشید»، اهمیت بس بزرگ دارد. دولتی که اقتصادش به مالکیت خصوصی

استوار است، نمی‌تواند تعهدپذیر شود که وسیله‌های ترابری درخور را برای گذر بی‌درنگ رفت‌و‌رو ترانزیتی اعطا می‌کند».<sup>۴۰</sup>

گذشت سال‌ها از پذیرش پیمان‌نامه در باره تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه نشان می‌دهد که کشورهای روبه‌رشد محاط به خشکه، هنوز هم دچار مشکل‌های پرشمار در عرصه ترابری ترانزیتی اند. بخش عمده این مشکل به سامانه ترابری رشد نیافته دولت‌های ساحلی ترانزیت بستگی دارد. در اروپا خدمات تجارت ترانزیتی منبع خوبی درآمد و سود است که به نوبه خود به استفاده ژرفناک از وسیله‌های خدماتی در بندرها و ترابری منجر می‌شود. تجارت ترانزیتی در کشورهای در حال رشد، موجب استفاده بیش از حد راه‌های ترابری، بندرها و سامانه ترابری این کشورها می‌شود، حال این‌که سامانه ترابری درین کشورها ظرفیت لازم را درین زمینه ندارند. کشورهای روبه‌رشد ترانزیتی، برای این‌که وسیله‌ها و ابزارهای نوین ترابری به دست آورند و وسیله‌های ترابری را به درستی نگهداری کنند تا کالاهای کشورهای محاط به خشکه بتوانند از آن انتقال یابند، این کشورها ناگزیر اند ذخیره‌های ارزی خارجی خود را که برای شان بس محدود و لازم است، هزینه کنند. همین است که به‌سازی سامانه ترابری کشورهای همسایه ساحلی نمی‌تواند پاسخ‌گوی رشد فزاینده تقاضاهای دولت‌های همسایه محاط به خشکه برای تجارت ترانزیتی به دریا باشد.

برای این‌که ازین حالت بیرون‌گاهی پدیدآید، در پیش‌نویس ۷ کشور محاط به خشکه (افغانستان، بولیویا، مجارستان، زامبیا، مالی، نیپال و چکوسلواکیا) که در کمیته اعماق دریاها پیشکش شده بود، پیشنهاد گردیده بود که به دولت‌های محاط به خشکه حق داده شود تا بر اساس توافق‌نامه با دولت ترانزیت ذی‌علاقه، یا با دولت‌های ترانزیت ذی‌علاقه، اگر وسیله‌های ترابری ناکافی دارند یا باید این وسایل به شکلی از شکل‌ها بهتر شوند، وسیله‌های ترابری و ارتباطات یا تأسیسات و امکانات بندری را اعمار کنند، تغییر دهند یا به‌سازی نمایند (ماده دهم).

<sup>40</sup> Doc. TD/TRANSIT/SR.25

هیأت‌نمایندگان دولت‌های آلمان و بلژیک در زمان امضای پیمان‌نامه تجارت ترانزیتی کشورهای محاط به خشکه اعلان داشتند که آن‌ها بند ۱ ماده ۴ را تنها در رابطه با آن وسیله‌ها و سازوبرگ‌های ترابری و به آن پیمان به کار خواهند برد که در اختیار دولت‌های آنان قرار دارد. (MULTILATERAL Treaties, N.Y.). (1973, p. 214-215).

به علت مخالفت دولت‌های ترانزیت ساحلی این پیشنهاد رد شد و در پیش‌نویس پیمان‌نامه جهانی درباره حقوق دریاها، گنجانیده شده که «اگر وسیله‌های ترابری برای انجام آزادی ترانزیت، یا اگر وسیله‌های موجود به شمول تأسیس‌ها و امکان‌های بندری، به کدام علتی، در کشور ترانزیت ناکافی است، دولت‌های ترانزیت می‌توانند خواهان همکاری دولت‌های ذی‌علاقه محاط به خشکه در ساختمان یا به‌سازی وسیله‌های ترابری شود».<sup>۴۱</sup>

نمایان است که حل مشکل‌های ترابری دولت‌های محاط به خشکه را نباید در اعطای حقوق اضافی برای آن‌ها در سرزمین دولت‌های همسایه ساحلی جست‌وجو کرد، بلکه در انکشاف همکاری‌های اقتصادی آن‌ها با دولت‌های همسایه ساحلی پیدا نمود. همکاری‌های اقتصادی دولت‌های محاط به خشکه و دولت‌های ساحلی ترانزیتی در بخش ترابری باید بر پایه منفعت متقابل پدید آید و شامل تأمین مالی مشترک، ساختمان سازه‌های شریکی و بهره‌برداری‌های شریکی از سامانه ترابری باشد. چنین راه‌کاری مؤثرتر است؛ مثال آن را می‌توان در بهره‌برداری مشترک راه آهن اوآگادوگو- اییجان<sup>۴۲</sup> در ساحل‌های ساحل عاج و والتای بالا، و فعالیت سازمان برای خدمات مشترک راه آهن و ترابری نیجیریه و داگمان یافت.

### سوم - حقوق محفوظ برای دولت ساحلی در حین ترانزیت دولت محاط به خشکه

مطابق حقوق بین‌الملل، دولت ترانزیت حاکمیت کامل خویش را بر سرزمین ترانزیت نگهداشته و قدرت قضایی و بازرسی کامل را در رابطه با رفت‌و‌رو ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه در سرزمین خویش داراست. چنان‌چه، در ماده ۱ توافق‌نامه میان لاووس و کمبودیا نوشته شده است که کالاهای ترانزیتی که برای ترانزیت از سرزمین یکی از دولت‌های

<sup>41</sup> Doc.A/Conf.62/WP.8/Rev. I, Part. II. Art.114

<sup>42</sup> تنها ترانزیت بولیویا از طریق خاک چیلی یک استثنا است. هم‌خوان با اعلامیه اریک سال ۱۹۵۳ مقام‌های قضایی چیلی در رابطه با بارهای ترانزیتی بولیویا، اختیار و صلاحیت دادرسی ندارند. (Camacho Omiste, (op. Cit. P. 112

هم‌پیمان، به سو یا به مقصد دولت هم‌پیمان دیگر روان شده اند، تابع قانون‌ها و قاعده‌هایی اند که در دولت ترانزیت، نافذ می‌باشند. پیش‌نوشت‌های هم‌سان را هم‌چنان در توافق‌نامه‌های دیگری که به پرسمان دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا رابطه دارد، می‌توان دید.

پیمان‌نامه سال ۱۹۶۵ درباره تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، نیز هنجارهایی دارد که هدفش دفاع از منافع‌های دولت‌های ترانزیت ساحلی است. اصل پنجم پیمان‌نامه می‌نگارد که «دولت ترانزیت با حفظ حاکمیت کامل بر سرزمین خویش، حق دارد که تمام تدبیرهای لازم را روی دست بگیرد تا بهره‌گیری از حق ترانزیت آزاد و نامحدود، به هیچ رو، منافع قانونی آن را مختل نسازد. اصل پنجم پیمان‌نامه، سپس، با ذکر ماده‌های ۲، ۷، ۱۱ و ۱۲ پیمان‌نامه این منافع را مشخص‌تر می‌گرداند. همان‌گونه که در فقره‌های پیشین یاد شد، همنوا با بند ۱ ماده ۱۱ پیمان‌نامه، دولت ترانزیت می‌تواند از ترانزیت کسانی که ورود آنان به سرزمین آن، ممنوع است، سر باز زند، یا از ورود کالاهایی که آوردن آن‌ها در آن کشور ممنوع است، خودداری کند. در رابطه با نظارت رفت‌وآمد ترانزیتی، بند ۲ ماده ۱۱ پیمان‌نامه مقرر می‌دارد که «دولت ترانزیت» حق دارد تمام تدبیرهای لازم و ضروری را بگیرد تا کسان و کالاها، به ویژه آن کالاهایی که موفق انحصاری دارند، در عمل، روند ترانزیت را به پایان می‌رسانند و این‌که وسیله‌های ترابری، در عمل، برای انتقال کالاهای ترانزیتی استفاده شوند. مطابق با بند ۳ ماده ۲ پیمان‌نامه، حق دادن اجازه سفر از سرزمین دولت ترانزیت یا برای دسترسی به چنین سرزمینی، به آنانی که رفت و برگشت آنان برای رفت‌و‌رو ترانزیتی ضروری است، حق مسلم دولت ترانزیت است. اگر در رفت‌و‌رو ترانزیتی تاخیری رخ دهد یا دشواری‌های دیگری پدید آید، ردیابی علت‌های پدیدآورنده چنین تاخیرها و دشواری‌ها، از سوی دولت ترانزیت انجام می‌گیرد. یگانه مکلفیتی که درین مورد به دوش دولت ترانزیت گذاشته شده است، همنوا با بند ۲ ماده ۷ پیمان‌نامه، این است که، دولت مذکور

باید برای حل مشکل پیش آمده با مقام‌های با صلاحیت دولت محاط به خشکه همکاری کند.<sup>۴۳</sup>

دولت ترانزیت می‌تواند، در حالت‌های استثنایی و برای مدت کوتاه، در صورت پیدایش حالت‌های اضطراری که بودمان سیاسی یا امنیت آن دولت به مخاطره می‌افتد، از اجرای مقرره‌های پیمان‌نامه صرف نظر کند. اما حتا درین حالت نیز، اصل آزادی ترانزیت، به پیمانۀ بالایی ممکن، باید رعایت شود.

### چهارم - حقوق گمرکی، محصولات و عوارض ترابری

آزادی ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه از دریا، شامل آزادی از حقوق گمرکی از سوی دولت ترانزیت است. در برخی از توافق‌نامه‌های دوجانبه‌دیرین، از دولت‌های محاط به خشکه خواسته می‌شد که حقوق گمرکی را در زمان ورود کالاها به دولت ترانزیت بپردازد و فقط زمانی که آن کالاها از سرزمین دولت ترانزیت خارج می‌شدند، حقوق گمرکی اخذ شده، واپس پرداخته می‌شد. این‌گونه رفتار، کنون برافتاده است و معافیت از حقوق گمرکی یک امر پذیرفته شده است.

در پیمان‌نامه‌ای دربارهٔ تجارت ترانزیتی کشورهای محاط به خشکه، مادهٔ ۳ به این امر اختصاص یافته است که در آن گفته می‌شود، «رفت‌و‌رو ترانزیتی» به معرض حقوق یا مالیات گمرکی قرار نمی‌گیرد، به گونه‌ای که در رابطه با کالاها و وارداتی یا صادراتی، یا عوارض خاصی دیگر ترانزیتی اخذ می‌شود. با آن‌هم، پیمان‌نامه به دولت ترانزیت حق می‌دهد که بر رفت‌و‌رو ترانزیتی، محصول وضع کند، البته، محصولی که خاص در راستای هزینه‌های ترانزیتی و هزینه‌های نظارت از راه‌های ترانزیتی و مدیریت راه‌های ترانزیتی ضروری شمرده می‌شود. چنان محصول‌ها و عارضه‌ها باید مطابق با حد اعلای جبران آن مصرفی باشد که درین زمینه هزینه می‌شود.

<sup>۴۳</sup> در کنفرانس سال ۱۹۶۵ دربارهٔ تجارت ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه، دولت‌های افغانستان، نیپال، مالی، اوگاندا، ولتایی بالا و بولیویا به طرحی در مادهٔ ۷ پامی‌فشرده که در آن بیان شده بود: دولت محاط به خشکه و دولت ساحلی علت تاخیر رفت‌و‌آمد ترانزیتی را یک‌جا باهم پیگیری می‌کنند.

هرچند حقوق گمرکی کنون، مانعی در راه رشد بازرگانی خارجی کشورهای محاط به خشکه شمرده نمی‌شود، اما هزینه‌های هنگفت ترابری در هنگام ترانزیت برای دسترسی به دریا، هنوز هم، در بسیاری حالت‌ها، گستره امکان‌های وارداتی و صادراتی این دولت‌ها را محدود می‌کند. افزایش تعرفه‌ها و عوارض ترابری ترانزیتی از سوی دولت همسایه ساحلی از بابت استفاده از ساختمان‌های بندری و تسهیلات بارگیری و باربری در آنجا موجب بلندرفتن هزینه‌های وارداتی و کاهش فایده تجاری از کالاهای صادراتی دولت‌های محاط به خشکه می‌شود. افزون براین، دولت‌های محاط به خشکه این هزینه‌ها را از مرز تا به دریا و از دریا تا به مرز کشور، بنابر قاعده، باید به ارز خارجی بپردازند که این خود یک فشار دیگری است که بر قابلیت نقدینگی این کشورها تحمیل می‌گردد.

کشورهای روبه‌رشد محاط به خشکه با دولت‌های منطقه خویش کمتر دادوستد بازرگانی دارند و اقتصاد آنان بیش‌تر به سوی برقراری مناسبات تجاری خارجی با کشورهای پیشرفته است که رسیدن به آن نیز حمل و انتقال اجناس و کالاها را از طریق دریا می‌طلبد. دولت‌های همسایه ساحلی این کشورها بیش‌تر، نیز دولت‌های در حال رشد اند و وسیله‌های ترابری پیشرفته و ابزارهای پیشرفته بارگیری و باراندازی ندارند، از همین روست که تعرفه‌های ترابری ترانزیتی بسیار بالا است.

در کنفرانس سال ۱۹۶۵ درباره تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، نمایندگان دولت‌های روبه‌رشد محاط به خشکه مانند افغانستان، مالی، نیپال، لاوس و بولیویا پیشنهاد کردند که در پیمان‌نامه پیش‌نویسی گنجانیده شود که مطابق آن دولت‌های ترانزیت ساحلی در هنگام ترانزیت به دریا و از دریا همان تعرفه و عوارض را از بابت استفاده وسیله‌های ترانزیتی و ساختمان‌های بندری بگیرند که از وسیله‌های ترابری داخلی می‌گیرند؛ یعنی تعرفه و عوارض از وسیله‌های ترابری دولت محاط به خشکه نباید بیش‌تر از تعرفه و عوارضی باشد که از وسیله‌های ترابری داخلی گرفته می‌شود. نمایندگان این کشورها، این پیشنهاد را بر اساس شماری از توافق‌نامه‌های دوجانبه موجود میان کشورها، موجه می‌ساختند؛ از جمله این که بر پایه توافق‌نامه ۲۹ ماه مارچ سال ۱۹۵۸ درباره آزادی ترانزیت میان بولیویا و برزیل که در ماده ۱۰ آن بیان شده است که از بابت حمل و نقل کالاهای هر دولت که از سرزمین دولت دیگر می‌گذرد، همان تعرفه و عوارض اخذ می‌شود که از بابت حمل و نقل کالاهای خود کشور ترانزیت اخذ می‌گردد.

بیش‌تر نمایندگان دولت‌های ساحلی مانند آلمان، فرانسه، هند، پاکستان، هالند و دیگران اعلان کردند که چنین پیشنهادی برای آن‌ها پذیرفتنی نیست. این کشورها به این امر تاکید داشتند که یک دولت، براساس سیاست ترابری داخلی خویش، اکثراً به گونه ساختگی و برساخته، تعرفه‌های ترابری‌اش را در شماری از منطقه‌های کشور بلند می‌کند یا وابسته با وسیله‌های ترابری در اندرون کشور آن را پایین می‌کند، این امر نمی‌تواند مورد بهره‌گیری ترابری بین‌الملل قرار گیرد. نمایندگان دولت‌های آلمان، پاکستان و هالند اعلان کردند که آنچه به وسیله‌های ترابری و ابزارها و امکانات باربری و بارچالانی ارتباطی می‌گیرد، این وسیله‌ها و ابزارها به دست اشخاص خصوصی اند، تعیین تعرفه‌ها درین زمینه به دست دولت نیست و دولت‌ها نیز توان چندانی برای محدود کردن آن ندارد.

پیشنهاد دولت‌های افغانستان، مالی، نیپال، لاووس و بولیویا از سوی دولت‌های اروپایی محاط به خشکه پشتیبانی نشد. به خاطر این‌که، دولت‌های اروپایی محاط به خشکه، مانند اتریش، سوئیس، چک و سلواکیا، مجارستان و لوگزامبورگ، در توافق‌نامه‌ها و پیمان‌نامه‌های پرشماری درباره تعرفه‌ها در اروپا سهیم اند و این امر به آن دولت‌ها سود اقتصادی چشم‌گیری می‌دهد، طوری‌که پرداخت تعرفه‌های پیشبینی شده در آن توافق‌نامه‌ها حتا پایین‌تر از تعرفه‌های داخلی است. تعدادی از کشورهای اروپایی برای حمل‌ونقل کالاهای ترانزیتی از طریق راه آهن، تعرفه‌های ترانزیتی خاصی را وضع می‌کنند. این گونه تعرفه‌های ترانزیتی بیش‌تر به هدف جذب و کشاندن بارها و کالاهای اضافی به سوی این راه‌ها است. تعرفه‌های پایین ترانزیتی، که گاهی کمتر از هزینه راه‌هاست، به ویژه، در رابطه به آن کالاهایی وضع می‌شود که آن کالاهای از طریق بندرها، به سوی پایانه‌های دورتر روانه اند. سازمان‌های راه‌های آهن، زبانی را که درین زمینه پذیرا می‌شوند، سپس از بندرها بر پایه توافق‌نامه که امضا کرده اند، جبران می‌کنند. در چنین حالتی، طبیعی و سرشتین می‌نماید که دولت‌های اروپایی محاط به خشکه با پیشنهاد دولت‌های روبه‌رشد محاط به خشکه هم‌نوا نباشند، زیرا این پیشنهاد وضعیت دولت‌های اروپایی محاط به خشکه را بدتر می‌کند.

سرانجام، به پیشنهاد اتحاد شوروی، هند و چک و سلواکیا، کنفرانس، متن بند ۲ ماده ۴ را در پیمان‌نامه درباره تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه تایید کرد که در آن گفته شده است که تعرفه‌ها و عوارض در رابطه با رفت و رتو ترانزیتی از وسیله‌های ترابری،



تاسیس‌های بندری و راه‌هایی که در اختیار دولت، یا به زیر اداره دولت اند، «به گونه‌ای اخذ می‌گردند که رفت‌وآمد ترانزیتی را به بالاترین حد تضمین کنند، و نباید بالاتر از تعرفه‌ها و عوارضی باشند که از سوی دولت‌های هم‌پیمان، در رابطه با حمل‌ونقل کالاها و دولت‌های ساحل‌دار، در سرزمین‌شان تعیین می‌گردد.

در رابطه با وسیله‌های ترابری و تاسیس‌های بندری که زیر نظارت سرمایه خصوصی قرار دارند، در پیمان‌نامه به پافشاری دولت‌های اروپای غربی، در ادامه همین ماده هنجاری در پیمان‌نامه گنجانیده شد که هم‌خوان با آن «تعرفه‌ها و عوارض در رفت‌و‌تو ترانزیتی هم‌چنان شامل تاسیسات و تسهیلات می‌شود که در استفاده یا در اختیار اشخاص خصوصی اند، یا در زیر اداره آنان اند، ولی تعرفه‌ها و عوارض از سوی دولت‌های هم‌پیمان برقرار می‌گردد و کنترل می‌شود».

شکی نیست که بند ۲ ماده ۴ پیمان‌نامه درباره بازگانی ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، تمام دشواری‌های پیش روی دولت‌های محاط به خشکه را در بخش تعرفه‌های ترابری، حل نکرده است. ازین رو، اشتراک‌کنندگان کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاهای، پس از گفت‌وگوهای دوردراز فیصله کردند که در پیش‌نویس پیمان‌نامه جهانی درباره حقوق دریاهای پیش‌نویس را بگنجانند مبنی براین که «بر وسیله‌های ترابری که برای ترانزیت از سوی دولت‌های محاط به خشکه به کار برده می‌شود، نباید، مالیات، تعرفه‌ها و یا عوارضی وضع کرد که بیش‌تر از مالیات، تعرفه‌ها و عوارضی باشند که بر وسیله‌های ترابری خود کشور ترانزیت وضع می‌شود.

ساختن راه‌های ترابری اضافی، حتا در صورت موجود بودن سامانه ترابری رشدیافته کامل، یکی از راه‌هایی است که به یاری آن یک دولت محاط به خشکه می‌تواند خویش را از وابستگی تنها به یک مسیر و راه بکاهد و هزینه‌های ترابری خویش را کمتر کند. موجودیت راه‌های جاگزین در حمل‌ونقل یکی از شیوه‌های مهم تجارت در دولت‌های پیشرفته محاط به خشکه است.

در زمان گفت‌وگوهای دوجانبه درباره توافق‌نامه‌های ترانزیتی، برخی از کشورهای ترانزیت، دسترسی دولت‌های محاط به خشکه را در دو بندر یا بیش‌تر از آن و یا در دو مسیر یا بیش‌تر از آن، رد کرده اند. پیمان‌نامه تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، یک

دولت همسایه ساحلی را مکلف نکرده است که برای دسترسی دولت محاط به خشکه به دریا، چند مسیر ترابری را همزمان به اختیار دولت محاط به خشکه بگذارد.<sup>۴۴</sup> وجود مسیرها و راه‌های جاگزین در کشور ساحلی ترانزیت، به ذات خود، منفعت‌های دولت ساحلی را تهدید نمی‌کند و حق حاکمیت آن را محدود نمی‌سازد. ازین رو، با در نظر داشت این که وجود راه‌ها و مسیرهای جاگزین به کاهش هزینه‌های ترابری دولت‌های محاط به خشکه، خاصه، دولت‌های در حال رشد محاط به خشکه یاری می‌رساند، پس باید در انعقاد پیمان‌نامه چندجانبه که پرسمان‌های ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه را به بررسی می‌گیرد، به این امر تاکید شود که دولت‌های محاط به خشکه در توافق‌نامه‌های دوجانبه باید حق داشته باشند، نه یک مسیر بلکه بیش‌تر از یک مسیر ترابری را برای دسترسی به دریا، استفاده کنند.

---

<sup>44</sup> Doc. TD/TRANSIT/SR.13, 28,

در بند ۱ ماده ۲ پیمان‌نامه تنها گفته می‌شود که «دولت‌های همپیمان (متعاقد) ... رفت‌و‌رو ترانزیتی را در امتداد مسیرهای مورد پذیرش متقابل آنان در رابطه با ترانزیت دولت‌های ذی‌دخل همپیمان است، یاری خواهند رسانید.

