

حقوق کشورهای محاط در خشکه در حقوق بین الملل



دوکتور ضیا نظام

سفیر قبلی افغانستان در بروکسل، ویانا و روم

ویرجینیا-۲۰۲۱م- ۱۴۰۰ هـ ش

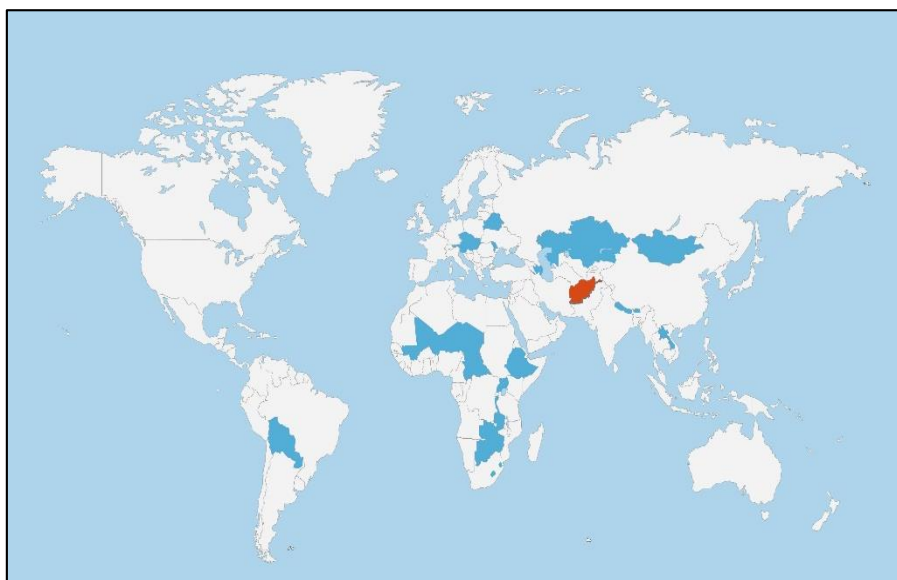
د افغانستان د حقوق پوهانو سراسری ټولنه

انجمن سراسری حقوق ملل افغانستان

Global Jurist Association of Afghanistan



حقوق کشورهای محاط در خشکه در حقوق بین الملل



دوكتور ضيا نظام
سفیر قبلی افغانستان در بروكسل، وینا و روم
ویرجینیا-۲۰۲۱م- ۱۴۰۰ هـ ش

THE RIGHTS OF LANDLOCKED COUNTRIES IN THE INTERNATIONAL LAW



By Dr. Zia NEZAM
Former Ambassador to Vinnea, Brussels and Rome.
Virginia, USA-2021

مشخصات کتاب:

اسم کتاب: (حقوق کشورهای محاط در خشکه در حقوق بین الملل)

مؤلف: دوکتور ضیا نظام

شماره موبایل: 0012024601197

آدرس ایمیل: zia.nezam@gmail.com

ناشر: مطبعه ستاره تلاش-کابل/افغانستان

تیراژ: یک هزار ۱۰۰۰ جلد

تعداد صفحات: ۳۳۵

سال چاپ: ۱۴۰۰ هـ ش، ۲۰۲۱-کابل/افغانستان

دیزاین، صفحه آرایی، تدقیق، تخلص، تصحیح و امور چاپ:

نورولی خان نور، قونسل افغانی، مادرید-کشور شاهی اسپانیا

تذکر:

همه حقوق چاپ و نشر برای مؤلف این کتاب محفوظ است. با ذکر نام

کتاب و نویسنده؛ موضوعات آن چاپ و نشر شده می تواند.

ISBN 978-9936-1-0514-0



9 789936 105140

د افغانستان د حقوق پوهانو مراسری قوانده

انجمن سراسری حقوق ملان افغانستان

Global Jurist Association of Afghanistan



«حقوق کشورهای محاط در خشکه در حقوق بین الملل»

مؤلف: دوکتور ضیا نظام - قبلاً سفیر افغانستان در بروکسل، ویانا و روم

دسترسی به آب‌های آزاد یکی از مؤلفه‌های کلیدی برای توسعه اقتصادی و تجارت بین‌المللی کشورها محسوب می‌شود. با این حال، شماری از کشورها به دلایل جغرافیایی یا تحولات تاریخی و استعماری از این مزیت طبیعی محروم مانده‌اند. در جهان امروز، ۴۳ کشور مستقل فاقد ساحل بحری هستند و دسترسی مستقیم به ابحار آزاد را ندارند. این کشورها که به عنوان «کشورهای محاط در خشکه» شناخته می‌شوند، با مشکلات متعدد اقتصادی و تجارتی مواجه می‌باشند و افغانستان یکی از این کشورهاست که محرومیت آن از دسترسی به دریا، ریشه‌های تاریخی، سیاسی و استعماری دارد.