(Ведомости Верховного Совета СССР 26 мая 1972 г. No: 21 ст. 4. P. 1)

## ۴ - منطقه‌های آزاد دولت‌های محاط به خشکه

در بازرگانی بین‌المللی کشورهای صادرکننده، در بیش‌ترین حالت‌ها، در جاهایی قرار دارند که از بازارهای فروش کالاهای خود دور افتاده‌اند. وسیله‌های ترابری و راه‌هایی که موجود‌اند، این امکان را نمی‌دهند که این کالاها سراسر به مصرف‌کنندگان برسد. ازین رو، برای شوراندن رشد تجارت بین‌المللی و به دست آوردن فایده از خدمات در زمینهٔ رفت‌و‌رو کالاها، بسیاری از دولت‌هایی که در مسیر رفت‌و‌رو این کالاها جاگرفته‌اند، در سرزمین خویش، در بندرهای خویش، در ایستگاه‌های ریلی خویش، در میدان‌های هوایی خویش، یا در شهرک‌های مرزی خویش، منطقه‌های گوناگون خاصی ایجاد کرده‌اند که از امتیازهای مالیاتی ویژه برخوردار می‌باشند.<sup>۴۵</sup>

میان این منطقه‌ها، جایگاه ویژه را منطقه‌های آزاد که گاهی آن را منطقه‌های ترانزیتی نیز می‌نامند، دارا است که در بندرهای دولت‌های ساحلی از آن، هم به مثابهٔ مرکز نگهداری و انباشت کالاها بهره‌گیری می‌شود و هم به عنوان جایی حمل و بارگیری کالاهای دولت همسایهٔ محاط به خشکه.

فرق منطقه‌های آزاد از منطقه‌های دیگر دارای امتیازهای مالیاتی این است که منطقه‌های آزاد تنها بر اساس توافق‌نامه میان دولت‌های علاقه‌مند با آن ایجاد می‌گردند. قاعدتاً، یک منطقهٔ آزاد، پارچهٔ جداسدهٔ زمین از بندر است که دارای انبارگاه‌ها، ساختمان‌های سرپوشیده و کارگاه‌های خاص خود است و از دیدگاه گمرکی خارج از سرزمین دولت محاط

---

<sup>۴۵</sup> از میان دولت‌های محاط به خشکه تنها دو دولت اتریش و سوئیس از داشتن منطقه‌های با توانمندی‌های دلچسپ و گیرای گمرکی درین زمینه برخوردار‌اند. در اتریش بر بنیاد قانون گمرک سال ۱۹۵۵، منطقه‌های در گراس، لینس، سولباد، هول و ویانا ایجاد گردید. کشور سوئیس نیز زنجیرهٔ از منطقه‌های با توانمندی‌های دلچسپ و گیرای گمرکی در کشور گسترانیده است که مرکزهای عمدهٔ آن، در بازل، ژنیو و زوریخ می‌باشند. بنگرید:

به خشکه پنداشته می‌شود. کالاهای ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه می‌توانند در آن منطقه برای نگهداری، بسته‌بندی و در برخی حالت‌ها، برای دستکاری‌های صنعتی، بدون این‌که حقوق گمرکی پرداخته شود، وارد می‌شوند. یک منطقه آزاد فقط از مقرره‌های گمرکی دولت ساحلی معاف اند. تمام قانون‌های دیگر دولت ساحلی مانند هنجارهای قانون جزا، قانون مدنی در رابطه با بهداشت و کار و غیره در منطقه آزاد اجرا می‌گردند. اما آنچه به اداره منطقه آزاد مربوط می‌شود، رفتار دولت‌ها هم حکایت از اداره آن از سوی مقام‌های با صلاحیت دولت ساحلی دارد<sup>۴۶</sup> و هم، حکایت از اداره آن از مقام‌های رسمی یا افسران گمرکی گمارده شده از سوی دولت محاط به خشکه. ولی، در حالت پسین، دولت ساحلی حق خویش را بر این‌که قانونش در منطقه آزاد درست اجرا شود، محفوظ می‌دارد.<sup>۴۷</sup>

نمونه آشکار منطقه آزاد، منطقه آزاد برای بولیویا در بندر ارژانتینی به نام برانگیراس است. این منطقه بر پایه توافق نامه میان ارژانتین و بولیویا در ۱۹ جنوری سال ۱۹۶۴ گشایش یافت. هم‌نوا با ماده ۲ آن توافق نامه، کالاهایی که از منطقه آزاد به سوی بولیویا می‌رود یا از بولیویا به سوی منطقه آزاد می‌رود، مشمول هیچ‌گونه از تعرفه‌های گمرکی نمی‌شوند و نیز از سوی مقام‌های دولت ارژانتین بازرسی نمی‌گردند. دولت بولیویا می‌تواند در منطقه آزاد ماموران گرکی و مالیاتی خویش را برای بازرسی کالاهای که به آن جا می‌آیند و یا از آن جا فرستاده می‌شوند، جابجا کند (ماده ۵). با رعایت توافق نامه در منطقه ترانزیت، اجازه عمل‌های مانند بارچالانی، بازرسی، بسته‌بندی و انباشت کالاها بدون هیچ‌گونه محدودیت زمانی، داده می‌شود (ماده ۶). مطابق با ماده ۳ توافق نامه، منطقه آزاد در محدوده عملکرد

<sup>۴۶</sup> به مانند، پیمان نامه میان دولت یونان و سرستان ۱۰ ماه می سال ۱۹۱۴ درباره رفت و برگشت ترانزیتی از طریق بندر سلونیک، بنگرید:

British and Foreign state Papers, vol. 112, p. 1097-1099

<sup>۴۷</sup> به مانند، توافق نامه میان کشور مالی و سنیگال مورخ ۸ جون سال ۱۹۶۳ درباره بهره‌برداری از تاسیسات بندری سنیگال برای ترانزیت به و از کشور ملی.ن. بنگرید: (doc. A/AC. 138/37)

قوت قضایی دولت ارژانتین قرار دارد که پولیس در آن، در اجرای قانون و مقررات مسوولیت دارد.<sup>۴۸</sup>

در بعضی حالت‌ها دولت‌های ساحلی، در بندرهای خویش برای دولت‌های محاط به خشکه بر اساس توافق‌نامه‌های دوجانبه یا بر اساس قانون داخلی، منطقه‌های آزاد تاسیس کنند، بلکه میدان‌های خاص یا انبارگاه‌ها ایجاد می‌کنند. چنین میدان‌ها و انبارگاه‌ها، یک پارچه زمین جداشده از بندر نمی‌باشد، اما قاعدتاً در زیر نظارت مقام‌های گمرکی دولت ساحلی قرار دارد و در آن می‌تواند به مدت محدود کالاهای دولت محاط به خشکه نگهداری شود، ازین رو، این گونه مکان‌ها را نمی‌توان منطقه آزاد نامید. یکجا با آن این میدان‌ها و انبارگاه‌ها وسیله‌های مهم آسان‌سازی دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا است، البته در آن حالت‌های که ایجاد منطقه‌های آزاد، به این یا آن علت، ناممکن یا ناسودمند می‌باشند.

تجربه بهره‌مندی از منطقه‌های آزاد از سوی دولت‌های محاط به خشکه، سودمند بودن منطقه آزاد را در بندرهایی که جایمان بندر آزاد را ندارند، نشان داده است.<sup>۴۹</sup> به این موضوع، نمایندگان دولت‌های چک و سلواکیا، بولیویا و نیپال، در بیانیه‌های خویش در کنفرانس سال ۱۹۵۸ درباره حقوق دریاهای نیز تاکید کرده بودند.<sup>۵۰</sup>

در هنگام آماده‌سازی پیش‌نویس پیمان‌نامه درباره تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه فیصله شد که در پیمان‌نامه ماده‌ای درباره منطقه‌های آزاد کشورهای محاط به خشکه در بندرهای وارداتی و صادراتی دولت‌های ترانزیت ساحلی گنجانیده شود.

<sup>۴۸</sup> پیش‌نوشت‌های همسان به آن، در توافق‌نامه‌هایی درباره ایجاد منطقه‌های آزاد بولیویا، در بندرهای ارژانتینی سن‌نیکولاس و روساریو، در بندرهای برازیلی بیلین، کلمبیا، پورتو-لیو و سنتوس نیز گنجانیده شده است. بنگرید: (doc. A/AC.138/37, p. 67-73)

<sup>۴۹</sup> بندر آزاد، بندری است که کالاهای بازرگانی بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی به آن وارد یا از آن صادر می‌گردند، مانند بندر سنگاپور، بندر هنگ‌کنگ، قشم و چابهار. (ویکیپدیا فارسی). (م.)

<sup>۵۰</sup> Doc. A/Conf. 13/43, p. 7, 16, 18, 19, 23, 26.

هیأت‌نماینده چک و سلواکیا در سال ۱۹۵۸ در ژنیو، در کنفرانس مقدماتی کشورهای محاط به خشکه، پیش‌نویس ماده‌هایی را برای بررسی و تقدیم نمود، ولی این پیش‌نویس مورد پیش‌تیبانی قرار نگرفت. بنگرید:

(doc. A/Conf.13/C.5/LI, Appendix II, Annex VI, Art.4)

گروهی از کشورهای آسیای و افریقایی محاط به خشکه در کنفرانس سال ۱۹۶۵ در باره تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه، پیش‌نویس ماده‌هایی را پیشکش کردند که در آن گفته می‌شد که یک دولت ساحلی مکلف است به دولت همسایه محاط به خشکه خود منطقه‌های آزاد را در بندرهای خویش واگذارد. در آن پیش‌نویس هم چنان بیان شده بود که منطقه‌های آزاد باید در زیر نظارت مقام‌های گمرکی دولت محاط به خشکه قرار گیرد. این دیدگاه از سوی نمایندگان کشورهای کنفرانس نیویارک در سال ۱۹۶۵ قبول نشد.

نمایندگان دولت‌های ساحلی، و هم‌چنان نمایندگان دولت‌های چک‌وسلواکیا، مجارستان، مغولستان، سوئیس و اتریش می‌انگاشتند که پیمان‌نامه نباید یک دولت ساحلی را مکلف بسازد که در بندرهای خویش منطقه‌های آزاد برای دولت‌های محاط به خشکه برپا دارد. آنان دیدگاه خویش را با این دلیل استوار می‌کردند که در بعضی از منطقه‌های جهان، مثلاً در اروپا، در واقعیت، نیازی برای برپایی چنین منطقه‌هایی نیست، چون درین جا به اندازه کافی بندرهای آزاد، منطقه‌های تجارتی آزاد و منطقه‌های دیگر دارای امتیازهای خوب گمرکی وجود دارند. از نظر بیش‌ترین نمایندگان، پرسمان ایجاد منطقه‌های آزاد در آن حالت‌هایی که دولت محاط به خشکه، سخت به آن نیاز دارد باید بر مبنای توافق‌نامه میان دولت‌های ذی‌علاقه حل گردد، ولی در پیمان‌نامه تنها باید از امکان ایجاد چنین منطقه‌ها در بندرهای دولت ساحلی یادآوری شود.

به پیشنهاد هیأت نمایندگان برازیل، چک‌وسلواکیا، بلژیک، لهستان، سوئیس، تایلند، هالند، هند و تانزانیا، کنفرانس فیصله کرد که مفهوم منطقه آزاد را در پیمان‌نامه مشخص نسازد، و ازین رو، هنجاری را که دولت‌های یادشده آسیایی و افریقایی درباره نظارت از منطقه آزاد از سوی مقام‌های گمرکی دولت‌های محاط به خشکه، پیشکش کرده بودند در پیمان‌نامه گنجانیده نشد، چون این امر در رفتار دولت‌ها درین بخش سودمند پنداشته نشد.

بند ۱ ماده ۸ پیمان‌نامه که با در نظر داشت به‌سازی فوق از سوی دولت‌های آسیایی و افریقایی محاط به خشکه، بیان شده است که «برای آسان‌سازی رفت‌وآمد ترانزیتی، در بندرهای وارداتی و صادراتی دولت‌های ترانزیت و بر پایه توافق‌نامه میان این دولت‌ها و

دولت‌های محاط به خشکه، می‌تواند<sup>۵۱</sup> محله‌های آزاد یا تسهیلات گمرکی دیگر ایجاد گردد<sup>۵۲</sup>.

از آن جایی که مطابق با بند پ ماده ۱ پیمان نامه فیصله شده بود که حق رفت و رو ترانزیتی به یک دولت محاط به خشکه برای دسترسی به دریا، هم از طریق سرزمین دولت ساحلی و هم از طریق دولت محاط به خشکه که میان آن دولت محاط به خشکه و دریا قرار دارد، اعطا می‌گردد؛ کنفرانس به پیشنهاد دولت رواندا<sup>۵۳</sup> در ماده ۸ پیمان نامه بند دوم را بگنجانید که ایجاد منطقه‌های آزاد یا تسهیلات گمرکی را در دولت‌های دیگر ترانزیتی که به دریا راه ندارند یا بندر دریایی ندارند، پیشبینی می‌کند.<sup>۵۴</sup>

به این شکل در ماده ۸ پیمان نامه درباره تجارت ترانزیتی دولت‌های محاط به خشکه که از منطقه‌های آزاد سخن می‌گوید، کدام تعریفی از منطقه آزاد ندارد، گشایش چنین منطقه را بیان نمی‌کند، تنها خاطرنشان می‌سازد که این منطقه‌ها می‌توانند بر اساس توافق میان دولت‌های ذی‌علاقه تاسیس شوند.

در کمیته عمیق دریاها و در کنفرانس سوم ملل متحد درباره دریاها، کشورهای روبه‌رشد محاط به خشکه که نمایندگان دولت‌های مجارستان و چک و سلواکیا نیز به آنها پیوسته بودند، پیشنهاد نمودند که باید هنجارهای عام که به منطقه‌های آزاد قابل کاربرد

---

<sup>۵۱</sup> در پیش‌نویس کشورهای آسیایی و افریقایی به جای (may) واژه (should) کاربرده شده بود.  
<sup>۵۲</sup> عبارت «تسهیلات گمرکی دیگر» به پیشنهاد دولت رواندا به متن گنجانیده شد. (doc. TD/TRANSIT/L.21). این عبارت به معنای هرگونه امتیازهای گمرکی است که در بندرهای ترانزیتی دولت ساحلی که منطقه‌های آزاد شمرده نمی‌شوند، به دولت‌های محاط به خشکه واگذار می‌شود، مانند: حق داشتن نماینده گمرکی برای ارتباط با مقام‌های گمرکی دولت‌های ساحلی و نظارت بر روند بارهای ترانزیتی کشور خویش در بندر دولت ساحلی.

(United Nations Treaty Series, vol.597, No 8641, p. 1).

<sup>۵۳</sup> Doc. TD/TRANSIT/L. 21

<sup>۵۴</sup> بند ۲ ماده ۸ در رابطه میان دولت‌ها عملی نشد. در رفتار دولت‌ها نشانه‌ای وجود ندارد که در آن تسهیلات یاد شده واگذار شده باشد.

باشد، تهیه گردد. در پیش‌نویسی که از سوی این گروه از کشورها<sup>۵۵</sup> پیشکش شده بود، چنین هنجارهای عامی می‌توانستند این‌ها باشند:

۱ - بیرون‌سازی منطقه‌های آزاد از ساحهٔ عمل قاعده‌های گمرکی دولت‌های ساحلی، ولی با حفظ صلاحیت قضایی دولت‌های ساحلی در پرسمان‌های چون نظم اجتماعی و امور بهداشتی در آن.

۲ - واگذاری به کشورهای محاط به خشکه، حقوقی هم‌چون، گماشتن ماموران گمرکی در بندرهای ترانزیت یا منطقه‌های ترانزیت که هم‌خوان با رویهٔ دولت‌ها، این اختیار را داشته باشند که کشتی‌هایی را که بارهای آن‌ها، به سوی کشور محاط به خشکه می‌روند یا از آن کشور به بندر می‌آیند، به لنگرگاه (اسکله) جابه‌جا کنند؛ کارهای بارگری و باربندی را سازمان‌دهی و رهنمایی کنند، و نیز، سندها و مدرک‌ها را ثبت نموده و خدمات لازم دیگر را برای عملی شدن شتاب‌ناک و بی‌درنگ رفت‌و‌رو ترانزیتی انجام دهند.

پیشنهاد دولت‌های محاط به خشکه، از سوی بسیاری دولت‌های ساحلی در حال رشد، شدیداً رد شد، که سرانجام، به عنوان یک سازش، در پیش‌نویس پیمان‌نامه، همان پی‌نوشت (هنجار، قاعده، مقرره) گنجانیده شد که ما در بند ۱ مادهٔ ۸ از آن یاد کردیم.



## ۵ - رفتار اتحاد جماهیر شوروی [سابق] در بخش اعطای ترانزیت به دولت‌های محاط به خشکه از ساحل دریاها

اتحاد شوروی [سابق] به فرنام یک دولت ساحلی، در رابطه با چهار دولت محاط به خشکه، یک دولت ترانزیت ساحلی شمرده می‌شد: افغانستان، چک و سلواکیا، مجارستان (هنگری) و مغولستان. ازین چهار کشور، بیش‌تر کشورهای مغولستان و افغانستان، علاقه‌مند دسترسی به بندرهای شوروی بودند؛ چون، برای دولت‌های چک و سلواکیا و مجارستان دسترسی به دریاها از طریق سرزمین دولت‌های دیگر هم، آسان‌تر است و هم، از دیدگاه اقتصادی سودمندتر می‌باشد.

دولت شوروی از همان روزهای آغازین پیدایش خود، ضمن طرف‌داری از رشد مناسبات حقوق برابرانه و دوستانه با تمام خلق‌ها و ملت‌ها، تلاش‌های قانونی این کشورها را برای این‌که دسترسی تضمین شده به دریا داشته باشند، درک می‌کرد. ازین رو، اتحاد شوروی یکی از نخستین دولت‌های ساحلی بود که پیمان‌نامه نیویورک دربارهٔ تجارت ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه را تصویب کرد. با آن‌هم، باید یادآور شد که این پیمان‌نامه چندان هنایش یا تاثیر مهم در ساماندهی نقل و انتقال ترانزیتی چهار دولت یاد شده از طریق سرزمین شوروی سابق نداشت، چون مسأله‌های زیادی در رابطه با ترانزیت به دریا، توسط توافق‌نامه‌های دوجانبه و چندجانبه که پیش از سال ۱۹۶۵ امضا شده بودند، حل گردیده بود. مناسبات میان افغانستان و اتحاد شوروی در بخش ترانزیت، توسط توافق‌نامهٔ ۲۸ جون سال ۱۹۶۵ افغان - شوروی در امور ترانزیت تنظیم شده بود. مطابق مادهٔ ۱ و ۲ توافق‌نامه، طرف‌های متعاقد یا هم‌پیمان آزادی ترانزیت کالاها را از سرزمین یک‌دیگر، بر اساس اصل دوسویه [متقابل] و می‌گذارند و بر پایهٔ آن شرط‌هایی اجرا می‌کنند که ترانزیت برای کالاهای کشورهای سوم از سرزمین آنان تعیین شده است. حق ترانزیت آزاد شامل تمام کالاهایی می‌شود که ترانزیت یا گذر آن‌ها مطابق قانون از سرزمین افغانستان یا اتحاد شوروی ممنوع نباشند، صرف نظر از تفاوت‌های مانند کشور منشای کالاها و کشور مقصد کالاها.<sup>۵۶</sup>

<sup>۵۶</sup> Ведомости Верховного Совета СССР 28 мая 1955 г. No:17, ст. 1 и 2

این توافق‌نامه به ترانزیت اشخاص یا کسان نمی‌پردازد، اما در ماده ۵ پیشبینی می‌شود که دارایی شخصی شهروندان هر دو کشور هنگامی که جدا از دارنده‌اش، مسیر ترانزیت را می‌پیمایند، نیز می‌توانند مطابق شرط‌های تعیین شده در این توافق‌نامه از سرزمین دولت‌های هم‌پیمان بگذرند.

هم‌خوان با ماده ۳ این توافق‌نامه، از کالاهای ترانزیتی، هیچ‌گونه محصول، تعرفه یا مالیه گرفته نمی‌شود، به جز از آن هزینه‌هایی که در رابطه با پوشش خدمات ترانزیتی، در قطعه‌های بازرسی اخذ می‌گردد و آن‌هم باید پایین‌ترین تعرفه ممکن باشد.

توافق‌نامه افغان - شوروی درباره مشکلات ترانزیتی، دارای خصوصیت مهمی بود که آن را از توافق‌نامه‌های دیگر ترانزیتی متمایز می‌ساخت و نمونه آشکار تلاش اتحاد شوروی در راستای رشد مناسبات سودمند متقابل بود. مطابق ماده ۴ توافق‌نامه، پرداخت برای ترانزیت کالاها و خدمات ترانزیتی از طریق تحویل‌دهی کالاها تعیین می‌شد که هر سال اندازه آن از سوی طرف‌های متعاقد، بر مبنای پروتکل‌ها درباره گردش کالا به امضا می‌رسید. حجم کالاهای ترانزیتی افغانی از سرزمین شوروی، به مراتب بیش‌تر از حجم کالای ترانزیتی شوروی از سرزمین افغانستان بود. به همین سبب، در ماده ۴ بیش‌تر برای جانب افغانی دل‌چسپ بود، اول‌تر از همه به خاطر این‌که هزینه‌های وارداتی و صادراتی اش را در ارزش خارجی کم می‌کرد و به رشد صادرات کالاهای افغانی در شوروی مدد می‌رساند.

امور روزانه و مشخص در رابطه با ترانزیت بارها از سرزمین اتحاد شوروی یا از سرزمین افغانستان، توسط قراردادی که میان وزارت تجارت افغانستان و «سیوزونیش ترانس» امضا می‌شد، تنظیم می‌گردید.

مطابق این قرارداد، در صورت انتقال بارهای صادراتی یا وارداتی افغانستان از طریق سرزمین اتحاد شوروی، در رابطه با هر دسته از محموله‌ها، کم از کم ده روز پیش‌تر از آمادگی آنان به ارسال، آگهی‌های کامل از نام کالاها، چگونگی انتقال آن‌ها، وزن، اندازه آن‌ها، نام‌های شرکت‌های فرستنده و گیرنده آن کالاها به «سیوزونیش ترانس» داده می‌شود.

«سیوزونیش ترانس» کالاهای افغانی را در بندر کوشک و بندر ترمذ می‌گرفتند و رسانیدن آن را تا به بندر مقصد، به دوش می‌گیرند. «سیوزونیش ترانس» می‌توانست کالاها و بارهای وارداتی افغانی را از بندرهای کشورهای سوم (ثالث)، از بندرهای خود اتحاد

جماهیر شوروی و از ایستگاه‌های راه‌های آهن مرزی شوروی بپذیرند و از آن‌جا به حساب خود، تا به کوشک و یا بندر ترمذ بیاورند. برای سهم‌گیری در پذیرش و ارسال کالاها ترانزیت افغانی، سازمان‌های ترابری افغانی حق داشتند نمایندگان خویش را در نقطه‌های مرزی کوشک و ترمذ بگمارند.

«سیوزونیش ترانس» مطابق با فقره ۷ قرارداد یادشده، رسانیدن کالاها افغانی را به مدت‌های زیر تضمین می‌کند:

شماره واردات / صادرات	نقطه‌های ارسال و دریافت	محموله‌های باری کامیونی	محموله‌های غیر کامیونی (کوچک‌تر)
۱	تا هامبورگ و بر عکس	روز ۳۵	روز ۵۲
۲	تا لندن بر عکس	روز ۴۰	روز ۵۶
۳	تا نیویارک و بر عکس	روز ۵۶	روز ۹۰

انباشت و نگهداری بارهای ترابری برای ارسال بعدی، در نقطه‌هایی که در سرزمین اتحاد شوروی قرار داشتند، از سوی «سیوزونیش ترانس» تامین می‌شود.

برای جبران مصرف‌های «سیوزونیش ترانس»، در رسانیدن محموله یا بارها در اروپا، طرف افغانی ده درصد کل قیمت را به ارز خارجی می‌پرداخت و از اروپا تا ایالات متحده آمریکا، همه طرف‌ها صد درصد به ارزش خارجی می‌پرداخت.

اتحادی شوروی هم‌نوا با اصل انترناسیونالیزم سوسیالیستی، بر پایه برابری حقوق کامل، منفعت‌های متقابل و همیاری رفیقانه به دولت‌های برادر سوسیالیستی مجارستان، مغولستان و چک‌وسلواکیا بر مبنای توافق‌نامه‌های دوجانبه حق ترانزیت آزاد را از سرزمین خویش، برای مسافران (رهروان)، محموله‌ها و کالاها این کشورها، بر اساس شرط کامل‌الوداد (کشور دوست بهره‌مند) اعطا می‌کرد.

وسیله‌های ترابری، بارها، محموله‌ها و بسته‌های پستی (بیکی) این کشورها که از سرزمین شوروی ترانزیت می‌شدند، مطابق به بند ۶ ماده ۳ توافق‌نامه درباره همکاری و

کمک متقابل میان کشورهای سوسیالیستی در پرسمان‌های گمرکی،<sup>۵۷</sup> می‌توانستند تنها مورد بازرسی ظاهری قرار بگیرند. اما در صورت نیاز، آن‌گاهی که بنابر نگرش‌های امنیتی، بهداشتی یا دلیل‌های جدی دیگر برای بازرسی داخلی آن‌ها موجود می‌بود، بازرسی داخلی انجام می‌یافت.

اتحاد شوروی با کشورهای مجارستان، مغولستان و چک‌وسلواکیا توافق‌نامه‌های خاص دوجانبه دربارهٔ ترانزیت نداشت، مانند توافق‌نامهٔ افغان - شوروی سال ۱۹۵۵ که با افغانستان داشت.

حمل‌ونقل ترانزیتی کالاها و مسافران این سه کشور از طریق راه‌های آهن تا بندرهای شوروی بر اساس توافق‌نامه‌های چندگانه که میان دولت‌های سوسیالیستی عقد شده‌اند، اجرا می‌شد، از جمله: توافق‌نامه دربارهٔ حمل‌ونقل بارها از راه‌های آهن بین‌المللی کشورهای عضو، توافق‌نامه دربارهٔ تعرفه واحد ترانزیتی کشورهای عضو، دربارهٔ رفت‌وآمدهای مسافران میان کشورهای عضو، دربارهٔ تعرفه‌های واحد رفت‌وآمدهای مسافران کشورهای عضو.

بر اساس توافق‌نامه دربارهٔ حمل‌ونقل بارها از راه‌های آهن بین‌المللی کشورهای عضو، راه‌های آهن شوروی ملزم بودند که تمام بارهایی را که از کشورهای مجارستان، مغولستان و چک‌وسلواکیا می‌آیند یا به آن کشورها می‌رفتند، انتقال دهند؛ به جز از موارد آتی:

- ۱ - چیزهایی که در انحصار ادارهٔ پستی یکی از این سه کشور قرار داشتند و راه‌های آهن آنان به حمل‌ونقل آن سهیم بودند.
- ۲ - پرتابه‌های ترکنده، مهمات آتش‌انداز و جنگ‌افزار، مگر آن‌چه که تنها برای شکار و ورزش کار می‌آمد.
- ۳ - ماده‌های منفجره، ماده‌های فشرده شده، آب‌گون شده، منحل شده در زیر فشار گازها، چیزهای خودسوز، و نیز چیزهای پرتوزا.

<sup>57</sup> Ведомости Верховного Совета СССР 26 мая 1963 г. No: 18,

شرکت‌کنندگان این توافق‌نامه دولت‌های زیر بودند: بلغارستان، مجارستان، آلمان شرقی، لهستان، رومانی، اتحاد شوروی و چک‌وسلواکیا.

بسیاری از بارها، مانند، دامها و ددان، بارهای زودپوسیدنی، بارهای خیلی سنگین، بارهای بس دراز، بارهای بس بزرگ و غیره تنها بر اساس رعایت شرطهای خاص که در ماده ۵ توافق نامه درباره حمل و نقل بارها از راههای آهن بین المللی کشورهای عضو ذکر شده است، می توانستند انتقال یابند.

پرداخت پول به هدف انتقال کالاهای ترانزیتی دولت های عضو توافق نامه بر اساس تعرفه واحد ترانزیتی پرداخته می شد. تراز نسبتن پایین پرداخت تعرفه، پایداری (استواری) تعرفه واحد ترانزیتی امکان می داد که هزینه های ارزی در رابطه با ترابری ترانزیتی را به درستی برنامه ریزی کرد و در راه رشد تجارت خارجی کشورهای سوسیالیستی تأثیری مثبت گذاشت.

حمل و نقل مستقیم مسافران، محموله ها و بارها از طریق راه های آهن بین المللی و هم چنان حمل و نقل مسافران و بارکوله های آنان میان کشورهای مجارستان، مغولستان، چک و سلواکیا و بندرهای شوروی، به گونه آمیخته از طریق راه های آهن و راه های دریایی (که در توافق نامه درباره تعرفه واحد ترانزیتی) نشان داده شده بود، بر اساس توافق نامه درباره رفت و آمدهای مسافران میان کشورهای عضو تنظیم شده است.

بر اساس توافق نامه درباره رفت و آمدهای مسافران میان کشورهای عضو، شخص های زیر در ترن، اجازه ورود نداشتند و یا در زمان سفر از ترن بیرون کشیده می شدند: (۱) آنانی که قانون ها و مقررات مربوط به راه های آهن را در مسافرت رعایت نمی کردند و رفتارهای ناشایسته نشان می دادند.

(۲) کسانی که بیمار بودند و به تشخیص پزشکان، اگر برای آنان پیش از پیش جای جداگانه تعیین نمی شد، به امنیت و صحت مسافران دیگر خطرناک شمرده می شدند. در مقررها تعیین شده بود که چیزهای آتش زا، آسان افروز، مانند سلاح های آتش افروز و نیز شی ها و پدیده های واگیر و ساری که مطابق مقرره های گمرکی و مقرره های دیگر، حمل و نقل آن ها ممنوع است، نمی توانستند به عنوان بارکوله دستی حمل شوند. مطابق توافق نامه درباره رفت و آمدهای مسافران میان کشورهای عضو حمل و انتقال جامه دان ها و کالاهای زیر ممنوع بودند:

- ۱ - تمام شی‌های آتش‌زا، چیزهای آسان‌افروز، خودبه‌خودسوز، ترکنده، پرتوزا (رادیواکتیف)، شی‌های زهرناک، سلاح‌های آتش‌زا، مهمات جنگی، اشیایی که می‌توانستند به جامه‌دان‌ها (چمدان‌ها) و کالاهای رهروان دیگر یا به راه آهن زبان برسارند.
- ۲ - شی‌هایی که می‌توانستند عفونت یا گند به بار آرند و یا بوی بد داشته باشند.
- ۳ - طلا، نقره، پلاتین و چیزهای برساخته از آن، ورق‌ها یا برگه‌های گران‌بها، پول‌های فلزی یا کاغذی، مروارید، سنگ‌های گران‌بها و سایر اشیای هنری گران‌بها.
- ۴ - جانوران، به جز از حیوان‌های کوچک خانگی، مانند سگ‌ها، بوزینه‌ها، پرندگانی در قفس یا جاهای مناسب دیگر که بر اساس پیش‌نوشت‌های دام‌پزشکی ممنوع نمی‌بود.
- ۵ - چیزهایی که حمل‌ونقل آن به انحصار ادارهٔ پستی یکی از کشورهای عضو قرار داشت.
- ۶ - فرآورده‌های زود گند.

کشورهای اروپایی عضو سازمان هم‌پاری اقتصادی در دسمبر سال ۱۹۵۹ توافق‌نامه دربارهٔ استفاده مستقیم و یک‌جایی از راه‌های آهنی و راه‌های رودخانه‌یی امضا کردند که در آن استفاده از راه‌های آهن و رودخانهٔ دانیوب نیز شامل می‌شد. دو کشور چک‌وسلواکیا و مجارستان می‌توانستند از این رودخانه برای دسترسی به دریای آزاد از سرزمین شوروی بهره‌گیرند. در توافق‌نامه هم‌چنان پرداخت تعرفه مستقیم تهیه گردید و پذیرفته شد که تعرفه از بابت انتقال کالاها از نقطهٔ آغاز پرداخته می‌شد و تا نقطهٔ پایان که همان ایستگاه ریل یا بندر مقصد می‌باشد، دیگر پرداختی صورت نمی‌گرفت.

تراز موجود تعرفهٔ مستقیم از نظر اقتصادی برای صاحبان کامیون‌های باربری به منظور استفادهٔ یک‌جایی از راه‌های آهن و راه‌های رودخانه‌یی از طریق دانیوب چندان دل‌چسپ نمی‌نمود، زیرا قیمت پرداخت حمل‌ونقل کالاها بر اساس تعرفهٔ مستقیم تقریباً تفاوتی با انتقال کالاها به گونهٔ مستقیم از طریق راه‌های آهن نداشت و گاهی هم بیش‌تر از تعرفهٔ راه آهن مستقیم بود که در توافق‌نامه‌ها دربارهٔ تعرفه واحد ترانزیتی کشورهای عضو و توافق‌نامه دربارهٔ رفت‌وآمدهای مسافران میان کشورهای عضو تعیین شده بود. از این رو،

توافق نامه درباره حمل و نقل بین المللی مستقیم و یک جایی از طریق راه های آهن و راه های رودخانه بی در مرحله های بعدی در رفتارهای ترابری ترانزیتی استفاده نشد.

در ماه جون سال ۱۹۷۴ دولت های اتحاد شوروی، بلغاریا، مجارستان، جمهوری دموکراتیک آلمان، لهستان (پولند)، رومانی و چکوسلواکیا توافق نامه ای را درباره شرط های عام حمل و نقل باربری های بین المللی از طریق خودروهای باربری به امضا رسانیدند. در پیوست های این توافق نامه اصل های بنیادین گنجانیده شده بود که بر پایه آن تعرفه های تعیین می گردید و فهرستی از مدرک ها و اسناد تهیه می شد.

حمل و نقل ترانزیتی مسافران از طریق خودرو از کشورهای چکوسلواکیا و مجارستان در سرزمین شوروی و بازگشت از آن بر اساس توافق نامه ۵ ماه دسمبر سال ۱۹۷۰ که در برلین میان دولت های اتحاد شوروی، جمهوری دموکراتیک آلمان، مجارستان، لهستان و چکوسلواکیا امضا شد، اجرا می گردد.

این حمل و نقل می توانست تنها از سوی کسانی انجام یابد که در سرزمین یکی از دولت های هموند ثبت نام شده بودند و اجازه حمل و نقل را از سوی مقام های با صلاحیت آن کشوری که در سرزمین اش این حمل و نقل اجرا می شد، داشتند. کشورهای هم پیمان می توانستند ترابری ترانزیتی را در سرزمین خویش که بر پایه این قرارداد اجرا می شد، در صورت بیماری همه گیر، بلاهای طبیعی یا به دلیل های مهم دیگر به گونه موقتی و گذرا محدود کنند یا قطع نمایند.

همراه با توافق نامه های چند جانبه، پرسمان های ترابری ترانزیتی دولت های چکوسلواکیا و مجارستان در توافق نامه های دوجانبه نیز بررسی شده بود. به گونه نمونه، در توافق نامه شوروی و مجارستان درباره راه های بین المللی موتورزو، طرف ها متعهد می شوند تا رشد ترابری موتورزو (خودرُو) را از سرزمین خویش به سرزمین کشور سوم مساعدت کنند.

همان گونه که بیان شد، چکوسلواکیا و مجارستان دل چسپی زیادی برای دسترسی به آب های آزاد از سرزمین اتحاد شوروی نداشتند. به علت حجم پایین حمل و نقل محموله ها این کشورها «سیوزونیش ترانس» هیچ قراردادی با شرکت های ترابری این دو کشور درباره خدمات ترابری در سرزمین شوروی نبسته بود، خدماتی هم که درین زمینه انجام می یافت تنها بر اساس موقعی و یگان باری صورت می گرفت.

خدمات ترابری و وارداتی و صادراتی با مغولستان در رابطه با کالاهایی که از سرزمین شوروی می‌گذشتند، بر اساس قرارداد میان «سیوزونیش ترانس» و پنج شرکت جمهوری مردم مغولستان که در بخش تجارت خارجی فعال بودند، انجام میافت.



## فصل سوم

### کشورهای درون قاره‌ای و پرسمان‌های سامان‌دهی بهره‌گیری از منابع‌های اقیانوس جهانی

در رابطه با رشد توفانی و تندبادانه فناوری برای دسترسی به کان‌سارهای سودمند در ژرفناها و اعماق اقیانوس‌ها و دریاها، و نیز در زمینه کشتی‌رانی و ماهی‌گیری، به تصمیم مجمع عمومی ملل متحد کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها دعوت شد که برای تهیه آن چندین سال کمیته استفاده صلح آمیز از اعماق دریاها و اقیانوس‌ها خارج از محدوده عمل کرد صلاحیت قضایی مصروف بود.

#### ۱- ویژگی حق دولت‌های درون قاره‌ای در رابطه با بهره‌برداری از منابع‌های جاندار منطقه اقتصادی دولت ساحلی همسایه

در نشست‌های نخستین کمیته بستر دریاها، گروهی از کشورها، به نوبت نخست، از کشورهای روبه‌رشد، پیشنهادی را درباره ضرورت شناسایی نیازمندی‌های دولت‌های ساحلی به دفاع، نگهبانی و تنظیم ماهی‌گیری به نفع شهروندان خویش در منطقه بیرون از مرز آب‌های سرزمینی پیشکش کردند. این کشورها خاطر نشان کردند که اصل آزادی ماهی‌گیری در آب‌های آزاد که در حقوق بین‌المللی شناخته شده است، هرچند برابری حقوقی را در بهره‌گیری از دارایی‌های آب‌های آزاد، برای تمام کشورها اعلام می‌دارد، اما در عمل، منفعت‌های دولت‌های روبه‌رشد را تامین نمی‌کند، چون دولت‌های روبه‌رشد با نداشتن

توانایی‌های مادی و فنی نمی‌توانند دورتر از ساحل‌های خویش، به گونه یکسان با آن دولت‌هایی که چنین توانایی را دارند و صاحب ناوهای ماهی‌گیری مجهز و بسیج شده‌اند، ماهی‌گیری کنند.<sup>۱</sup>

این دیدگاه در کمیته بستر دریاها و کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها از سوی بیش‌ترین کشورها پذیرفته شد و در پیش‌نویس‌ها در رابطه با حقوق دولت‌های ساحلی به برپایی منطقه انحصاری ۲۰۰ میلی باژتاب یافت. منطقه اقتصادی آن منطقه دریایی است که پیوسته به دریای سرزمینی بوده و دولت ساحلی در آن حق حاکمیت خویش را بر منبع‌های حیاتی و معدنی که در بستر دریا، کف دریا و زیر بستر آن واقع است، اجرا می‌کنند.<sup>۲</sup>

گروهی کوچکی از دولت‌های آمریکای لاتین مانند اوروگوای، پیرو، اکوادور، کوستاریکا، آرژانتین، پانامه و برازیل که هم در کمیته و هم در کنفرانس، به گونه فعال و کنا از سوی جمهوری توده چین حمایت می‌شدند، به این امر پامی‌فشرددند که حق کشورهای ساحلی باید به برقراری ۲۰۰ میلی منطقه اقتصادی و هم به برقراری ۲۰۰ میلی آب‌های ساحلی شناخته شود، زیرا از دیدگاه آنان، تنها ازین طریق است که می‌توان دفاع واقعی منفعتهای دولت‌های ساحلی را تضمین کرد.

جریان کار در نشست‌های نخستین کمیته بستر دریاها نشان داد که نمایندگان دولت‌های محاط به خشکه در رابطه با گرایش در راستای شناسایی قلمروی حاکمیت دولت‌های ساحلی بر منطقه‌های گسترده در دریا، نظر بس منفی داشتند، چون این شناسایی، وضعیت این کشورها را که اکنون بد است، باز بدتر می‌ساخت. موقف یا ایستمان

<sup>۱</sup> O. H. Хлестов, проблемы международно- правовые проблемы Мирового океана, «международная жизнь», 1973 Г., No 2

<sup>۲</sup> ضمن این که پیش‌نویس‌های ارایه شده، حقوق دولت‌های ساحلی را بر منبع‌های جاندار و غیرجاندار منطقه اقتصادی می‌پذیرند، با آن‌هم، آن‌ها در مورد رژیم حقوقی منطقه‌ها و سازوکار بهره‌برداری از آن منبع‌ها ناهم سان می‌باشند. واکاوی این پیش‌نویس‌ها را در این اثر بخوانید: ( В. Ярославцев Мировой океан и международное право, - международная жизнь, 1975

کشورهای محاط به خشکه از سوی دولت‌های دارای وضعیت نامناسب جغرافیایی، یعنی از سوی کشورهایی که به سبب موقعیت خاص جغرافیایی، تنها دسترسی محدود و کم‌پهنا به دریا دارند، نیز پشتیبانی می‌شد.<sup>۳</sup>

با آن‌هم، نمایندگان دولت‌های محاط به خشکه با رد کامل اندیشه منطقه سرزمینی با پهنا ۲۰۰ میلی<sup>۴</sup>، از پیش‌نویس منطقه انحصاری اقتصادی، در صورتی که منافع‌های آنان نیز در نظر گرفته شود، موافقت کردند. در بیانیه نماینده بولیویا در کمیته اعماق دریاها گفته شده است: «برای این‌که کشورهای درون‌قاره‌یی از پذیرش منطقه اقتصادی بسته که برای دولت‌های ساحلی منافع‌های بس مهم دارد، پشتیبانی کنند؛ لازم است که دولت‌های محاط به خشکه به منبع‌های جاندار درین منطقه با شرط‌های مساوی با دولت‌های ساحلی دسترسی داشته باشند.<sup>۵</sup>

نمایندگان دولت‌های ساحلی دیدگاه (موقف) دولت‌های محاط به خشکه را درک کردند. این دیدگاه در پیش‌نویس‌های ماده‌های راجع به منطقه اقتصادی که به کمیته بستر دریاها و کنفرانس پیشکش شد، بازتاب یافته است.

نخستین سند که در آن حق دولت‌های محاط به خشکه در منطقه انحصاری اقتصادی به گونه رسمی شناخته شده است، پیش‌نویس کینیا است که در سال ۱۹۷۲ تقدیم کمیته درباره بستر دریاها شد و برپایه برآیندهای سیمینار منطقه‌ای کشورهای افریقای دریاوندایی ریزی شده بود. در ماده ششم پیش‌نویس گفته می‌شود که «دولت ساحلی بهره‌برداری از منابع جاندار را در اندرون منطقه خویش برای کشورهای همسایه خویش که ساحل دریایی ندارند، برای کشورهایی که تقریباً ساحل دریایی ندارند و هم‌چنان برای کشورهایی که شیلات قاره‌یی اندک دارند، اجازه می‌دهد، به شرطی که شرکت‌های تولیدی آن دولت‌ها به زیر بازرسی مؤثر سرمایه ملی قرار داشته باشد.<sup>۶</sup>

<sup>۳</sup> Doc. A/AC. 138/SR. 83; Doc. A/AC. 138/SR. 85; Doc. A/AC. 138/SC. II/ SR.57.

<sup>۴</sup> در پیش‌نویسی که از سوی دولت‌های افغانستان، اتریش، مجارستان، نیپال، بلغارستان، بلژیک، هالند و سنگاپور پیشنهاد شده بود، نوشته شده بود که پهنا ۲۰۰ میلی (۱۲ میل باشد). (doc.)

(A/AC. 138/55)

<sup>۵</sup> Doc. A/AC. 138/SC.II/SR.32

<sup>۶</sup> Doc. A/AC. 138/SC.II/L.10.

پیش‌نوشت‌های ماده ششم پیش‌نویس کینیا، در اعلامیه سازمان وحدت آفریقا سال ۱۸۷۳ در رابطه با حقوق دریاها رشد بیش‌تری یافت که در آن گفته شده است «کشورهای آفریقایی می‌پذیرند برای این که منبع‌های جاندار منطقه به خدمت همه مردمان این منطقه قرار گیرد، باید کشورها درون‌قاره‌یی و دیگر کشورهای که در وضعیت نامناسب جغرافیایی واقع اند، بر بنیاد حقوق برابر مانند شهروندان دولت‌های ساحلی، بر پایه همبستگی آفریقایی و بر اساس آن توافق‌نامه‌های دوجانبه یا چندجانبه که می‌توانند در آینده تهیه شوند، حق دریافت سهمی در بهره‌برداری منبع‌های جاندار منطقه‌های اقتصادی کشورهای همسایه ساحلی خویش، داشته باشند.<sup>۷</sup>

از آغاز سال ۱۹۷۳ بدینسو، در عمل، تمام پیش‌نویس‌هایی که در رابطه با منطقه اقتصادی برای بررسی به کمیته بستر دریاها و کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها پیش کشیده شده است، از حقوق کشورهای محاط به خشکه درین زمینه یاد می‌کنند.

بر پایه پیش‌نویس‌های پیشنهادشده، می‌شود یافته‌های زیر را یادآور شد:

نزدیک به همه دولت‌های ساحلی که به پشتیبانی از مفهوم منطقه اقتصادی سخنرانی کردند، حق کشورهای محاط به خشکه را به کاوش و بهره‌برداری از منبع‌های جاندار منطقه اقتصادی دولت‌های همسایه ساحلی بر پایه دادگرانه یا بدون تبعیض شناخته‌اند.

همراه با آن نمایندگان دولت‌های ساحلی به این باور اند که چنین حقی تنها از راه بستن توافق‌نامه‌ها میان دولت‌های علاقه‌مند به موضوع می‌تواند عملی و اجرایی شود. چنانچه نماینده کینیا، ضمن سخنرانی خویش در نشست کاراکاس، در کنفرانس خاطر نشان کرد: «هیأت نمایندگی کینیا مشکلی نمی‌بیند بر این که از آن مقرره‌هایی پشتیبانی کند که برای دولت‌های محاط به خشکه امکان‌هایی را پیشبینی می‌کند تا در کاوش و بهره‌برداری از منبع‌های جاندار منطقه اقتصادی دولت‌های همسایه ساحلی بی‌تبعیضانه شریک شوند.

<sup>۷</sup> اعلامیه سازمان وحدت آفریقا سال ۱۹۷۳ در میان کمیته اعماق دریاها به فرنام یک سند رسمی که دیدگاه دولت‌های آفریقایی را درباره حقوق دریا بازمی‌تاباند، پخش شد (doc.A/AC.138/89). مفاد اعلامیه سال ۱۹۷۲ درباره کشورهای محاط به خشکه هم‌چنان در اعلامیه دیگر آن سازمان در سال ۱۹۷۴ درباره حقوق

اما چنین شراکتی تنها بر پایه توافق نامه‌های دوجانبه یا منطقه‌ای می‌تواند خردمندانه باشد».

در ماده ۱۹ پیش‌نویس ماده‌ها درباره منطقه اقتصادی که از سوی نمایندگان دولت‌های بلاروس، بلغاریا، جمهوری دموکراتیک آلمان، لهستان، اتحاد شوروی و اکراین پیشکش شد، گفته می‌شود که «چگونگی بهره‌برداری از سوی دولت‌های محاط به خشکه... به ویژه پیشبرد ماهی‌گیری در منطقه اقتصادی دولت‌های همسایه ساحلی بر بنیاد اصل برابری با شهروندان آن کشور، از راه امضای توافق نامه‌ها توسط دولت‌های علاقه‌مند، برقرار می‌گردد». همین‌گونه مقررها به پیش‌نویس‌های دولت‌های دیگر، نیز دیده می‌شود.

کشورهای ساحلی درحال رشد آسیا و افریقا در پیش‌نویس‌های خویش قیدی را گنجانیده بودند که مطابق آن امتیاز ماهی‌گیری در منطقه اقتصادی دولت‌های ساحلی تنها به شهروندان کشورهای محاط به خشکه یا به شرکت‌هایی که زیر نظارت مؤثر و عملی آن دولت‌ها قرار دارند، واگذار می‌شوند و نمی‌تواند به طرف سوم داده شود، نه از راه کدام مجوز یا پروانه و نه از راه ساختن شرکت‌های مختلط.

دو پیش‌نویس دیگری که یکی از سوی دولت‌های ۱۲ کشور افریقایی و دیگری از سوی کشورهای هند، کانادا، کینیا و سریلانکا پیشنهاد شده بودند، دارای ویژگی‌های متمایز بودند. در آن‌ها پیشینی شده است که در توافق نامه‌های دوجانبه میان دولت‌های ساحلی و دولت محاط به خشکه نه تنها شرط‌های استفاده از حق بهره‌برداری از منبع‌های جاندار منطقه، بلکه هم‌چنان بهره‌برداری از ساحه منطقه اقتصادی که اجرای این حق در آن عملی می‌شود، نیز در نظر گرفته خواهد شد. بدین گونه، این پیش‌نویس‌ها بر این گمانه تکیه دارند که حق واگذاشته شده به یک دولت محاط به خشکه برای بهره‌برداری از منبع‌های جاندار منطقه اقتصادی دولت ساحلی همسایه به تمام منطقه اقتصادی نمی‌گسترند، بلکه به یک ساحه معین آن می‌گسترند، و آن هم ساحه‌ای است که حد و مرز آن از طریق توافق نامه‌های دوجانبه برقرار می‌گردد.

کشورهای آمریکای لاتین که در برقراری پهنای آب‌های سرزمینی به اندازه ۲۰۰ میل پامی فشرده‌اند، نیز در پیش‌نویس‌های خویش از حق دولت‌های محاط به خشکه به دریا یادآوری نموده‌اند. با این‌همه، در پیش‌نویس‌های خویش، آنان حق دولت‌های محاط به خشکه را در مرزهای ۲۰۰ میلی آب‌های ساحلی خویش می‌شناسند، اما بر مبنای حق

ترجیحی در مقایسه با کشورهای سوم. به گونه نمونه، در بند ۱۴ پیش‌نویس ارزش‌تین گفته می‌شود که «با دولت‌های فاقد ساحل دریایی، باید توافق‌نامه‌های دوجانبه درباره هنجارگان عادلانه که در رابطه با دولت‌های سوم ترجیحی می‌باشند، به منظور اجرای حق ماهی‌گیری در همان ساحل دریا عقد گردد». حقوق ترجیحی در رابطه با منبع‌های جاندار می‌توانند تنها براساس توافق‌نامه‌های دوجانبه یا منطقه‌ای میان دولت‌های محاط به خشکه و دولت‌های ساحلی انجام یابد و این حقوق نمی‌تواند به اشخاص حقوقی یا حقیقی کشورهای سوم واگذاشته شود.

از میان همه پیش‌نویس‌هایی که از سوی دولت‌های ساحلی چه در رابطه با منطقه اقتصادی ۲۰۰ میلی و چه در رابطه با آب‌های ساحلی ۲۰۰ میلی پیشنهاد گردیده بود، می‌توان سند کاری را که از سوی دولت‌های پاناما، پیرو و اکوادور پیش کشیده شده بود، توجه کرد. زیرا این سند یگانه پیش‌نویسی است که در آن دولت‌های ساحلی با ساحل‌های گسترده و پهنای سهم گرفته اند و در آن راهکار منطقه‌ای برای حل مشکل دسترسی دولت‌های محاط به خشکه به دریا را، در رابطه با منبع‌های جاندار آن، پیشبینی شده است. در ماده ۱۶، بخش نهم پیش‌نویس گفته می‌شود که «دولت‌های ساحلی که در یک منطقه یا یک ریزه‌منطقه موقعیت دارند و با دولت‌های محاط به خشکه پیوسته نمی‌باشند، حق بهره‌برداری و هنجارگان ترجیحی را به شرکت‌های ملی کشورهای محاط به خشکه، در دریای پیوسته به ساحل خویش، بر پایه توافق‌نامه‌های منطقه‌ای، ریزه‌منطقه‌ای و دوجانبه، با در نظر داشت منفعت‌های دولت‌های مربوطه، خواهند واگذاشت».<sup>۸</sup>

کشورهای محاط به خشکه جلب توجه به حقوق خویش را که در پیش‌نویس‌های دولت‌های ساحلی پیشنهاد گردیده بودند ارزش‌ناک می‌دیدند و آن را هم‌چون اندیشه‌ای همه‌گانی ارزیابی می‌کردند مبنای بر این که گسترش قلمرو دولت‌های ساحلی به کاوش و بهره‌برداری از منبع‌های جاندار، بدون توجه به حقوق و منفعت‌های دولت‌های محاط به خشکه نمی‌تواند انجام گیرد.

همان‌گونه که در فوق بیان شد، نمایندگان دولت‌های محاط به خشکه مخالف برقراری آب‌های ساحلی به اندازه ۲۰۰ میل بودند. در پیوند با منطقه انحصاری اقتصادی

<sup>۸</sup> Doc. A/AC.138/SC.11/L27

دولت‌های محاط به خشکه هم در کمیتهٔ بستر دریاها و هم به نخستین نشست‌های کنفرانس دو راه حل ممکن را برای حل پرسمان سهم‌گیری آنان در بهره‌برداری از منبع‌های جاندار منطقه نام‌برده پیشنهاد نمودند.

نخست، آن‌ها پیشنهاد کردند که دولت‌های محاط به خشکه باید در رابطه با کاوش و گسترش منبع‌های جاندار منطقه، حقوق برابر با کشورهای همسایهٔ ساحلی خویش داشته باشند. در نشست کاراکاس کنفرانس ملل متحد دربارهٔ حقوق دریاها ۱۵ کشور محاط به خشکه<sup>۹</sup> و شش کشور دارای موقعیت نامساعد جغرافیایی<sup>۱۰</sup> پیش‌نویس ماده‌هایی را پیشکش نمودند که در آن گفته می‌شود: «دولت‌های محاط به خشکه و دولت‌های دیگری که دارای موقعیت نامناسب جغرافیایی<sup>۱۱</sup> اند حق شرکت در کاوش و بهره‌برداری از منبع‌های جاندار منطقه<sup>۱۲</sup>... دولت همسایهٔ ساحلی خویش را براساس برابر و غیرتبعیض‌آمیز دارا می‌باشند. برای آسان‌سازی توسعهٔ عادی و بهره‌برداری خردمندان از منبع‌های جاندار ساحه‌های معینی از منطقه، دولت‌های علاقه‌مند می‌توانند برای تنظیم بهره‌برداری از این منطقه‌ها، توافق‌نامه‌های درخور را امضا کنند».<sup>۱۳</sup>

در مادهٔ ۴ پیش‌نویس خاطرنشان شده است که اگرچه کشورهای محاط به خشکه و سایر دولت‌های دارای موقعیت نامناسب نباید حقوق خویش را هم‌نوا با مادهٔ ۲ به دولت‌های دیگر بدهند، اما این هیچ‌گاه به این معنا نیست که این دولت اجازه نداشته باشند از دولت‌های

---

<sup>۹</sup> اتریش، افغانستان، بولیویا، بوتان، بوتسوانا، ولتای بالا، زمبیا، لاوس، لسوتو، لوگزامبورک، نیپال، پاراگوای، سوازیلند، اوگاندا و سوئیس.

<sup>۱۰</sup> بلژیک، عراق، هالند، سنگاپور، فنلند، سوئد.

<sup>۱۱</sup> در پیوست سند، یادآوری شده است که مفهوم دقیق «دولت‌های دارای موقعیت جغرافیایی نامناسب» باید شناسایی شود.

<sup>۱۲</sup> نقطه‌ها به جای پهنای منطقه اقتصادی گذاشته شده است، هرگاه در کنفرانس دربارهٔ حقوق دریاها محدودهٔ ۲۰۰ میلی تعیین نگردیده بلکه کدام محدودهٔ دیگر برای پهنای آن منطقه تصویب شود.

<sup>۱۳</sup> Doc. A/Conf. 62/ C. 2/1., 39

سوم یا از سازمان‌های بین‌المللی مربوطه کمکی را برای انکشاف صنعت ماهی‌گیری خویش به دست آورند.<sup>۱۴</sup>

تفاوت پیش‌نویس‌های دولت‌های محاط به خشکه و دولت‌های دارای موقعیت نامناسب جغرافیایی از پیش‌نویس‌های دولت‌های ساحلی که در آن نیز حق دولت‌های محاط به خشکه برای فعالیت‌های ماهی‌گیری در منطقه ۲۰۰ میلی شناخته می‌شود در چیست؟ نخست، تفاوت این است که دولت‌های محاط به خشکه و دولت‌های دارای موقعیت نامناسب جغرافیایی که نویسندگان این پیش‌نویس‌ها بوده‌اند می‌انگاشتند که حقوق واگذاریده شده به آنان نباید وابسته به امضای توافق‌نامه‌های دوجانبه یا ریزه‌منطقه‌ای با دولت‌های همسایه ساحلی باشد. از دیدگاه آنان، زمانی که هنجارهایی در پیمان‌نامه جهانی حقوق دریاها درباره حقوق آنان برای استفاده از منبع‌های جاندار منطقه‌های اقتصادی دولت‌های همسایه ساحلی گنجانیده شود، انعقاد توافق‌نامه‌های دوجانبه با دولت ساحلی باید به عنوان آسانی کار نگریده شود، نه همچون شرط لازمی و حتمی.

در ماده ۲ پیش‌نویس که در فوق آورده شد، گفته می‌شود که توافق‌نامه‌های دوجانبه «می‌توانند» انعقاد شوند (یعنی توافق‌نامه‌ها حتمی نیستند) برای آسان‌سازی بهره‌برداری عادی و خردمندانه از منبع‌های جاندار «منطقه‌های جداگانه» (یعنی نه هر منطقه، بلکه تنها آن منطقه‌های که تعهدهایی در آن طلبیده می‌شود).

نماینده اتریش که به پیش‌نویس مذکور روشنی می‌انداخت، بیان داشت «لازم است که اجرای حقوق ویژه دولت‌هایی که دارای موقعیت نامناسب جغرافیایی وابسته به نگرش دولت‌های ساحلی نباشد را تامین کرد».<sup>۱۵</sup> در بیانیه نماینده دولت سنگاپور اشاره شده بود که «اگر بستن قراردادهای دوجانبه یا منطقه‌ای یگانه راه باشد برای دولت‌های محاط به

<sup>۱۴</sup> پیش‌نویس ۲۱ کشور محاط به خشکه و کشورهای دارای موقعیت نامناسب جغرافیایی (Doc. A/Conf.62/C.2/L.39)، پیش‌نویس ماده‌های را که از سوی دولت‌های اتریش، افغانستان، بلژیک، بولیویا، نیپال و سنگاپور (doc. A/AC.138/SC.11/39) به کمیته ششم بستر دریاها، پیشنهاد شده بود، عوض کرد. اما در رابطه با راهکارهای حل مسأله تامین منافع‌های ماهی‌گیری دولت‌های محاط به خشکه و کشورهای دارای موقعیت نامناسب جغرافیایی، در منطقه اقتصادی دولت‌های ساحلی همسایه، این پیش‌نویس از پیش‌نویس قبلی کدام تفاوتی ندارد.

<sup>۱۵</sup> Doc.A/AC.138/SR.11/SR.68



خشکه و دولت‌های دارای موقعیت نامناسب جغرافیایی که از بهره‌برداری منبع‌های جاندار دریا سود بگیرند، این امر دولت‌های ساحلی را به یک موقعیت ممتاز می‌گذارد و دولت‌های غیرساحلی را به ویژه در زمان پیشبرد گفت‌وگوها در این باره در یک حالت بس ضعیف می‌گذارد».<sup>۱۶</sup>

بدون شک این راهکار با راهکار دولت‌های محاط به خشکه برای حل مسأله دسترسی به دریای آزاد همگون است که در آن تلاش می‌شود تا حقوق بنیادینی در پیمان‌نامه بین‌المللی جهانی گنجانیده شود تا به این طریق از وابستگی به توافق‌نامه‌های دوجانبه کاسته شود.

دومین تفاوت در پیش‌نویس دولت‌های محاط به خشکه و دولت‌های دارای موقعیت نامناسب جغرافیایی در موضوع تشریح عبارت «دولت‌های همسایه ساحلی» بیان می‌گردد که دولت‌های یادشده در پیش‌نویس، نه تنها دولت‌های هم‌مرز خویش را در نظر داشته بلکه همه دولت‌های ساحلی منطقه یا ریزه‌منطقه را نیز در نظر داشتند. در یادداشتی در پیوند با ماده ۲ پیش‌نویس گفته می‌شود که عبارت «دولت‌های همسایه ساحلی» نه تنها شامل دولت‌هایی می‌شود که پهلو به پهلو هم جا گرفته اند، بلکه هم‌چنان شامل همه دولت‌های منطقه می‌شود که به اندازه کافی نزدیک به دولت محاط به خشکه یا نزدیک به دولت دارای موقعیت نامناسب جغرافیایی، قرار دارند».

راه حل ممکن دیگری که برای سازگاری منفعت‌های دولت‌های ساحلی و محاط به خشکه در منطقه بیرون از آب‌های سرزمینی پیشنهاد شده بود، برقراری منطقه اقتصادی نه برای یک دولت جداگانه بلکه برای همه دولت‌های منطقه یا خرده‌منطقه بود. پیش‌نویس ماده‌های که درباره منطقه اقتصادی منطقه‌ای پیشنهاد شده بود، از سوی نمایندگان دولت‌های زامبیا و اوگاندا در نشست ششم کمیته بستر دریاها، و نمایندگان بولیویا و پاراگوای در دومین نشست کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها بود.

در هر دو پیش‌نویس بیان شده بود که دولت‌های ساحلی و دولت‌های همسایه غیرساحلی حق دارند بیرون از آب‌های ساحلی ۱۲ میلی، منطقه اقتصادی منطقه‌ای ایجاد کنند. دولت‌هایی که جزوی از همان منطقه هستند، فعالیت‌ها و تلاش‌ها را در زمینه کاوش

<sup>16</sup> Doc.A/AC.138/SR.11/SR.67

و توسعه و نگهداری از منابع‌های آن‌جا باهم یک‌جا و از طریق سازوکارهای منطقه‌ای اداره کنند.<sup>۱۷</sup> هم‌خوان با آن پیش‌نویس‌ها در منطقه‌های اقتصادی منطقه‌ای، همکاری دولت‌های سوم، سازمان‌های بین‌المللی دولتی یا غیردولتی از هرگونه که باشند، هم‌چنان همکاری شخص‌های حقیقی و حقوقی و دریافت کمک مالی از منبعی که باشد برای تمویل فعالیت‌های سازوکارهای منطقه‌ای روا می‌باشد.

به هدف سازگاری ایستمان (موقف) دولت‌های ساحلی و کشورهای به اصطلاح «گروه ۵۲» (دولت‌های محاط به خشکه و دولت‌های دارای موقعیت نامناسب جغرافیایی) در نشست پنجم کنفرانس سوم ملل متحد دربارهٔ دریاها (اگوست - سپتمبر سال ۱۸۷۶) از نمایندگان هردو طرف یک گروه نو به نام «گروه ۲۱» ایجاد شد که رییس آن نمایندهٔ کشور فیجی تعیین گردید.

«گروه ۲۱» با این‌که دیدگاه‌های بس ناهمسان داشتند، سرانجام توانستند پیش‌نویس ماده‌هایی را که می‌توان یک سازش خواند، دربارهٔ حقوق کشورهای محاط به خشکه برای ماهی‌گیری در منطقهٔ اقتصادی دولت‌های ساحلی تهیه و تأیید کنند. در بند ۱ آن پیش‌نویس از حق دولت‌های محاط به خشکه سخن گفته می‌شود که بر بنیاد خاص در بهره‌برداری از منابع‌های جاندار منطقهٔ اقتصادی دولت‌های ساحلی همان منطقهٔ جغرافیایی یا زیرجغرافیایی سهم بگیرند و در ضمن وضعیت‌های اقتصادی و جغرافیایی همه دولت‌های ذی‌علاقه را در نظر بگیرند. چگونگی چنین سهم‌گیری توسط خود دولت‌های ذی‌علاقه و از راه بستن توافق‌های دوجانبه، زیرمنطقه‌ای و منطقه‌ای انجام می‌یابد (بند ۲).

در بند ۳ پیش‌نویس ماده‌ها، گفته می‌شود که حق دولت‌های محاط به خشکه برای بهره‌برداری از منابع‌های جاندار شامل منابع‌های مازادی می‌شود که شکار آن مطابق به ماده‌های پیمان‌نامه‌های آینده روا گردانیده می‌شود و در برابر کشورهای سوم حق ترجیحی شمرده می‌شود. ولی، اگر در منطقهٔ معین، مازادی چندانی از گونه‌های حیوانی وجود ندارد، پس دولت‌های ذی‌علاقه می‌توانند از طریق همکاری دوجانبه، زیرمنطقه‌ای یا منطقه‌ای یک تنظیم عادلانهٔ برقرار کنند که به دولت‌های ذی‌علاقهٔ محاط به خشکه اجازهٔ بهره‌برداری

<sup>17</sup> Doc.A/AC.138/SR.11/L.41, p. 11. Art. 3, 4; Doc. A/Conf.62/C.2/L.63, Art. 1,3.

از منبع‌های جاندار چنین منطقه یا منطقه‌ها داده شود، البته وابسته به وضعیت و با توجه به عامل‌های زیر:

الف - نیازمندی‌ها به فرآورده‌های خوراکی دولت‌های ذی‌علاقه و توانایی‌های آنان برای رفع این نیازمندی‌ها؛

ب - ضرورت پرهیز از پیامدهای بیان‌بار برای گروه‌های ماهی‌گیری یا صنعت ماهی‌گیری دولت ساحلی یا کدام بخشی از آن دولت؛

پ - تا کدام پیمانانه دولت‌های محاط به خشکه در بهره‌برداری از منبع‌های جاندار منطقه‌های اقتصادی دولت‌های دیگر ساحلی سهم می‌گیرند یا حق دارند سهم بگیرند؛

ت - به کدام پیمانانه یک دولت ساحلی دولت‌های دیگر محاط به خشکه را به بهره‌برداری منطقه اقتصادی خویش اجازه می‌دهد و البته در نظر داشت این ضرورت که فشار بی‌حد به یک دولت ساحلی و یا در بخشی از دولت ساحلی وارد نشود.

در بند ۴ پیش‌نویس ماده‌ها بیان شده است که دولت‌های پیشرفته محاط به خشکه می‌توانند حق بهره‌برداری از منبع‌های جاندار تنها در منطقه‌های اقتصادی دولت‌های پیشرفته همان منطقه یا همان زیرمنطقه که به آن متعلق اند، داشته باشند.

از بررسی پرسمان‌های تامین حقوق دولت‌های محاط به خشکه در عرصه ماهی‌گیری در پیوند با گسترش حقوق حاکمیت دولت‌های ساحلی بر منبع‌های جاندار در محدوده ۲۰۰ میل دریایی، می‌توان به نتیجه زیر رسید.

از آنجایی که دولت‌های محاط به خشکه نمی‌توانند مانند دولت‌های ساحلی قدرت قضایی خویش را به منبع‌های جاندار در محدوده ۲۰۰ میل دریایی بگسترانند، حقوق آن‌ها که پیش ازین در منطقه‌های دریایی بیرون از آب‌های سرزمینی تضمین گردیده است باید محفوظ بماند. یکی از پذیرفتنی‌ترین روش حل این پرسش اعطای حق ماهی‌گیری به دولت‌های محاط به خشکه، در منطقه اقتصادی کشورهای همسایه ساحلی با شرط‌های مساوی با شهروندان آن کشورها می‌باشد، چنانچه که در شماری از پیش‌نویس‌های پیش‌گذاشته شده در کمیته بستر دریاها و در کنفرانس سوم ملل متحد در امور دریاها پیشبینی شده است.

البته این حق به ذات خویش نمی‌تواند پرسمان‌های بغرنجی را که بی‌درنگ در زمان سهم‌گیری این کشورها از بهره‌برداری منبع‌های جاندار منطقه اقتصادی دولت‌های

همسایه ساحلی، پدید می‌آید حل کند. به گونه نمونه، نمی‌توان نصاب شکار این یا آن گونه ماهی‌ها را که از سوی کشتی‌های دولت‌های ساحلی و دولت‌های محاط به خشکه انجام می‌گیرد، پیش از پیش بیان داشت. در چنین حالتی، حتا گسترده‌ترین تدوین یک پیمان‌نامه جهانی بین‌المللی نمی‌تواند جای توافق‌نامه‌های دوجانبه را بگیرد. این همه، این را باورمند می‌سازد که حق دولت‌های محاط به خشکه برای بهره‌برداری از منابع جاندار منطقه‌های اقتصادی دولت‌های همسایه می‌تواند تنها از طریق توافق‌نامه‌های دوجانبه و چندجانبه میان دولت‌های ذی‌علاقه عملی گردد.

برای این که حق دولت‌های محاط به خشکه از سوی شرکت‌های بزرگ کشورهای سرمایه‌داری چون پوششی برای رخنه به منطقه اقتصادی دولت‌های ساحلی استفاده نشود، لازم است که در پیمان‌نامه جهانی درباره حقوق دریاها که در دست تهیه است، پیش‌نوشت مقرر یا قاعده‌هایی گنجانیده شود که مطابق آن بر فعالیت‌های ماهی‌گیری دولت‌های محاط به خشکه در آن منطقه از سوی دولت یا سرمایه ملی کنترل مؤثر انجام یابد.

نظریه منطقه اقتصادی مشترک منطقه‌ای، بدون شک می‌توانست یکی از راه‌هایی باشد برای دفاع از منافع‌های دولت‌های محاط به خشکه در بخش ماهی‌گیری، اما این نظریه از سوی بیش‌تر کشورهای ساحلی چندان حمایت نشد. از جمله رییس هیأت نمایندگی کینیا، ضمن ایراد بیانیه از سوی دولت‌های افریقایی بیان داشت «اندیشه منطقه مشترک منطقه‌ای در افریقا، در کنفرانس گروه دولت‌های افریقایی در نیویارک به بحث گذاشته شد و رد شد. با این فیصله ۱۴ کشور افریقایی محاط به خشکه موافق شده اند».

## ۲- دیدگاه دولت‌های محاط به خشکه درباره پرسیمان گسترش حقوق دولت‌های ساحلی به منطقه‌های بستر دریای مجاور به آب‌های سرزمینی

دیدگاه دولت‌های محاط به خشکه را در رابطه با گسترش حقوق دولت‌های ساحلی بر آن منطقه‌های دریای آزاد که به مجاورت ساحل قرار دارد و زیر بستر آن منطقه‌ها را نمی‌توان بدون روشنی اندازی کوتاه به تاریخ پیدایش، و رویش مفهوم فلات قاره در حقوق بین‌الملل بررسی کرد.

چشم انداخت به پایان بایبی منبع های خام در خشکه، از دیرباز، نگرانی بسی از کشورها را برانگیخته و آنان را وادار به یافتن منبع های خام نوین نموده است. اقیانوس جهانی یک انبارگاه هنگفت منبع های خام شمرده می شود، اما تا زمان نه چندان دور این کان سارها از دسترسی بشر به دور بود. در نامه که انگلس به و. بوریگوس نوشت، یادآور شده بود که «اگر نیاز فنی برای جامعه پدید آید، این امر دانش را بیش تر از ده ها دانشگاه به پیش خواهد کشانید».<sup>۱۸</sup>

در سال های ۴۰ سده ما (سده بیستم. م.) پیشرفت دانش و فن، توانایی های نوین را برای دسترسی به دارایی های بستر اقیانوس جهانی به دست بشر گذاشته است. بهره برداری از منبع های معدنی آن، آغازش را از توسعه گسترش منبع های فلات قاره، هم چون بخش قابل دسترس اعماق دریا، گرفته است. مفهوم فلات قاره در زمین شناسی آن بخشی از خشکه است که از ساحل خشک سار به گونه شیب دار یا نشیبی به زیر دریا و اقیانوس امتداد می یابد. فلات قاره که با منطقه های مجاور به خشک سار می پیوندد، از نگر ساختار زمین شناسی، همه جا یک سان نمی باشد.

در عمل، توسعه و بهره برداری از فلات قاره هم زمان بود با اعلامیه های یک جانبه کشورهای ساحلی درباره گسترش حقوق، صلاحیت قضایی و تسلط استثنایی آنها بر آن بخش از بستر و زیربستر دریایی که در بیرون از مرزهای آب های سرزمینی واقع اند. دولت های ساحلی رفتار خویش را به این امر استوار می ساختند که فلات قاره را باید هم چون دنباله سرشتین (طبیعی) خشک سار دولت ساحلی دانست و به همین اساس همه منبع های معدنی در آن جا را ادامه همان منبع های معدنی سرزمین خشکه دولت ساحلی تلقی کرد. گسترش حقوق دولت های ساحلی بر منابع فلات قاره در حقوق بین الملل نیز شناخته شده است. در کنفرانس ژنیو سال ۱۹۵۸ درباره حقوق دریاهای، پیمان نامه ای درباره فلات قاره تصویب شد که در آن گفته می شود دولت های ساحلی حق حاکمیت خویش را بر فلات قاره به هدف کاوش و توسعه ثروت های طبیعی آن اجرا می کند.<sup>۱۹</sup>

<sup>18</sup> K. Маркс и Энгельс. Соч., т. 39, с. 174.

<sup>19</sup> Ведомости Верховного Совета СССР 8 июля 1964 г. No: 28, с 2 и 1.

بر اساس ماده ۱ پیمان‌نامه ۱۹۵۸ ژنو، فلات قاره عبارت است از منطقه بستر و زیربستر دریا در مجاور ساحل، اما در خارج از منطقه دریای سرزمینی تا عمق ۲۰۰ متر یا بیش‌تر تا جایی که عمق آب‌های فوقانی امکان بهره‌برداری از منابع طبیعی مذکور را میسر می‌سازد. و نیز بستر و زیربستر مناطق مشابه در مجاور سواحل جزیره‌ها.<sup>۲۰</sup>

مفهوم حقوقی شیلات قاره که در پیمان‌نامه یاد شده است، گسترده‌تر از مفهوم زمین‌شناسی آن است، زیرا آن مفهوم افزون بر خود فلات، منطقه‌های دیگر زیربستر دریایی را نیز شامل می‌شود که از نگر زمین‌شناسی فلات شمرده نمی‌شوند، ولی در دسترس بهره‌برداری قرار دارند.

پیمان‌نامه سال ۱۹۵۸ در واقعیت مرزهای بیرونی فلات قاره را تعیین نکرده است. ازین رو، با رشد فناوری‌های دستیابی به مواد معدنی بستر دریاها در برخی از کشورهای پیشرفته سرمایه‌داری، طرح‌های تقسیم بستر دریاها و اقیانوس‌ها میان دولت‌های ساحلی پدید آمد. این مسأله در سازمان ملل متحد مورد بحث و گفت‌وگوهای وسیع قرار گرفت و بیش‌ترین کشورها به این نکته پا می‌فشردند که ضرور است تا مرزهای بیرونی فلات قاره نیز تعیین گردد.

در سال ۱۹۷۰ مجمع عمومی ملل متحد اعلامیه‌ای را تصویب کرد که در آن بستر دریا و زیربستر دریای بیرون از حوزه صلاحیت قضایی دولت‌های مجاور را «میراث مشترک بشریت» اعلان کرده است.

کارهای مربوط به تهیه هنجارگان<sup>۲۱</sup> و سازوکار عادلانه برای منطقه و منبع‌های بستر دریا بیرون از عمل‌کرد حوزه قضایی ملی و نیز، برای دقیق‌سازی این منطقه، یعنی کارها برای تعیین مرزهای بیرونی فلات قاره به دوش کمیته بستر دریاها و کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها گذاشته شد.

سخنرانی‌ها در کمیته بستر دریاها نشان دادند که اکثریت کشورهای محاط به خشکه می‌اندیشند که پیمان‌نامه سال ۱۹۵۸ درباره فلات قاره با اعطای منطقه اضافی غنی

<sup>۲۰</sup> اما در ماده ۷۶ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ اشاره‌ای به امکان بهره‌برداری نشد و فلات قاره هر کشور تا امتداد حداقل ۲۰۰ مایل دریایی و حداکثر ۳۵۰ مایل دریایی از خط مبدأ آب‌های سرزمینی ادامه می‌یابد. (م.)

<sup>۲۱</sup> Regime

از مواد معدنی به دولت‌های ساحلی، توازن میان دولت‌های ساحلی و دولت‌های محاط به خشکه را به هم زده است.<sup>۲۲</sup>

چنانچه رییس هیأت نمایندگی نیپال خاطرنشان کرد «اگرچه پیمان‌نامه سال ۱۹۵۸ به صورت کل یک برد آشکار برای دولت‌های محاط به خشکه جلوه‌گر شده است، اما هم‌زمان با آن این پیمان‌نامه یک زیان جدی برای این کشورها شمرده می‌شود، چون این پیمان‌نامه آن‌ها را از امکان سهم‌گیری در توسعه ثروت‌های فلات قاره به کلی محروم می‌گردانید».

کاربرد نظریه «میراث مشترک بشریت» در مورد بستر دریا و زیربستر دریای بیرون از حوزه قضایی دولت‌های ساحلی، از نظر بسیاری از کشورهای محاط به خشکه می‌تواند این بی‌توازی را دوباره برقرار کند، اما برای این کار لازم است که منطقه بین‌المللی بستر دریاها به گونه کافی گسترده باشد. با سخنرانی در یکی از نخستین نشست‌های کمیته بستر دریاها، نماینده اتریش خاطرنشان کرد که «یکی از دلیل‌های ایجاد هنجارگان بین‌المللی تأمین بهره‌برداری خردمندانه از «میراث مشترک بشریت» است که هدف نهایی آن از جمله، یاری رسانیدن به کم نمودن شکاف موجود میان گروه‌های مختلفی از دولت‌ها است. ازین رو، هنجارگان بین‌المللی باید آن منطقه را دربرگیرد که امکان دریافت بازده لازم را میسر بسازد، یعنی هنجارگان بین‌المللی باید به آن قسمتی از اقیانوس گسترانیده شود که از دید بهره‌برداری منابع آن دورنمای نیک داشته باشد».<sup>۲۳</sup>

در سال ۱۹۷۱ هیأت نمایندگی دولت‌های اتریش، افغانستان، بلژیک، مجارستان، نیپال، هالند و سنگاپور یک سند کاری را به بررسی کمیته بستر دریاها پیشکش کردند که در آن پیشبینی می‌شد حق حاکمیت دولت‌های ساحلی به منطقه‌های بستر دریایی دولت ساحلی گسترانیده شود اما نه به عمق بیش‌تر از ۲۰۰ متر و یا به فاصله نه بیش‌تر از ۴۰ میل که نقطه آغازش همان خط مبدا است که پهناي دریای سرزمینی از آن نقطه اندازه‌گیری می‌شود. در ضمن، دولت‌های ساحلی می‌توانند تنها یکی ازین دو روش (ژرفای ۲۰۰ متری

---

<sup>22</sup> Doc.A/AC.138/SR.83; Doc.A/AC.138/SR.9, 12, 13, 14; Doc.A/AC.1/PV. 1853, 1909.

<sup>23</sup> Doc.A/AC.138/SC.1/SR.41

یا پهنای ۴۰ میلی) را برای اندازه‌گیری پهنای منطقه‌های زیرآبی خویش برگزینند و پس از آن ناچار اند تنها همان روش برگزیده شده را برای تعیین تمام خط‌های ساحلی خویش به کار بگیرند. در آن سند کاری یادآوری شده است که در بیرون از مرزهای آن منطقه یعنی منطقه حاکمیت ملی، «منطقه‌های حقوق ترجیحی دولت ساحلی» پیشینی می‌شود که در آن‌جا کاوش و توسعه منبع‌های معدنی تنها به اجازه دولت ساحلی می‌تواند انجام گیرد.

از این طریق، در مرحله نخست کار کمیته بستر دریاها، دولت‌های محاط به خشکه می‌کوشیدند خود مفهوم فلات قاره را به زیر سوال نبرند ولی بیش‌ترین تلاش را برای محدود کردن منطقه دریایی دولت ساحلی انجام دهند تا این مفهوم شامل منطقه وسیعی از دریاها نشود، و ازین طریق منطقه‌ای که شامل مفهوم «میراث مشترک بشریت» می‌شود، گسترده‌تر شود.

اما در جریان کار کمیته بستر دریاها، بسیار زود نمایان شد که بسیاری از دولت‌های ساحلی این دیدگاه دولت‌های محاط به خشکه را نمی‌پذیرند و می‌خواهند حق حاکمیت خویش را به منطقه دریایی بس پهن‌تر از آنچه که از سوی دولت‌های اتریش، افغانستان، بلژیک، مجارستان، نیپال، هالند و سنگاپور پیشنهاد شده بود، بگسترانند.

به عنوان یک راه حل برای این اختلاف هیأت نمایندگی دولت‌های آمریکا، کانادا و مالتا در سال ۱۹۷۲ در کمیته بستر دریاها نظام پرداخت سهمیانه را پیشنهاد کردند که از بابت استفاده منبع‌های معدنی فلات قاره از سوی دولت‌های ساحلی به نفع جامعه جهانی پرداخته شود. پرداخت این سهمیانه از دید آنان می‌توانست میان دولت‌های دیگر دوباره توزیع گردد و در چنین بازتوزیع موقعیت جغرافیایی نامساعد دولت‌های محاط به خشکه و نیازهای آنان در نظر گرفته می‌شد.

نماینده آمریکا، ستیفین سن، در بیانیه خویش گفت «چیزی که در پیوند با مشکل نیازهای ویژه کشورهای محاط به خشکه، بهترین راه حل است، همانا شرکت این کشورها به بازتوزیع منافع‌های به دست آمده از فلات قاره توسط دولت‌های ساحلی می‌بود».<sup>۲۴</sup>

پیشنهاد رسمی برقراری نظام سهمیانه به حیث راه حل، از سوی دولت آمریکا در نشست کراکاس کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها، پیشکش شد. در بند ب ماده



۲۷ پیش‌نویس ایالات متحده آمریکا درباره منطقه اقتصادی پیشبینی می‌شد که «دولت ساحلی در ضمن اجرای حقوق خویش در رابطه با منبع‌های تجدیدناپذیر فلات قاره، مبلغی را به سبب توسعه و بهره‌گیری از این منبع‌های تجدیدناپذیر که در منطقه به فاصله ۴۰ میلی از آب‌های سرزمینی به سوی دریای آزاد، یا به ژرفای ۲۰۰ متری قرارداد، وابسته به این‌که دنباله آن، سپس، به سوی دریای آزاد چگونه ادامه می‌یابد، می‌پردازد، یک‌جا با آن، ازین مبلغ به همان اندازه‌ای که به گونه مشخص در ماده مربوطه بیان گردیده است، به نفع جامعه جهانی استفاده می‌شود».<sup>۲۵</sup>

ابتکار ایالات متحده آمریکا، کانادا و مالتا در حالی که از سوی دولت‌های ساحلی استقبال سرد شد، ولی دولت‌های محاط به خشکه بی‌درنگ از آن استقبال نیک کردند. دولت‌های افغانستان، اتریش، بلژیک، بولیویا، نیپال و سینگاپور در نشست نهایی کمیته بستر دریاها، پیش‌نویسی را درباره حوزه قضایی دولت‌های ساحلی بر منابع خارج از مرزهای آب‌های ساحلی پیشنهاد کردند که اساس آن را آرمان سازگاری توافق منفعت‌های دولت‌های مختلف از طریق توزیع یا بازبخش درآمدهای به دست آمده از بهره‌برداری منبع‌های فلات قاره می‌ساخت. با پیش‌کشیدن آن پیش‌نویس نماینده اتریش اعلام کرد که: «در رابطه با چوکات جغرافیایی اجرای حقوق دولت‌های ساحلی، لازم است که نه تنها یک نظام عادلانه بازبخشی منبع‌ها پدید آید، بلکه هم‌چنان باید سهم‌گیری تمام دولت‌ها در سودهای به دست آمده ازین منبع‌ها تامین گردد... حقوقی را که دولت‌های ساحلی دارا اند، نباید اصل بازبخشی درآمدهای حاصله را که هماهنگ‌سازی منفعت‌های قانونی همه دولت‌های عضو جامعه جهانی را ممکن می‌سازد، از میان ببرد».

در پیش‌نویس یادشده ماده سوم در رابطه به بهره‌برداری از منبع‌های جاندار است. در آن گفته می‌شود:

«۱ - دولت ساحلی به ارگان بین‌المللی از خاطر درآمدهای به دست‌آمده خویش از بهره‌گیری منبع‌های جاندار منطقه فلات قاره خویش مطابق به فقره‌های آینده سهمیه می‌پردازد.

<sup>25</sup> Doc. A/Conf. 62/ C. 2/L 47, Art. 27.

۲ - تراز سهمیانه بر اساس فیصدی از بهره‌گیری است که در مرزهای ۴۰ میلی با ژرفای ۲۰۰ متری انجام می‌یابد، وابسته به این است که کدام گزینه را دولت ساحلی بر می‌گزیند.

۳ - ارگان بین‌المللی این سهمیانه را بر پایه معیارهای دادگرانه بازبخشی می‌کند.<sup>۲۶</sup>

در توضیح پیش‌نویس خاطرنشان می‌شود که معیارها یا سنجه‌هایی که ۴۰ میلی یا ۲۰۰ متری، تنها و تنها، برای تعیین تراز سهمیانه به کار برده می‌شوند و هیچ‌گاه ربطی به حل پرسش درباره‌ی گزینه فاصله یا ژرفا هم‌چون معیارهای تعیین مرزهای فلات قاره ندارد. آن مبلغی که از سوی دولت‌های ساحلی، به خاطر درآمدهای شان از بهره‌برداری از منبع‌های جاندار، به ارگان بین‌المللی پرداخته می‌شود، یک مبلغ تغییرپذیر بوده و باید وابسته به عامل‌هایی چون ژرفای آب، تراز درآمدهای دولت ساحلی و غیره باشد.

بنابراین، دیدگاه دولت‌های محاط به خشکه در رابطه با پرسمان فلات قاره، از زمان کار کمیته بستر دریاها، بسی دیگرگونی به خود گرفت. چنان‌چه، در نشست پایانی کمیته یاد شده، دولت‌های محاط به خشکه موقفی را گرفتند که اگرچه هنوز هم، مفهوم فلات قاره را همان‌گونه که است، مانند؛ حق حاکمیت دولت ساحلی بر منطقه‌های بستر و زیربستر دریای مجاور به سرزمین هم‌چون دنباله طبیعی آن، رد نمی‌کرد؛ اما شکل بازبین‌شده نظام سهمیانه را خواهان بودند.

در کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها، موقوف دولت‌های محاط به خشکه، دیگرگونی‌های بیش‌تر یافت و حالا [در هنگام نوشتن این کتاب. م.]، نزدیک به همه کشورهای محاط به خشکه به جز از چک‌وسلواکیا، مجارستان و مغولستان مخالف مفهوم فلات قاره در حقوق بین‌الملل اند و به جای آن از مفهوم نوین منطقه اقتصادی ۲۰۰ میلی طرفداری می‌کنند.<sup>۲۷</sup>

یک‌جا با این، دولت‌های محاط به خشکه به این نگر می‌باشند که منطقه اقتصادی باید نه تنها به خدمت منفعت‌های دولت‌های ساحلی باشد، بلکه حق حاکمیت آنان

<sup>26</sup> Doc.A/AC.138/SC.11/L.39,Art.111

<sup>27</sup> Doc. A/Conf. 62/ C. 2/SR. 16-20, 22, 27, 32..

بر منبع‌های تجدیدپذیر و تجدیدنپذیر این منطقه نیز می‌گسترده. این منطقه باید اصل عادلانه‌ای را که توسط پیمان‌نامه ۱۹۵۸ درباره فلات قاره از آن سرپیچی شده است، دوباره برقرار کند که مطابق آن حمایت از منافع‌های دولت‌های محاط به خشکه یا به شکل ایجاد منطقه‌های مشترک برای دولت‌های منطقه تامین گردد، یا به صورت اعطای حقوق به این دولت‌ها به گونه مستقیم یا غیرمستقیم تضمین شود، البته از طریق نظام پرداخت سهمیانه و بازبخشی درآمد‌ها، یا شرکت در پژوهش و بهره‌گیری از منبع‌های منطقه‌های دولت‌های همسایه ساحلی. به همین شیوه، از دیدگاه دولت‌های محاط به خشکه می‌توان نداشتن منطقه ۲۰۰ میلی را نیز برای دولت‌هایی که در موقعیت نامناسب جغرافیایی قرار دارند، جبران کرد، اما برای این هدف، از همه نخست باید دولت‌هایی را که به گروه دولت‌های دارای موقعیت نامناسب متعلق می‌باشند، بازشناسی کرد.

در آستانه نشست دوم کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها ۲۶ دولت محاط به خشکه و دولت‌هایی که دارای موقعیت نامناسب اند، در کمپالا، پایتخت اوگاندا، اعلامیه‌ای را پذیرفتند که در آن برای نخستین بار خواسته شده بود که دولت‌های محاط به خشکه باید در توسعه منبع‌های جاندار منطقه‌های دریایی مجاور با آب‌های سرزمینی، حقوق برابر با دولت‌های ساحلی داشته باشند.<sup>۲۸</sup>

در نشست کراکاس کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها، ایستمان (موقف) نوین دولت‌های محاط به خشکه پیش‌نویس ماده‌هایی بیان گردید که از سوی نمایندگان ۱۵ دولت محاط به خشکه و دولت‌های بلژیک، عراق، هالند، سنگاپور، فیلیپین و سویدن که با آنان بودند، پیشنهاد شده بود.<sup>۲۹</sup>

در ماده ۳ پیش‌نویس گفته می‌شود که کشورهای محاط به خشکه و دولت‌های دیگری که موقعیت جغرافیایی نامناسب دارند، حق شرکت برابره و بی‌تبعیضانه را در توسعه و بهره‌برداری از منابع منطقه ... دولت همسایه ساحلی خویش دارا می‌باشند. توافق‌نامه‌های عادلانه برای اجرای این حق میان دولت‌های ذی‌علاقه امضا خواهد شد.

<sup>28</sup> Doc. A/Conf. 62/23, P.9

<sup>29</sup> Doc. A/Conf. 62/ C. 2/L.39.

آن قسمت از پیش‌نویس که دربارهٔ توزیع درآمد‌ها است، بیان می‌کند که هر دولت، چه ساحلی و چه دولت محاط به خشکه که در توسعهٔ منبع‌های جاندار منطقهٔ اقتصادی سهمیم است، باید بخش معینی از درآمد‌های خویش را به ارگان بین‌المللی بپردازد که آن به نوبت خویش این سهمیانه را میان دولت‌ها بر همان اساس که درآمد‌ها از بهره‌برداری بستر دریاها منطقهٔ بین‌المللی به دست می‌آید، توزیع می‌کند.

بر پایهٔ رعایت و پاس‌داشت پیش‌نوشت‌هایی که در مادهٔ ۳ پیش‌نویس بالا یاد شد، امکان امضای توافق‌نامه‌ها دربارهٔ ایجاد منطقه‌های اقتصادی به تراز منطقه‌ای و یا خُرده‌منطقه‌ای روا پنداشته می‌شود. پیش‌نویس ماده‌هایی که با ایجاد منطقهٔ اقتصادی منطقه‌ای اختصاص داشت، از سوی نمایندگان دولت‌های زامبیا، اوروگوای، پاراگوای و بولیویا پیش‌کشیده شد. هم‌نوا با آن پیش‌نویس تمام منبع‌ها، چه منبع‌های تجدیدپذیر و چه منبع‌های تجدیدناپذیر، به عنوان «میراث مشترک منطقه‌ای» اعلام می‌شوند و برای بهره‌برداری دولت‌های منطقه، بدون در نظر داشت وضعیت منطقه‌ای آنان، اندوخته می‌شوند. اصل‌های بنیادینی که نویسندگان این پیش‌نویس به آن تکیه می‌کنند، در فقره‌های پیشین بیان شده است.

دلیلی را که نمایندگان دولت‌های بولیویا و پاراگوای برای دفاع از نظر شان که منبع‌های معدنی منطقه باید شامل «میراث منطقه‌ای» شوند بیان کردند، دل‌چسپ است؛ نمایندگان این دو دولت در کنفرانس بیان کردند که رودخانه‌های این دولت‌ها که به اقیانوس آرام یا اقیانوس اطلس می‌ریزند، با گذشت قرن‌ها ذره‌هایی از منبع‌های کانی سرزمین آن‌ها را باخود به دریای آزاد آورده‌اند و حالا دریای آزاد باید این وامی را که طی گذشت میلیون‌ها سال از سرزمین آن‌ها گرفته است، واپس دهد. درین مثال دولت‌های بولیویا و پاراگوای از یکی از تیوری‌های تشکیل فلات قاره در زمین‌شناسی بهره‌گرفتند که به نام آموزهٔ روند‌ته‌نشینی یاد می‌شود، یعنی انباشت پی‌هم و دوام‌دار لای‌ها و دُردها در بستر دریا که بیش‌تر از فراورده‌های خشک‌سار ساخته شده‌اند.

با وجود این که اندیشهٔ منطقهٔ اقتصادی منطقه‌ای در ظاهر گیرا می‌نماید، این راهکار همان‌گونه که بسیاری از نمایندگان دولت‌های محاط به خشکه بیان داشته‌اند، کاستی‌هایی دارد. نخست این که گاهی دشواری‌های جدی در تعریف مفهوم «منطقه» پدید می‌آید، و دوم این که منطقهٔ مشترک منطقه‌ای هیچ‌گاه عدالت و برابری حقوق را تضمین

نمی‌تواند، زیرا، گاهی منطقه‌ها تنها از دولت‌های دارای موقعیت نامناسب جغرافیایی بر ساخته شده‌اند. مانند دولت‌هایی که تنها فلات باریک و بسته دارند و گاهی هم، برعکس، منطقه‌ها تنها از دولت‌های دارای فلات پُریر و غنی تشکیل شده‌اند.

از سوی دیگر باید خاطرنشان ساخت که بعضی از دولت‌ها مانند اتریش، لسوتو و زامبیا امکان حفظ مفهوم فلات قاره را در حقوق بین‌المللی یک‌سره رد نمی‌کنند، اما در پی بازبینی مفهوم فلات قاره که در پیمان‌نامه سال ۱۹۵۸ برقرار شده است، می‌باشند. از دیدگاه این دولت‌ها فلات قاره تنها دنباله توده خاک کشور همسایه ساحلی در دریا نبوده بلکه دنباله خشک‌سار یا تمام قاره در دریا می‌باشد. از بیانیه نماینده اتریش چنین برمی‌آید: «از آنجایی که کشورهای محاط به خشکه جزو جداناپذیر از یک قاره‌اند، پس، آنان نیز باید حق پژوهش و بهره‌برداری را از سرچشمه‌های کانی فلات قاره، از منطقه‌های جغرافیایی مربوطه خویش، به اندازه مساوی با دولت‌های ساحلی داشته باشند.<sup>۳۰</sup>

بیانیه‌های هیأت نمایندگی دولت‌ها در کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها گواهی ازین می‌دهد که ایستمان (موقف) دولت‌های محاط به خشکه در رابطه با بهره‌برداری از منبع‌های کانی منطقه‌های بستر دریاها که زیر حوزه قضایی دولت‌های ساحلی قرار دارند، از سوی دولت‌های دیگر در کنفرانس، استقبال نگردیده است.

در هیچ یکی از پیش‌نویس‌هایی که از سوی دولت‌های ساحلی تقدیم کنفرانس شد، به جز از پیش‌نویس یاد شده از سوی ایالات متحده آمریکا نظام پرداخت سهمیانه از درآمدهای دریافت شده از بهره‌برداری منبع‌های بی‌جان فلات قاره یا منطقه اقتصادی، سخنی گفته نشده است.

در باره پرسمان این که آیا مفهوم فلات قاره حفظ شود یا نه، زمانی که در پیمان‌نامه جهانی درباره حقوق دریاها مقررهای مربوط به منطقه اقتصادی ۲۰۰ میلی گنجانیده شد، میان دولت‌های ساحلی دیدگاه واحد وجود ندارد. اما چنان که نمایندگان دولت‌های ساحلی در کنفرانس در بیانیه‌های خویش یادآور شدند، در آن منطقه‌های دریایی که در اندرون مرزهای صلاحیت قضایی دولت‌های ساحلی قرار دارند، از هیچ‌گونه حقوقی برای دولت‌های سوم (دولت‌های محاط به خشکه) سخنی نیست. به گونه نمونه، نماینده نیجیریا در کنفرانس

<sup>30</sup> Doc. A/Conf. 62/ C. 2/SR; 16.

اعلان نمود که «با شناسایی حق دولت‌های محاط به خشکه در پژوهش و بهره‌برداری از منبع‌های جاندار منطقه اقتصادی دولت‌های همسایه ساحلی، هیأت نمایندگی کشورش نمی‌تواند با اعطای حق پژوهش و بهره‌برداری از منبع‌های بی‌جان منطقه اقتصادی دولت‌های همسایه ساحلی یا حق گرفتن سهمی از درآمدهای حاصل شده از آن را توافق کند».

واکاوی بیانیه‌های هیأت نمایندگی دولت‌ها در کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها، این نتیجه را به دست می‌دهد که دولت‌های محاط به خشکه بخت کمی دارند که دیدگاه و خواست کنونی آنان درباره بهره‌برداری از کان‌سارهای کف و بستر دریای زیر حوزه قضایی دولت‌های ساحلی، به این شکل در پیمان‌نامه جهانی حقوق دریاها گنجانیده شود.

پرسشی که پدید می‌آید این است: خواست دولت‌های محاط به خشکه در کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها، تا چه اندازه حقوقی است و آیا پیمان‌نامه سال ۱۹۵۸ درباره فلات قاره در رابطه با دولت‌های محاط به خشکه، تبعیض‌آمیز می‌باشد یا نه؟ همان‌گونه که در آغاز این فقره بیان شد، فلات قاره، از نگر جغرافیایی، دنباله خشک‌سار به سوی بستر دریا است. اما این به این معنا نیست که هر کشوری که در آن قاره موقعیت دارد، می‌تواند ادعای بهره‌برداری منابع را در هر منطقه پیرامون آن قاره بنماید. اگر این دیدگاه را بپذیریم، پس هر دولت اروپایی خواهان حق بهره‌برداری از منبع‌های دریایی دریای شمال و یا دریای بالتیک خواهد شد. در یک قاره کشورهای زیادی وجود دارند و فلات قاره در هر خالت خاص دنباله سرزمین همان کشوری است که به دریا پیوسته است. این چیزی است که رفتار دولت‌ها به آن گراییده اند و پیمان‌نامه سال ۱۹۵۸ درباره فلات قاره بر آن بنا یافته است.

در رابطه با مرزهای بیرونی گسترش حوزه قضایی دولت‌های ساحلی به سوی بستر و زیربستر دریایی، به باور نویسنده این اثر، آن مرزها باید همراه با خط سرایشی قاره در بستر اقیانوس بگذرد. تازه‌ترین پژوهش‌ها می‌نمایند که نه تنها فلات قاره، بلکه سرایشی قاره نیز، دارای ساختار پوست قاره‌ای اند، نه پوست اقیانوسی.

همانند ترکیب زمین‌شناسی قاره‌ها و فلات‌های قاره و سرایشی قاره‌ای به زمین‌شناسان این برداشت را می‌دهند که تایید کنند که هم فلات قاره و هم سرایشی قاره،

هردو، کرانه‌های زیرآبی یک خشک‌سار (قاره) اند. ازین رو، گسترش حاکمیت دولت‌های ساحلی بر فلات قاره و سراسیبی قاره، همچون دنباله طبیعی یا بنیادین سرزمین آن‌ها، یک امر توجیه پذیر است.

بسط حقوق دولت‌های ساحلی در منطقه‌های بستر و زیربستر دریایی اصل عدالت را نقض نمی‌کند. هیچ‌گاه کدام توازنی میان دولت‌های ساحلی و دولت‌های محاط به خشکه وجود نداشته است که دولت‌های روبه‌رشد و دولت‌های سرمایه‌داری محاط به خشکه، همواره از نقض آن، توسط پیمان‌نامه سال ۱۹۵۸ درباره فلات قاره سخن می‌گویند. ویژگی‌های زمین‌شناسی یک شی خودسرانه و انفاقی است. دولت‌های محاط به خشکه وجود دارند که غنی از سرچشمه‌های کانی اند مانند، بولیویا، زامبیا، و هم‌چنان دولت‌های ساحلی وجود دارند که منبع‌های کانی آن‌ها نزدیک به هیچ است، مانند جاپان. در حقوق بین‌الملل کدام هنجاری موجود نیست که بر پایه آن، بشود ادعا کرد که از آن‌جایی که، به گونه نمونه، بولیویا و زامبیا دارای منبع‌های سرشار اند باید به نفع جامعه جهانی از درآمدهای خویش در بخش کان‌سارهای ارزی یا قلعی و مس خویش سهمیانه بپردازند تا سپس آن را برای بازبخشی به آن دولت‌هایی تقسیم کرد که سرچشمه‌های کانی این فلزها در آن‌ها وجود ندارند. اگر درین جا چنین هنجاری نیست، چگونه باید چنین هنجاری در رابطه با بهره‌برداری از سرچشمه‌های کانی منطقه‌های بستر دریایی که ادامه طبیعی سرزمین دولت ساحلی در زیر آب است وجود داشته باشد؟

ازین رو، از دیدگاه نویسنده این اثر، پذیرش مفهوم منطقه اقتصادی ۲۰۰ میلی در حقوق بین‌الملل که براساس آن دولت ساحلی، در مرزهای آن منطقه، حق حاکمیت خویش را بر منبع‌های جاندار و معدنی اعمال می‌کند، نباید بر سرشت حقوق دولت ساحلی بر فلات قاره و شیب قاره بر بخورد.

### ۳- سهم‌گیری دولت‌های محاط به خشکه در سازوکار و فعالیت‌های پژوهش و توسعه منبع‌های بستر دریاها بیرون از حیطه صلاحیت قضایی ملی

در زمان کنونی یک توافق همگانی میان دولت در رابطه با مناطقی که بیرون از کرانه‌های فلات قاره، منطقه بین‌المللی بستر دریاها قرار دارند وجود دارد این مناطق به هیچ‌وجه، از سوی هیچ دولتی، هیچ شخص حقوقی یا حقیقی، نمی‌تواند تصاحب شود.

مطابق اعلامیه اصل‌ها، تصویب شده سال ۱۹۷۷ در بیست و پنجمین نشست مجمع عمومی ملل متحد، بستر دریاها و اقیانوس‌ها، زیربستر دریاها که بیرون از صلاحیت ملی دولت‌ها قرار دارند و منطقه بین‌المللی بستر دریاها، به فرنام میراث مشترک بشریت اعلان شده است. اما همان‌گونه که نویسندگان شوروی و برخی از نویسندگان خارجی، دادگرنه خاطر نشان می‌کنند، مفهوم «میراث مشترک بشریت» یک مفهوم تازه‌وارد سال‌های پسین است و هنوز محتوای مشخص حقوقی ندارد، و بدون توضیح اضافی و تعریف از آن نمی‌تواند کدام حقوق یا مکلفیتی برای دولت‌ها ایجاد کند. از این رو، محتوا و درون‌مایه واقعی اصطلاح «میراث مشترک بشریت» فقط زمانی می‌شود برقرار گردد که این مفهوم در پیمان‌نامه جهانی درباره حقوق دریاها، توضیح و تفسیر شود.

در اعلامیه اصل‌ها شماری از مقرره‌ها بیان گردیده است که به دولت‌های محاط به خشکه رابطه مستقیم دارند.

نخست این که، در اعلامیه پذیرفته شده است که با تفاوت از فلات قاره، منطقه بین‌المللی بستر دریاها، مطابق با هنجارگان بین‌المللی که برقرار خواهد شد، برای استفاده صلح‌آمیز همه دولت‌ها باز است، بدون تبعیض و صرف نظر از این که آن دولت، دولت ساحلی است یا دولت محصور به خشکه.

و دوم این که، اعلامیه به آگهی می‌رساند که پژوهش منطقه بین‌المللی بستر دریاها و توسعه منبع‌های آن باید به سود تمام بشریت انجام یابد، صرف نظر از موقعیت جغرافیایی دولت‌ها، صرف نظر از این که دولت‌ها ساحلی اند یا دولت‌های محاط به خشکه.



از پیش‌نوشت‌های اعلامیه در بالا چنین برمی‌آید که در تهیهٔ هنجارهای مربوط به منطقهٔ بین‌المللی بستر دریاها ضرور است که منفعتهای تمام دولت‌ها را به اندازهٔ برابر در نظر گرفته شود و هر دولت باید در بهره‌برداری از بستر دریاها حقوق برابر داشته باشد. با توجه به وضعیت خاص دولت‌های محاط به خشکه می‌توان پذیرفت که بهره‌برداری و توسعهٔ منبع‌های بستر اقیانوس‌ها در مقابل دولت‌های محاط به خشکه دشواری‌هایی را می‌گذارد که دولت‌های ساحلی، به آن روبه‌رو نمی‌باشند. از همین سبب، مجمع عمومی ملل متحد به کمیتهٔ بستر دریاها سفارش داد که پیش‌نویس ماده‌هایی را درین زمینه تهیه کند که در آن ضمن ایجاد سازوکار بین‌المللی در رابطه با منطقه و منبع‌های بستر دریاها و اقیانوس‌ها و زیر بستر آن که بیرون از حدود صلاحیت ملی اند، به دولت‌ها توصیه کند که درین زمینه دشواری‌ها و نیازمندی‌های مشخص دولت‌های محاط به خشکه را نیز مورد توجه خود قرار دهند.

دشواری‌های حل نشده در رابطه با هنجارگان آیندهٔ منطقهٔ بستر دریاها بین‌المللی، موضوع را مشکل ساخته است که اکنون پاسخ روشن به این پرسش داده شود که کدام راهکار را باید برگزید تا که دولت‌های محاط به خشکه سهم مساوی با دولت‌های ساحلی در بهره‌برداری از ثروت‌های میراث مشترک بشریت داشته باشند.

به گونهٔ نمونه تا کنون [در هنگام نوشتن این کتاب. م.] میان دولت‌های شرکت‌کننده در کنفرانس سوم ملل متحد دربارهٔ حقوق دریاها در رابطه با نظام بهره‌برداری از منبع‌های منطقهٔ بین‌المللی بستر دریاها دیدگاه واحد وجود ندارد. بعضی از دولت‌ها تاکید می‌کنند که حق بهره‌برداری تنها به ارگان بین‌المللی سپرده شود و برخی دیگر، نظام آمیخته را پیشنهاد می‌کنند که در آن نه تنها ارگان بین‌المللی، بلکه هم‌چنان دولت‌ها و شرکت‌های خصوصی نیز می‌توانند از منطقهٔ بین‌المللی بستر دریاها بهره‌برداری کنند.

در میان دولت‌های محاط به خشکه نیز درین باره وحدت نظر وجود ندارد، اما شمار بیش‌تر آنان به بهره‌برداری بر پایهٔ نظام آمیخته تمایل دارند. برای نمونه، در سند کاری که از سوی چهار دولت محاط به خشکه (اتریش، افغانستان، مجارستان و نیپال) و سه دولت دارای فلات قارهٔ فروبسته (بلژیک، سینگاپور و هالند) برای بررسی در کمیتهٔ بستر دریاها پیشنهاد شده بود، در بندی یکم ب، بیان می‌دارد که بهره‌برداری از منبع‌های بستر دریاها توسط دولت‌ها، بر اساس اجازه‌نامه‌ای که سازمان بین‌المللی بستر دریاها اعطا می‌کند، صورت

می‌گیرد و زیر نظارت آن سازمان انجام خواهد یافت.<sup>۳۱</sup> همراه با آن، در بند سوم این سند، امکان ایجاد ارگان خاصی در چوکات همان سازمان بین‌المللی پیشینی می‌کند که وظیفه‌اش پژوهش، بهره‌گیری و فروش مستقیم منبع‌های معدنی زیر بستر اقیانوس‌ها می‌باشد.

دولت‌های محاط به خشکه برای این‌که بتوانند از پژوهش و بهره‌برداری از بستر دریاها بر اساس اجازه‌نامه [سازمان بین‌المللی] بهره‌مند شوند، باید به این منطقه دسترسی داشته باشند. کمیته بستر دریاها، بر بنیاد اعلامیه اصل‌ها سال ۱۹۷۷ که بستر دریاها و اقیانوس‌های بیرون از مرزهای صلاحیت قضایی ملی را برای استفاده تمام دولت‌ها آزاد اعلان کرده بود، تصمیم گرفت حق دسترسی آزاد دولت‌های محاط به خشکه را به منطقه بین‌المللی بستر دریاها و بر گشت از آن، به فرنام یکی از اصل‌های آینده هنجارگان [رژیم حقوقی] بستر دریاها اعلام نماید.<sup>۳۲</sup>

ولی، این اعلان که دولت‌های محاط به خشکه دسترسی آزاد به منطقه بین‌المللی دریاها دارند، به ذات خود به این پرسش پاسخ نمی‌دهد که به کدام شیوه و روش دشواری‌های عملی و مشخص را در رابطه با ترانزیت کسان، بارها و افزارهایی که برای پژوهش و بهره‌برداری منطقه بین‌المللی دریاها، از طریق سرزمین دولت‌های ساحلی می‌گذرند، حل نمود. روشن است که برای حل این مشکل‌ها می‌توانند توافق‌نامه‌های دوجانبه درباره ترانزیت میان دولت‌های محاط به خشکه و دولت‌های ساحلی، پیش‌نوشت ماده ۳ پیمان‌نامه ژنیو سال ۱۹۵۸ درباره دریای آزاد و پیمان‌نامه نیویارک سال ۱۹۶۵ درباره تجارت ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه استفاده شوند.

برای این‌که تفسیر درست و تطبیق عملی مفهوم حق دسترسی آزاد به بستر دریاها در آینده آسان‌تر شود، دولت‌های محاط به خشکه پیشنهاد نمودند که در پیمان‌نامه جهانی درباره حقوق دریاها، باید پیش‌نوشتی گنجانیده شود و در آن گفته شود که تمام حقوق، امتیازها و مزیت‌هایی که توسط آن پیمان‌نامه به آنان تضمین می‌گردد، در رابطه با رفت‌و‌رو ترانزیتی به هدف دسترسی به دریا و دسترسی آزاد به منطقه بین‌المللی بستر دریاها، نیز

<sup>31</sup> Doc.A/AC.138/55, No. 1B.

<sup>32</sup> Doc.A/AC.138/94/, Add. 1, p. 19

گسترش می‌یابد. در سند توضیحی درین باره که از سوی ۱۷ کشور محاط به خشکه پخش شد، گفته می‌شود «هدف این پیشنهاد این است که برای دولت‌های محاط به خشکه حق ترانزیت آزاد و نامحدود، از سرزمین یک و یا بیش از یک دولت ترانزیت، نه تنها به مقصد دسترسی به روی آب و آب‌های دریا برای استفاده عادی آن، مانند کشتی‌رانی، ماهی‌گیری و غیره تامین شود، بلکه به مقصد دسترسی به منطقه‌های قابل دسترس بستر و زیربستر دریاها، نیز تضمین گردد».<sup>۳۳</sup>

دولت‌های محاط به خشکه برای حمایت از فعالیت‌های همچون پژوهش و توسعه منبع‌های بستر دریاها، در ساحل دریاها، پایگاه‌های مادی و فنی نیاز دارند. افزون بر آن، برای این‌که هزینه‌های مرتبط با حمل‌ونقل بارها را کوتاه کرد و هزینه‌های لازمه برای دسترسی به منبع‌های کانی بستر اقیانوس‌ها را کاهش داد، دولت‌های محاط به خشکه گاهی به توسعه و سرمایه‌گذاری در ایجاد ساختمان‌ها و موسسه‌ها در ساحل نیاز دارند تا منبع‌های معدنی را بازآفرینی کنند.

ایجاد پایگاه‌های مادی و فنی، و سرمایه‌گذاری در ایجاد ساختمان‌ها و موسسه‌ها در ساحل، در توافق‌نامه‌ها میان دولت‌های محاط به خشکه و دولت ساحلی پیشبینی نشده است. ازین رو، در هنگام بستن قراردادها با ارگان بین‌المللی بستر دریاها به هدف پژوهش و بهره‌برداری از منطقه بستر دریاها، دولت‌های محاط به خشکه باید با دولت‌های ساحلی نیز گفت‌وگو کنند تا این پرسش‌ها را در توافق‌نامه‌های دوجانبه مربوطه حل و فصل کنند.

## پایان سخن

با پایان بررسی خصوصیت و ویژگی‌های حقوق دولت‌های محاط به خشکه در رابطه استفاده از اقیانوس جهانی لازم است نتیجه‌های عام زیر را به یاد داشت:

تمام پرسمان‌های مرتبط با تدوین حقوق دولت‌های محاط به خشکه برای دسترسی به دریا، ناشی از مشکل سازگاری منفعت‌های دولت‌های محاط به خشکه و دولت ساحلی است. از یکسو، دولت ساحلی ترانزیت به خاطر حاکمیت خویش حق دارد صلاحیت کامل و کنترل مؤثر بر سرزمین خویش داشته باشد و هیچ پیمان بین‌المللی نمی‌تواند بدون توافق واضح و آشکار آن، این حاکمیت را محدود کند. از سوی دیگر، دولت‌های محاط به خشکه نیز نمی‌توانند از آزادی دریاهای آزاد بهره‌مند شود و رشد عادی اقتصادی خویش را به پیش ببرند، اگر آن‌ها دسترسی مؤثر و درست به دریاهای آزاد نداشته باشند.

چنان‌چه دیده می‌شود، راه بیرون رفت از این حالت، این است که دولت‌های محاط به خشکه و دولت‌های ترانزیت ساحلی باید از توانایی‌های خویش در زمینه همکاری‌های منطقه‌ای بیش‌ترین استفاده را بکنند، از جمله از طریق ساختن کمیسیون‌های مشترک، کمیته‌های مشورتی، گروه‌های کاری مشورتی و ارگان‌های دیگر هم‌سان با آن.

دولت‌های اروپایی سال‌هاست که از این سازوکار استفاده می‌کنند. دولت‌های آسیایی، آفریقایی و آمریکای لاتین تنها گام‌های نخست را درین راستا برداشته‌اند.

پیمان‌نامه سال ۱۹۶۵ درباره تجارت ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه می‌تواند تهدایی باشد برای گسترش چنین رابطه‌ها میان دولت‌های ذی‌علاقه که هر چند کاستی‌هایی در آن دیده می‌شود، ولی باز هم، در صورتی که پیش‌نوشت‌های آن به درستی رعایت شود، می‌تواند به اندازه کافی منفعت‌های دولت‌های محاط به خشکه و دولت‌های ساحلی را تضمین کند.

زمانی که، در نتیجه کار کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها، پیمان‌نامه جهانی تصویب می‌شود در آن پیش‌نوشت‌های بنیادین پیمان‌نامه سال ۱۹۶۵ درباره تجارت ترانزیت دولت‌های محاط به خشکه را خواهد گنجانید و دگرگونی‌هایی در متن آن خواهد وارد

کرد، از جمله بیرون کردن اصل متقابل که یک شرط حتمی برای دولت‌های محاط به خشکه در ترانزیت از سرزمین دولت ساحلی به دریا و از دریا، به شمار می‌رود.

موقعیت خاص جغرافیایی دولت‌های محاط به خشکه راهکار خاصی را ایجاد می‌کند که در آن منفعتهای و نیازمندی‌های آن دولت‌ها در تهیه‌ی هنجارهای حقوق بین‌الملل، هنجارهایی که رژیم حقوقی منطقه اقتصادی را، رژیم و سازوکار بستر دریاهای خارج از صلاحیت ملی را تعیین می‌کند، در نظر گرفته شود. کنفرانس سوم ملل متحد درباره‌ی حقوق دریاهای هنوز کارهای زیادی پیش رو دارد تا راه حلی برای این پرسش‌ها بیابد، راه حلی که بتواند به اندازه‌ی برابر، منفعتهای همه دولت‌ها را در نظر بگیرد و تبعیض را درین زمینه، از میان دولت‌های ساحلی و دولت‌های محاط به خشکه، بردارد.

## پیوست‌ها

### پیوست نخست

#### **1. Convention and Statute on the Régime of Navigable Waterways of International Concern Barcelona, 20 April 1921**

Albania, Austria, Belgium, Bolivia, Brazil, Bulgaria, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, Denmark, the British Empire (with New Zealand and India), Spain, Estonia, Finland, France, Greece, Guatemala, Haiti, Honduras, Italy, Japan, Latvia, Lithuania, Luxemburg, Norway, Panama, Paraguay, the Netherlands, Persia, Poland, Portugal, Roumania, the Serb-Croat-Slovene State, Sweden, Switzerland, Czechoslovakia, Uruguay and Venezuela:

Desirous of carrying further the development as regards the international régime of navigation on international waterways, which began more than a century ago, and which has been solemnly affirmed in numerous treaties,

Considering that General Conventions to which other Powers may accede at a later date constitute the best method of realising the purpose of article 23e of the Covenant of the League of Nations,

Recognising in particular that a fresh confirmation of the principle of Freedom of Navigation in a Statute elaborated by forty-one States belonging to the different portions of the world constitutes a new and significant stage towards the establishment of co-operation among States without

in any way prejudicing their rights of sovereignty or authority,

Having accepted the invitation of the League of Nations to take part in a Conference at Barcelona which met on March 10th, 1921, and having taken note of the Final Act of such Conference,

Anxious to bring into force forthwith the provisions of the Statute relating to the Régime of Navigable Waterways of International Concern which has there been adopted,

Wishing to conclude a Convention for this purpose, the High Contracting Parties have appointed as their plenipotentiaries:

Who, after communicating their full powers found in good and due form, have agreed as follows:

### **Article 1**

The High Contracting Parties declare that they accept the Statute on the Régime of Navigable Waterways of International Concern annexed hereto, adopted by the Barcelona Conference on April 19th, 1921.

This Statute will be deemed to constitute an integral part of the present Convention. Consequently, they hereby declare that they accept the obligations and undertakings of the said Statute in conformity with the terms and in accordance with the conditions set out therein.

### **Article 2**

The present Convention does not in any way affect the rights and obligations arising out of the provisions of the Treaty of Peace signed at Versailles on June 28th, 1919, or out of the provisions of the other corresponding Treaties,

in so far as they concern the powers which have signed, or which benefit by, such Treaties.

### **Article 3**

The present Convention, of which the French and English texts are both authentic, shall bear this day's date and shall be open for signature until December 1st, 1921.

### **Article 4**

The present Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be transmitted to the Secretary-General of the League of Nations, who will notify the receipt of them to the other Members of States the League admitted and to sign the Convention. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Secretariat.

In order to comply with the provisions of Article 18 of the Covenant of the League of Nations, the Secretary-General will register the present Convention upon the deposit of the first ratification.

### **Article 5**

Members of the League of Nations which have not signed the present Convention before December 1st, 1921, may accede to it.

The same applies to States not Members of the League to which the Council of the League may decide officially to communicate the present Convention.

Accession will be notified to the Secretary-General of the League, who will inform all Powers concerned of the accession and of the date on which it was notified.



### **Article 6**

The present Convention will not come into force until it has been ratified by five Powers. The date of its coming into force shall be the ninetieth day after the receipt by the Secretary-General of the League of Nations of the fifth ratification. Thereafter the present convention will take effect in the case of each party ninety days after the receipt of its ratification or of the notification of its accession.

Upon the coming into force of the present Convention, the Secretary General will address a certified copy of it to the Powers not Members of the League which are bound under the Treaties of Peace to accede to it.

### **Article 7**

A special record shall be kept by the Secretary-General of the League of Nations, showing which of the Parties have signed, ratified, acceded to or denounced the present Convention. This record shall be open to the Members of the League at all times; it shall be published as often as possible in accordance with the directions of the council.

### **Article 8**

Subject to the provisions of Article 2 of the present Convention, the latter may be denounced by any Party thereto after the expiration of five years from the date when it came into force in respect of that Party. Denunciation shall be effected by notification in writing addressed to the Secretary-General of the League of Nations. Copies of such notification shall be transmitted forthwith by him to all the other parties, informing them of

the date on which it was received. The denunciation shall take effect one year after the date on which it was notified to the Secretary-General, and shall operate only in respect of the notifying Power. It shall not, in the absence of an agreement to the contrary, prejudice engagements entered into before the denunciation relating to a programme of works.

### **Article 9**

A request, for the revision of the present Convention may be made at any time by one-third of the High Contracting Parties.

In faith whereof the above names Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done at Barcelona the twentieth day of April in the year one thousand nine hundred and twenty one in a single copy which remain deposited in the archives of the League of Nations.

## **2. Statute of the Régime of Navigable Waterways of international Concerns**

### **Article 1**

In the application of the Statute, the following are declared to be navigable waterways of international concern:

1. All parts which are naturally navigable to and from the sea of a waterway which in its course, naturally navigable to and from the sea, separates or traverses different States, and also any part of any other waterway naturally navigable to and from the sea which connects with the sea

a waterway naturally navigable which separates or traverses different States.

It is understood that:

Transshipment from one vessel to another is not excluded by the words “navigable to and from the sea”;

Any natural waterway or part of a natural waterway is termed “naturally navigable” if now used for ordinary commercial navigation, or capable by reason of its natural conditions of being so used; by “ordinary commercial navigation” is to be understood navigation which, in view of the economic condition of the riparian countries, is commercial and normally practicable;

Tributaries are to be considered as separate waterways;

Lateral canals constructed in order to remedy the defects of a waterway included in the above definition are assimilated thereto;

The different States separated or traversed by a navigable waterway of international concern, including its tributaries of international concern, are deemed to be “riparian States”.

2. Waterways, or parts of waterways, whether natural or artificial, expressly declared to be placed under the régime of the General Convention regarding navigable waterways of international concern either in unilateral Acts of the States under whose sovereignty or authority these waterways or parts of waterways are situated, or in agreement made with the consent, in particular, of such States.

## **Article 2**

For the purpose of Articles 5, 10, 12 and 14 of this Statute, the following shall form a special category of navigable waterways of international concern:

Navigable waterways for which there are international Commissions upon which non-riparian States are represented;

Navigable waterways which may hereafter be placed in this category, either in pursuance of unilateral Acts of the States under whose sovereignty or authority they are situated, or in pursuance of agreements made with the consent, in particular, of such States.

## **Article 3**

Subject to the provisions contained in Articles 5 and 17, each of the Contracting States shall accord free exercise of navigation to the vessels flying the flag of any one of the other Contracting States on those parts of navigable waterways specified above which may be situated under its sovereignty or authority.

## **Article 4**

In the exercise of navigation referred to above, the nations, property and flags of all Contracting States shall be treated in all respects on a footing of perfect equality. No distinction shall be made between the nationals, the property and the flags of the different riparian States, including the riparian State exercising sovereignty or authority over the portion of the navigable waterway in questions; similarly, no distinction shall be made between the nationals, the property and the flags of riparian and

non-riparian States. It is understood, in consequence, that no exclusive right of navigation shall be accorded on such navigable waterways to companies or to private persons. No distinctions shall be made in the said exercise, by reason of the point of departure, of destination or of the direction of the traffic.

### **Article 5**

As an exception to the two preceding Articles, and in the absence of any Convention or obligation to the contrary:

1. A riparian State has the right of reserving for its own flag the transport of passengers and goods loaded at one port situated under its sovereignty or authority and unloaded at another port also situated under its sovereignty or authority. A State which does not reserve the abovementioned transport to its own flag may, nevertheless, refuse the benefit of equality of treatment with regard to such transport to a co-riparian which does reserve it.

On the navigable waterways referred to in Article 2, the Act of Navigation shall only allow to riparian States the right of reserving the local transport of passengers or of goods which are of national origin or are nationalized. In every case, however, in which greater freedom of navigation may have been already established, in a previous Act of Navigation, this freedom shall not be reduced.

2. When a natural system of navigable waterways of international concern which does not include waterways of the kind referred to in Article 2 separates or traverses two States only, the latter have the right to reserve to their flags by mutual agreement the transport of passengers and

goods loaded at one port of this system and unloaded at another port of the same system, unless this transport takes place in between two ports which are not situated under the sovereignty or authority of the same State in the course of a voyage, effected without transshipment on the territory of either of the said States, involving a sea-passage over a navigable waterway of international concern which does not belong to the said system.

### **Article 6**

Each of the Contracting States maintains its existing right, on the navigable waterways or parts of navigable waterways referred to in Article 1 and situated under its sovereignty or authority, to enact the stipulations and to take the measures necessary for policing the territory and for applying the laws and regulations relating to customs, public health, precautions against the diseases of animals and plants, emigration or immigration, and to the import or export of prohibited goods, it being understood that such stipulations and measures must be reasonable, must be applied on a footing of absolute equality between the nationals, property and flags of any one of the Contracting States, including the State which is their author, and must not without good reason impede the freedom of navigation.

### **Article 7**

No dues of any kind may be levied anywhere on the course or at the mouth of a navigable waterway of international concern, other than dues in the nature of payment for service rendered and intended solely to cover in an

equitable manner the expenses of maintaining and improving the navigability of the waterway and its approaches, or to meet expenditure incurred in the interest of navigation. These dues shall be fixed accordance with such expenses, and the tariff of dues shall be posted in the ports. These dues shall be levied in such a manner as to render, unnecessary a detailed examination of the cargo, except in cases of suspected fraud or infringement of regulation; and so as to facilitate international traffic as much as possible, both as regards their rates and the method of their application.

### **Article 8**

The transit of vessels and of passengers and goods on navigable waterways of international concern shall, so far as customs formalities are concerned, be governed by the conditions laid down in the Statute of Barcelona on Freedom of Transit. Whenever transit takes place without transshipment the following additional provisions shall be applicable:

Where both banks of a waterway of international concern are within one and the same State, the customs formalities imposed on goods in transit after they have been declared and subjected to a summary inspection shall be limited to placing them under seal or padlock or in the custody of customs officers;

When a navigable waterway of international forms concern the frontier between two States, vessels, passengers and goods in transit shall while "en route" be exempt from any customs formality, except in cases in which there are valid reason of a practical character for

carrying out customs formalities at a place on the part of the river which forms the frontier, and this can be done without interfering with navigation facilities.

The transit of vessels and passengers, as well as the transit of goods without transshipment, on navigable waterways of international concern, must not give rise to the levying of any duties whatsoever, whether prohibited by the Statute of Barcelona on Freedom of Transit or authorized by Article 3 of that Statute. It is nevertheless understood that vessels in transit may be made responsible for the board and lodging of any custom officers who are strictly required for supervision.

### **Article 9**

Subject to the provisions of Articles 5 and 17, the nationals, property and flag of all the Contracting States shall, in all ports situated on a navigable waterway of international concern, enjoy, in all that concerns the use of the port, including port dues and charges, a treatment equal to that accorded to the nationals, property and flag of the riparian State under whose sovereignty or authority the port is situated. It is understood that the property to which the present paragraph relates is property originating in, coming from or destined for, one or other of the Contracting States.

The equipment of ports situated on a navigable waterway of international concern and the facility afforded in these ports to navigation, must not be withheld from public use to an extent beyond what is reasonable and fully compatible with the free exercise of navigation.



In the application of or other customs analogous duties, local octroy or consumption duties, or incidental chares, levied on the occasion of the importation or exportation of goods through the aforesaid ports, no difference shall be made by reason of the flag of the vessel on which the transport has been or is to be accomplished, whether this flag be the national flag or that of any of the Contracting States.

The State under whose sovereignty or authority a port is situated may withdraw the benefits of the preceding paragraph from any vessel if it is proved that the owner of the vessel discriminates systematically against the nationals of that State, including companies controlled by such nationals.

In the absence of special circumstances justifying an exception on the ground of economic necessities, the customs duties must not 'be higher than those levied on the other customs frontiers of the State interested, on goods of the same kind, source and destination. All facilities accorded by the Contracting States to the importation or exportation of goods by other land or water routes, or in other ports, shall be equally accorded to importation or exportation under the same conditions over the navigable waterway and through the ports referred to above.

### **Article 10**

1. Each riparian State is bound, on the one hand, to refrain from all measures likely to prejudice the navigability of the waterway, or to reduce the facilities for navigation, and, on the other hand, to take as rapidly as possible all necessary

steps for removing any obstacles and dangers which may occur to navigation.

2. If such navigation necessitates regular upkeep of the waterway, each of the riparian States is bound as towards the others to take such steps and to execute such works on its territory as are necessary for the purpose as quickly as possible, taking account at all times of the conditions of navigation, as well as of the economic state of the regions served by the navigable waterway.

In the absence of an agreement to the contrary, any riparian State will have the right, on valid reason being shown, to demand from the other riparian's a reasonable contribution towards the coat of upkeep.

3. In the absence of legitimate grounds for opposition by one of the riparian States, including the State territorially interested, based either on the actual conditions of navigability in its territory, or on other interests such as inter alia, the maintenance of the normal water-conditions, requirements for irrigation, the use of water-power, or the necessity for constructing other and more advantageous ways of communication, a riparian State may not refuse to carry out works necessary for the improvement of the navigability which are asked for by another riparian State, if the latter State offers to pay the cost of the works and a fair share of the additional cost of upkeep. It is understood, however, that such works cannot be undertaken so long as the State of the territory on which they are to be carried out objects on the ground of vital interests.

4. In the absence of any agreement to the contrary, a State which is obliged to carry out works of upkeep is entitled to

free itself from the obligation, if, with the consent of all the co-riparian States, one or more of them agree to carry out the works instead of it; as regards works for improvement, a State which is obliged to carry them out shall be freed from the obligation, if it authorizes the State which made the request to carry them out instead of it. The carrying out of works by States other than the State territorially interested, or the sharing by such States in the cost of works, shall be so arranged as not to prejudice the rights of the State territorially interested as regards the supervision and administrative control over the works, or its sovereignty and authority over the navigable waterway.

5. On the waterways referred to in Article 2, the provisions of the present Article are to be applied subject to the terms of the Treaties, Conventions, or Navigation Acts which determine the powers and responsibilities of the International Commission in respect of works.

Subject to any special provisions in the said Treaties, Conventions, or Navigation Acts, which exist or may be concluded:

Decisions in regard to works will be made by the Commission;

The settlement, under the conditions laid down in Article 22 below, of any dispute which may arise as a result of these decisions, may always be demanded on the grounds that these decisions are ultra vires, or that they infringe international conventions governing navigable waterways. A request for a settlement under the aforesaid conditions based on any other grounds can only be put forward by the State which is territorially interested.

The decisions of this Commission shall be in conformity with the provisions of the present Article.

6. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, a riparian State may, in the absence of any agreement to the contrary, close a waterway wholly or in part to navigation, with the consent of all the riparian States or of all the States represented on the International Commission in the case of navigable waterways referred to in Article 2.

As an exceptional case one of the riparian States of a navigable waterway of international concern not referred to in Article 2 may close the waterway to navigation, if the navigation on it is of very small importance, and if the State in question can justify its action on the ground of an economic interest clearly greater than that of navigation. In this case the closing to navigation may only take place after a year's notice and subject to an appeal on the part of any other riparian State under the conditions laid down in Article 22. If necessary, the judgement shall prescribe the conditions under which the closing to navigation may be carried inter effect.

7. Should access to the sea be afforded by a navigable waterway of international interest through several branches, all of which are situated in the territory of one and the same State, the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article shall apply only to the principal branches deemed necessary for providing free access to the sea.

### **Article 11**

If on a waterway of international concern one or more of the riparian States are not Parties to this Statute, the financial obligations undertaken by each of the Contracting States in pursuance of Article 10 shall not exceed those to which they would have been subject if all the riparian States had been Parties.

### **Article 12**

In the absence of contrary stipulations contained in a special Agreement or Treaty for example, existing Conventions concerning customs and police measures and sanitary precautions, the administration of navigable waterways of international concern is exercised by each of the riparian States under whose sovereignty or authority the navigable waterway is situated. Each of such riparian States has, inter alia, the power and duty of publishing regulations for the navigation of such waterway and of seeing to their execution. These regulations must be framed and applied in such a way as to facilitate the free exercise of navigation under the conditions laid down in this Statute.

The rules of procedure dealing with such matters as ascertaining, prosecuting and punishing navigation offences must be such as to promote as speedy a settlement as possible.

Nevertheless, the Contracting States recognize that it is highly desirable that the riparian States should come to an understanding with regard to the administration of the navigable waterway and, in particular, with-regard to the adoption of navigation regulations of as uniform a

character throughout the whole course of such navigable waterway as the diversity of local circumstances permits. Public services of towage or other means of haulage may be established in the form of monopolies for the purpose of facilitating the exercise of navigation, subject to the unanimous agreement of the riparian States or the States represented on the International Commission in the case of navigable waterways referred to in Article 2.

### **Article 13**

Treaties, conventions or agreements in force relating to navigable waterways, concluded by the Contracting States before the coming into force of this Statute, are not, as a consequence of its coming into force, abrogated so far as concerns the States signatories to those treaties. Nevertheless, the Contracting States undertake not to apply among themselves any provisions of such treaties, conventions or agreements which may conflict with the rules of the present Statute.

### **Article 14**

If any of the special agreements or treaties referred to in Article 12 has entrusted or shall hereafter entrust certain functions to an international Commission which includes representatives of States other than the riparian States, it shall be the duty of such Commission, subject to the provisions of Article 10, to have exclusive regard to the interests of navigation, and it shall be deemed to be one of the organizations referred to in Article 24 of the Covenant of the League of Nations. Consequently, it will exchange all useful information directly with the League and its

organizations, and will submit an annual report to the League.

The powers and duties of the Commission referred to in the preceding paragraph shall be laid down in the Act of Navigation of each navigable waterway and shall at least include the following:

The Commission shall be entitled to draw up such navigation regulations as it thinks necessary itself to draw up, and all other navigation regulations shall be communicated to it;

It shall indicate to the riparian States the action advisable for the upkeep of works and the maintenance of navigability;

It shall be furnished by each of the riparian States with official information as to all schemes for the improvement of the waterways;

It shall be entitled, in cases in which the Act of Navigation does not include a special regulation with regard to the levying of dues, to approve of the levying of such dues and charges in accordance with the provisions of Article 7 of this Statute.

### **Article 15**

This Statute does not prescribe the rights and duties of belligerents and neutral in time of war. The Statute shall, however, continue in force in time of war so far as such rights and duties permit.

### **Article 16**

This Statute does not impose upon a Contracting State any obligation conflicting with its rights and duties as a Member of the League of Nations.

### **Article 17**

In the absence of any agreement to the contrary to which the State territorially interested is or may be a Party, this Statute has no reference to the navigation of vessels of war or of vessels performing police or administrative functions, or, in general, exercising any kind of public authority.

### **Article 18**

Each of the Contracting States undertakes not to grant, either by agreement or any other way, to a non-Contracting State treatment with regard to navigation over a navigable waterway of international concern which, as between Contracting States, would be contrary to the provisions of this Statute.

### **Article 19**

The measures of a general or particular character which a Contracting State is obliged to take in case of an emergency affecting the safety of the State or the vital interests of the country may, in exceptional cases and for a period as short as possible, involve a deviation from the provisions of the above Articles; it being understood that the principle of the freedom of navigation, and especially communication between the riparian States and the sea, must be maintained to the utmost possible extent.

### **Article 20**

This, Statute does not entail in any way the withdrawal of existing greater facilities granted to the free exercise of navigation on any navigable waterway of international



concern, under conditions consistent with the principle of equality laid down in this Statute, as regards the nationals, the goods and the flags of all the Contracting States; nor does it entail the prohibition of such grant of greater facilities in the future.

### **Article 21**

In conformity with Article 23 (a) of the Covenant of the League of Nations, any Contracting State which can establish a good case against the application of any provisions of this Statute in some or all of its territory on the ground of the grave economic situation arising out of the acts of devastation perpetrated on it soil during the war 1914-1918, shall be deemed to be relieved temporarily of the obligations arising from the application of such provision, it being understood that the principle of freedom of navigation must be observed as far as possible.

### **Article 22**

Without prejudice to the provisions of paragraph 5 of Article 10, any dispute between States as to the interpretation or application of this Statute which is not settled directly between them shall be brought before the Permanent Court of Justice, unless under a special agreement or a general arbitration provision steps are taken for the settlement of the dispute by arbitration or some other means.

Proceedings are opened in the manner laid down in Article 40 of the Statute of Permanent Court of International Justice.

In order to settle such disputes, however, in a friendly way as far as possible, the Contracting States undertake before resorting to any judicial proceedings and without prejudice to the powers and right of action of the Council and of the Assembly to submit such disputes for an opinion to anybody established by the League of Nations as the advisory and technical organization of the Members of the League in matters of communications and transit. In urgent cases a preliminary opinion may recommend measures intended in particular to restore the facilities for free navigation which existed before the act or occurrences which gave rise to the dispute.

### **Article 23**

A navigable waterway shall not be considered as of international concern on the sole ground that it traverses or delimits zones or enclaves, the extent and population of which are small as compared with those of the territories which it traverses, and which form detached portions or establishments belonging to a State other than that to which the said river belongs, with this exception, throughout its navigable course.

### **Article 24**

This Statute shall not be applicable to a navigable waterway of international concern which has only two riparian States, and which separates, for a considerable distance, a Contracting State from a non-Contracting State whose Government is not recognized by the former at the time of the signing of this Statute, until an agreement has

been concluded between them establishing, for the waterway in question, an administrative and customs régime which affords equitable safeguards to the Contracting State.

### **Article 25**

It is understood that this Statute must not be interpreted as regulating in any way rights and obligations inter se of territories forming part, or placed under the protection, of the same sovereign State, whether or not there territories are individually Members of the League of Nations.

### **3. Additional Protocol, Barcelona, April 20, 1921**

1. The States signatories of the Convention on the Régime of Navigable Waterways of International Concern, signed at Barcelona on April 20th, 1921, whose duly authorized representatives have affixed their signatures to the present Protocol, hereby declare that, in addition to the Freedom of Communications which they have conceded by virtue of the Convention on Navigable Waterways considered as of international concern, they further concede, on condition of reciprocity, without prejudice to their rights of sovereignty, and in time of peace,

a. on all navigable waterways,

b. on all naturally navigable waterways,

which are placed under their sovereignty or authority, and which, not being considered as of international concern, are accessible to ordinary commercial navigation to and from the sea, and also in all the ports situated on these waterways, perfect equality of treatment for the flags of

any State signatory of this Protocol as regards the transport of imports and exports without transshipment. At the time of signing, the signatory States must declare whether they accept the obligation to the full extent indicated under paragraph a) above, or only to the more limited extent defined by paragraph b).

It is understood that States which have those which have accepted paragraph a) are not bound as regards those which have accepted paragraph b), except under conditions resulting from the latter paragraph.

It is also understood that those States which possess a large number of ports (situated on navigable waterways) which have hitherto remained closed to international commerce, may, at the time of the signing of the present Protocol, exclude from its application one or more of the navigable waterways referred to above.

The signatory States may declare that their acceptance of the present Protocol does not include any or all of the colonies, overseas possessions or protectorates under their sovereignty or authority, and they may subsequently adhere separately on behalf of any colony, overseas possession or protectorate so excluded in their declaration. They may also denounce the Protocol separately in accordance with its provisions, in respect of any colony, overseas possession or protectorate under their sovereignty or authority.

The present Protocol shall be ratified. Each Power shall send its ratification to the Secretary-General of the League of Nations, who shall cause notice of such ratification to be given to all the other signatory Powers; these ratifications

shall be deposited in the archives of the Secretariat of the League of Nations.

The present Protocol shall remain open for the signature or adherence of the States which have signed the above-mentioned Convention or have given their adherence to it. It shall come into force after the Secretary-General of the League of Nations has received the ratification of two States; provided, however, that the said Convention has come into force by that time.

It may be denounced at any time after the expiration of a period of two years dating from the time of the reception by the Secretary-General of the League of Nations of the ratification of the denouncing State. The denunciation shall not take effect until one year after it has been received by the Secretary-General of the League of Nations. A denunciation of the Convention on the Régime of Navigable Waterways of International Concern shall be considered as including a denunciation of the present Protocol.

Done at Barcelona, the twentieth day of April, nineteen hundred and twenty-one, in a single copy, of which the French and English texts shall be authentic.

#### **4. Declaration Recognizing the Right to a Flag of States having no Sea-coast**

The undersigned, duly authorized for the purpose, declare that the States which they represent recognize the flag flown by the vessels of any State having no sea-coast which are registered at someone specified place situated in its

territory; such place shall serve as the port of registry of such vessels.

Barcelona, April the 20th, 1921, done in a single copy of which the English and French texts shall be authentic.

## پیوست دوم

### **Convention on Transit Trade of Land-locked States Done at: New York, 1965**

The States Parties to the present Convention,

Recalling that Article 55 of its Charter requires the United Nations to promote conditions of economic progress and solutions of international economic problems,

Noting General Assembly resolution 1028 (XI) on the land-locked countries and the expansion of international trade which, "recognizing, the need of land-locked countries for adequate transit facilities in promoting international trade", invited "the Governments of Member States to give full recognition of the needs of land-locked Member States in the matter of transit trade and, therefore, to accord them adequate facilities in terms of international law and practice in this regard, bearing in mind the future requirements resulting from the economic development of the land-locked countries,"

Recalling article 2 of the Convention on the High Seas which states that the high seas being open to all nations, no State may validly purport to subject any part of them to its sovereignty and article 3 of the said Convention which states;

"1. In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with coastal States, States having no sea-coast should have free access to the sea.

To this end States situated between the sea and a State having no sea-coast shall by common agreement with the

latter and in conformity with existing international conventions accord:

- (a) To the State having no sea-coast, on a basis of reciprocity, free transit through their territory; and
- (b) To ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships, or to the ships of any other States, as regards access to seaports and the use of such ports.

2. States situated between the sea and a State having no sea-coast shall settle, by mutual agreement with the latter, and taking into account the rights of the coastal State or State of transit and the special conditions of the State having no sea-coast, all matter relating to freedom of transit and equal treatment in ports, in case such States are not already parties to existing international conventions". Reaffirming, the following principles adopted by the United Nations Conference on Trade and Development with the understanding that these principles are interrelated and each principle should be construed in the context of the other principles:

### **Principle I**

The recognition of the right of each land-locked State of free access to the sea is an essential principle for the expansion of international trade and economic development.

### **Principle II**

In territorial and on internal waters, vessels flying the flag of land-locked countries should have identical rights and



enjoy treatment identical to that enjoyed by vessels flying the flag of coastal States other than the territorial States.

### **Principle III**

In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with coastal States, States having no sea-coast should have free access to the sea. To this end States situated between the sea and a State having no sea-coast shall by common agreement with the latter and in conformity with existing international conventions accord to ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships or to the ships of any other State as regards access to seaports and the use of such ports.

### **Principle IV**

In order to promote fully the economic development of the land-locked countries, the said countries should be afforded by all States, on the basis of reciprocity, free and unrestricted transit, in such a manner that they have free access to regional and international trade in all circumstances and for every type of goods.

Goods in transit should not be subject to any customs duty. Means of transport in transit should not be subject to special taxes or charges higher than those levied for the use of means of transport of the transit country.

### **Principle V**

The State of transit, while maintaining full sovereignty over its territory, shall have the right to take all indispensable measures to ensure that the exercise of the right of free

and unrestricted transit shall in no way infringe its legitimate interests of any kind.

### **Principle VI**

In order to accelerate the evolution of a universal approach to the solution of the special and particular problems of trade and development of land-locked countries in the different geographical areas, the conclusion of regional and other international agreements in this regard should be encouraged by all States.

### **Principle VII**

The facilities and special rights accorded to land-locked countries in view of their special geographical position are excluded from the operation of the most-favored-nation clause.

### **Principle VIII**

The principles which govern the right of free access to the sea of the land-locked State shall in no way abrogate existing agreements between two or more contracting parties concerning the problems, nor shall they raise an obstacle as regards the conclusions of such agreements in the future, provided that the latter do not establish a regime which is less favorable than or opposed to the above-mentioned provisions.

Have agreed as follows:

## **Article 1**

Definitions

For the purpose of this Convention,

A .The term "land-locked State" means any Contracting State which has no sea-coast;

B. the term "traffic in transit" means the passage of goods including unaccompanied baggage across the territory of a Contracting State between a land-locked State and the sea when the passage is a portion of a complete journey which begins or terminates within the territory of that land-locked State and which includes sea transport directly preceding or following such passage. The trans-shipment, warehousing, breaking bulk, and change in the mode of transport of such goods as well as the assembly, disassembly or reassembly of machinery and bulky goods shall not render the passage of goods outside the definition of "traffic in transit" provided that any such operation is undertaken solely for the convenience of transportation.

Nothing, in this paragraph shall be construed as imposing an obligation on any Contracting State to establish or permit the establishment of permanent facilities on its territory for such assembly, disassembly or reassembly;

C. the term "transit State" means any Contracting State with or without a sea-coast, situated between a land-locked State and the sea, through whose territory "traffic in transit" passes:

D. the term "means of transport" includes:

(i) Any railway stock, seagoing and river vessels and road vehicles;

(ii) Where the local situation so requires porters, and pack animals:

(iii) If agreed upon by the Contracting States concerned, other means of transport and pipelines and gas lines when

they are used for traffic in transit within the meaning of this article.

## Article 2

### 1. Freedom of transit

Freedom of transit shall be granted under the terms of this Convention for traffic in transit and means of transport. Subject to the other provisions of this Convention, the measures taken by Contracting States for regulating and forwarding traffic across their territory shall facilitate traffic in transit on routes in use mutually acceptable for transit to the Contracting States concerned. Consistent with the terms of this Convention, no discrimination shall be exercised which is based on the place of origin, departure, entry, exit or destination or any circumstances relating to the ownership of the goods or the ownership, place of registration or flag of vessels, land vehicles or other means of transport used.

2. The rules governing the use of means of transport, when they pass across part or the whole of the territory of another Contracting State, shall be established by command agreement among the Contracting States concerned, with due regard to the multilateral international conventions to which these States are parties.

3. Each Contracting State shall authorize, in accordance with its laws, rules and regulations, the passage across or access to its territory of persons whose movement is necessary for traffic in transit.

4. The Contracting States shall permit the passage of traffic in transit across their territorial waters in accordance with

the principles of customary international law or applicable international conventions and with their internal regulations.

### **Article 3**

Customs duties and special transit dues

Traffic in transit shall not be subjected by any authority within the transit State to customs duties or taxes chargeable by reason of importation or exportation nor to any special dues in respect of transit. Nevertheless on such traffic in transit there may be levied charges intended solely to defray expenses of supervision and administration entailed by such transit. The rate of any such charges must correspond as nearly as possible with the expenses they are intended to cover and, subject to that condition, the charges must be imposed in conformity with the requirement of non-discrimination laid down in article 2, paragraph 1.

### **Article 4**

Means of transport and tariffs

1. The Contracting States undertake to provide, subject to availability, at the points of entry and exit, and as required at points of trans-shipment, adequate means of transport and handling equipment for the movement of traffic in transit without unnecessary delay.
2. The Contracting States undertake to apply to traffic in transit, using facilities operated or administered by the State, tariffs or charges which, having regard to the conditions of the traffic and to considerations of commercial competition, are reasonable as regards both

their rates and the method of their application. These tariffs or charges shall be so fixed as to facilitate traffic in transit as much as possible, and shall not be higher than the tariffs or charges applied by Contracting States for the transport through their territory of goods of countries with access to the sea. The provisions of this paragraph shall also extend to the tariffs and charges applicable to traffic in transit using facilities operated or administered by firms or individuals, in cases in which the tariffs or charges are fixed or subject to control by the Contracting State. The term "facilities" used in this paragraph shall comprise means of transport, port installations and routes for the use of which tariffs or charges are levied.

3. Any haulage service established as a monopoly on waterways used for transit must be so organized as not to hinder the transit of vessels.

4. The provisions of this article must be applied under the Conditions of non-discrimination laid down in article 2, paragraph 1.

### **Article 5**

Methods and documentation in regard to customs, transport, etc.

1. The Contracting States shall apply administrative and customs measures permitting the carrying out of free, uninterrupted and continuous traffic in transit. When necessary, they should undertake negotiations to agree on measures that ensure and facilitate the said transit.

2. The Contracting States undertake to use simplified documentation and expeditious methods in regard to customs, transport and other administrative procedures

relating to traffic in transit for the whole transit journey on their territory, including any trans-shipment, warehousing, breaking bulk, and changes in the mode of transport as may take place in the course of such a journey.

### **Article 6**

Storage of goods in transit

1. The conditions of storage of goods in transit at the point of entry and exit, and at intermediate stages in the transit State may be established by conditions of storage at least as favorable as those granted to goods coming from or going to their own countries.
2. The tariffs and charges shall be established in accordance with Article 4.

### **Article 7**

Delays or difficulties in traffic in transit

1. Except in cases of force majeure all measures shall be taken by Contracting States to avoid delays in or restrictions on traffic in transit.
2. Should delays or other difficulties occur in traffic in transit, the competent authorities of the transit State or States and of the Land-locked State shall co-operate towards their expeditious elimination.

### **Article 8**

Free zones or other customs facilities

1. For convenience of traffic in transit, free zones or other customs facilities may be provided at the ports of entry and exit in the transit States by agreement between those States and the land-locked States.

2. Facilities of this nature may also be provided for the benefit of land-locked States in other transit States which have no sea-coast or seaports.

### **Article 9**

Provision of greater facilities

This Convention does not entail in any way the withdrawal of transit facilities which are greater than those provided for in the Convention and which under conditions consistent with its principles, are agreed on between Contracting States or granted by a Contracting State. The Convention also does not preclude such grant of greater facilities in the future.

### **Article 10**

Relation to most-favored-nation clause

1. The Contracting States agree that the facilities and special rights accorded by this Convention to land-locked States in view of their special geographical position are excluded from the operation of the most-favored-nation clause. A land-locked State which is not a Party to this Convention may claim the facilities and special rights accorded to land-locked States under this Convention only on the basis of the most-favored-nation clause of a treaty between that land-locked State and the Contracting State granting such facilities and special rights.

2. If a Contracting State grants to a land-locked State facilities or special rights greater than those provided for in this Convention, such facilities or special rights may be limited to that land-locked State, except in so far as the withholding of such greater facilities or special rights from



any other land-locked State contravenes the most-favored-nation provision of a treaty between such other land-locked State and the Contracting State granting such facilities or special rights.

### **Article 11**

Exceptions to Convention on grounds of public health, security, and protection of intellectual property

1. No Contracting State shall be bound by this Convention to afford transit to persons whose admission into its territory is forbidden, or for goods of a kind of which the importation is prohibited, either on grounds of public morals, public health or security, or as a precaution against diseases of animals or plants or against pests.

2. Each Contracting State shall be entitled to take reasonable precautions and measures to ensure that persons and goods, particularly goods which are the subject of a monopoly, are really in transit, and that the means of transport are really used for the passage of such goods, as well as to protect the safety of the routes and means of communication.

3. Nothing in this Convention shall affect the measures which a Contracting State may be called upon to take in pursuance of provisions in a general international convention, whether of a worldwide or regional character, to which it is a party, whether such convention was already concluded on the date of this Convention or is concluded later, when such provisions relate:

(a) To export or import or transit of particular kinds of articles such as narcotics, or other dangerous drugs, or arms; or

(b) To protection of industrial, literary or artistic property, or protection of trade names, and indications of source or appellations of origin, and the suppression of unfair competition.

4. Nothing in this Convention shall prevent any Contracting State from taking any action necessary for the protection of its essential security interests.

### **Article 12**

Exceptions in case of emergency

The measures of a general or particular character which a Contracting State is obliged to take in case of an emergency endangering its political existence or its safety may, in exceptional cases and for as short a period as possible, involve a deviation from the provisions of this Convention on the understanding that the principle of freedom of transit shall be observed to the utmost possible extent during such a period.

### **Article 13**

Application of the Convention in time of war

This Convention does not prescribe the rights and duties of belligerents and neutrals in time of war. The Convention shall, however, continue in force in time of war so far as such rights and duties permit.

### **Article 14**

Obligations under the Convention and rights and duties of United Nations Members

This Convention does not impose upon a Contracting State any obligation conflicting with its rights and duties as a Member of the United Nations.

### **Article 15**

Reciprocity

The provisions of this Convention shall be applied on a basis of reciprocity.

### **Article 16**

Settlement of disputes

1. Any dispute which may arise with respect to the interpretation of application of the provisions of this Convention which is not settled by negotiation or by other peaceful means of settlement within a period of nine months shall, at the request of either party, be settled by arbitration. The arbitration commission shall be composed of three members. Each party to the dispute shall appoint one member to the commission, while the third member, who shall be the Chairman, shall be chosen in common agreement between the parties. If the parties fail to agree on the designation of the third member within a period of three months, the third member shall be appointed by the President of the International Court of Justice. In case any of the parties fail to make an appointment within a period of three months the President of the International Court of Justice shall fill the remaining vacancy or vacancies.

2. The Arbitration commission shall decide on the matter placed before it by simple majority and its decisions shall be binding on the parties.

3. The Arbitration commission or other international bodies charged with settlements of disputes under this Convention shall inform, through the Secretary-General of the United Nations, the other Contracting States of the existence and nature of disputes and of the terms of their settlements.

### **Article 17**

#### Signature

This present Convention shall be open until 31 December, 1965 for signature by all States Members of the United Nations or of any of the specialized agencies or Parties to the Statute of the International Court of Justice, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the Convention.

### **Article 18**

#### Ratification

The present Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

### **Article 19**

#### Accession

The present Convention shall remain open for accession by any State belonging to any of the four categories mentioned in article 17. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

## **Article 20**

### Entry into force

1. The present Convention shall enter into force on the thirtieth day following the date of the deposit of the instruments of ratification or accession of at least two land-locked States and two transit States having a sea-coast.

2. For each State ratifying or acceding to the Convention after the deposit of the instruments of ratification or accession necessary for the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 1 of this article, the Convention shall enter into force on the thirtieth day after the deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

## **Article 21**

### Revision

At the request of one third of the Contracting States, and with the concurrence of the majority of the Contracting States, the Secretary-General of the United Nations shall convene a Conference with a view to the revision of this Convention.

## **Article 22**

### Notifications by the Secretary-General

The Secretary-General of the United Nations, shall inform all States belonging to any of the four categories mentioned in article 17:

a. of signatures to the present Convention and of the deposit of instruments of ratification or accession, in accordance with articles 17, 18 and 19;

- b. of the date on which the present Convention will enter into force, in accordance with article 20;
- c. of requests for revision, in accordance with article 21.

### **Article 23**

#### Authentic texts

The original of the present Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified copies thereof to all States belonging to any of the four categories mentioned in article 17.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Convention.

DONE at the Headquarters of the United Nations, New York, this eighth day of July, one thousand nine hundred and sixty-five.

پیوست سوم

**United Nations Convention on the Law of the Sea  
(UNCLOS III) Part X  
Right of Access of Land-Locked States to and from the  
Sea and Freedom of Transit**

**Article 124**

USE OF TERMS

1. For the purposes of this Convention:

(a) "land-locked State" means a State which has no sea-coast;

(b) "Transit State" means a State, with or without a sea-coast, situated between a land-locked State and the sea, through whose territory traffic in transit passes;

(c) "Traffic in Transit" means transit of persons, baggage, goods and means of transport across the territory of one or more transit States, when the passage across such territory, with or without trans-shipment, ware-housing, breaking bulk or change in the mode of transport, is only a portion of a complete journey which begins or terminates within the territory of the land-locked State;

(d) "Means of Transport" means:

i) Railway rolling stock, sea, lake and river craft and road vehicles;

ii) Where local conditions so require, porters and pack animals.

2. Land-locked States and transit States may, by agreement between them, include as means of transport pipelines and gas lines and means of transport other than those included in paragraph 1.

### **Article 125**

#### **RIGHT OF ACCESS TO AND FROM THE SEA AND FREEDOM OF TRANSIT**

1. Land-locked States shall have the right of access to and from the sea for the purpose of exercising the rights provided for in this Convention including those relating to the freedom of the high seas and the common heritage of mankind. To this end, land-locked States shall enjoy freedom of transit through the territory of transit States by all means of transport.
2. The terms and modalities for exercising freedom of transit shall be agreed between the land-locked States and transit States concerned through bilateral, subregional or regional agreements.
3. Transit States, in the exercise of their full sovereignty over their territory, shall have the right to take all measures necessary to ensure that the rights and facilities provided for in this Part for land-locked States shall in no way infringe their legitimate interests.

### **Article 126**

#### **EXCLUSION OF APPLICATION OF THE MOST-FAVOURED-NATION CLAUSE**

The provisions of this Convention, as well as special agreements relating to the exercise of the right of access to and from the sea, establishing rights and facilities on account of the special geographical position of land-locked States, are excluded from the application of the most-favoured-nation clause.



### **Article 127**

#### **CUSTOMS DUTIES, TAXES AND OTHER CHARGES**

1. Traffic in transit shall not be subject to any customs duties, taxes or other charges except charges levied for specific services rendered in connection with such traffic.
2. Means of transport in transit and other facilities provided for and used by land-locked States shall not be subject to taxes or charges higher than those levied for the use of means of transport of the transit State.

### **Article 128**

#### **FREE ZONES AND OTHER CUSTOMS FACILITIES**

For the convenience of traffic in transit, free zones or other customs facilities may be provided at the ports of entry and exit in the transit States, by agreement between those States and the land-locked States.

### **Article 129**

#### **COOPERATION IN THE CONSTRUCTION AND IMPROVEMENT OF MEANS OF TRANSPORT**

Where there are no means of transport in transit States to give effect to the freedom of transit or where the existing means, including the port installations and equipment, are inadequate in any respect, the transit States and land-locked

States concerned may cooperate in constructing or improving them.

### **Article 130**

#### **MEASURES TO AVOID OR ELIMINATE DELAYS OR OTHER DIFFICULTIES**

#### OF A TECHNICAL NATURE IN TRAFFIC IN TRANSIT

1. Transit States shall take all appropriate measures to avoid delays or other difficulties of a technical nature in traffic in transit.
2. Should such delays or difficulties occur, the competent authorities of the transit States and land-locked States concerned shall cooperate towards their expeditious elimination?

#### **Article 131**

##### EQUAL TREATMENT IN MARITIME PORTS

Ships flying the flag of land-locked States shall enjoy treatment equal to that accorded to other foreign ships in maritime ports.

#### **Article 132**

##### GRANT OF GREATER TRANSIT FACILITIES

This Convention does not entail in any way the withdrawal of transit facilities which are greater than those provided for in this Convention and which are agreed between States Parties to this Convention or granted by a State Party. This Convention also does not preclude such grant of greater facilities in the future.

## درباره مترجم

عیدمحمد عزیزپور، مکتب متوسطه (دیپرستان) را در لیسه عالی سلطان علاوالدین غوری، در شهر فیروزکوه (چنچران سابق) مرکز ولایت باستانی غور، یعنی استان زادگاهش به اتمام رسانید.

در سال ۱۹۸۴ برای تحصیل به اتحاد شوروی رفت و تحصیلات دانشگاهی کارشناسی ارشد و دکترای خویش را در اتحاد شوروی سابق در رشته حقوق بین الملل به پایان رسانید. در هالند، در دانشکده حقوق در رشته حقوق و خدمات اجتماعی دانش آموخت و دیپلوم گرفت. سال هاست که به عنوان کارمند مسلکی در انجمن هالندی کمک به پناهندگان وظیفه انجام می دهد.

از عزیزپور، نوشته های پرشماری در رشته حقوق بین الملل، پرسمان های حقوقی، سیاسی و اجتماعی نشر شده است. در بخش حقوق بین الملل کتابی به فرنام حقوق بین الملل پناهندگی در آلمان و در کابل چاپ شده است.