وضعیت کنونی افغانستان به عنوان یک کشور محاط در خشکه، پیامد مستقیم دوران استعمار انگلیس است. بریتانیا طی توطئه‌های متعدد و با استفاده از «امیران دست‌نشانده و فاقد صلاحیت»، بخش‌هایی از خاک افغانستان را غصب نمود و با خروج استعمار انگلیس از منطقه در سال ۱۹۴۷، این اراضی برخلاف همهٔ نورم‌های پذیرفته شدهٔ بین‌المللی، به کشور تازه ایجاد شدهٔ پاکستان واگذار گردید. به این ترتیب، افغانستان از حق مسلم تاریخی و جغرافیایی خود برای دسترسی به ابحار آزاد محروم شد.

اگرچه برای کاهش و رفع مشکلات کشورهای محاط در خشکه، توافقنامه‌ها و معاهدات بین‌المللی متعددی تدوین شده و راه‌حلهایی توسط حقوق بین‌الملل ارائه گردیده است، اما افغانستان سال‌ها در عمل با چالش‌های جدی در این زمینه مواجه است و حکومت‌های پاکستان از بدو ایجاد تا به امروز، به صورت مکرر از موقعیت جغرافیایی خود به عنوان ابزار فشار سیاسی استفاده کرده‌اند. چنانچه هرزمانی که پاکستان در داخل با معضلات لاینحل مواجه شده، به منظور انحراف افکار عامه مردم خود، به بستن سرحدات با افغانستان اقدام نموده است. این اقدامات نقض صریح تعهدات و اسناد حقوقی بین‌المللی تلقی شده و صدمات بزرگی بر تجارت و امور اقتصادی افغانستان وارد نموده است.

نمونه تازه از این اقدامات خصمانه، جلوگیری از عبور اموال تجارقی افغانستان، از جمله میوه تازه افغانستان است که باعث توقف صدها وسیله نقلیه در سرحدات و فاسد شدن محموله ها شده است.

در راستای درک ابعاد این معضله حقوقی و پی بردن به نقض توافقات و معاهدات بین المللی از جانب پاکستان، اثر ارزشمندی با عنوان «حقوق کشورهای محاط در خشکه در حقوق بین الملل» توسط محترم دوکتور ضیا نظام دیپلمات مجرب، با سابقه و قبلاً سفیر افغانستان در بروکسل، وینا و روم به رشته تحریر درآمده است.

این کتاب اثر ابعاد گوناگون مشکلات کشورهای فاقد سواحل بحری را از منظر تاریخی و همچنین از دیدگاه مقاولات و معاهدات حقوقی بین المللی که در این باره عقد شده، با تفصیلات بسیار دقیق بررسی نموده است. علاوه بر تحلیل های حقوقی و تاریخی، این اثر شماری از کنوانسیون ها و موافقت نامه های بین المللی مرتبط با همین عرصه را نیز ضمیمه خود ساخته است که به خواننده امکان می دهد به متون اصلی اسناد بین المللی نیز دسترسی داشته باشد.

نویسنده کتاب لطف نموده و کتاب را به «انجمن سراسری حقوق دانان افغانستان» اهدا و اجازه پخش دیجیتالی این اثر ارزشمند را داده اند که این امر دسترسی حقوق دانان، محققان و عموم علاقه مندان به این مبحث حیاتی را تسهیل می بخشد.

به نمایندگی از انجمن سراسری حقوق دانان افغانستان از محترم دوکتور ضیا نظام صمیمانه اظهار سپاس و برایش طول عمر و موفقیت های بیشتر آرزو می نمایم. با حرمت

محمد قاسم آسمایی

۱۷ نومبر ۲۰۲۵



به نام خداوند بزرگ، مهربان و بخشینده

سپاسگزاری و قدردانی خاص،

لازم می دانم که از همکاری تمام کسانی که بنده را در تهیه و ترتیب، تنظیم و بالاخره چاپ و نشر این کتاب همکاری و یاری نمودند؛ از صمیم قلب تشکری و قدردانی نمایم.

از شریک زندگی ام (سیما نظام) همچنان پسرانم (یما نظام و مسعود نظام) که در جریان نگارش این اثر از هیچگونه سعی و تلاش دریغ نورزیده و از خود صبر و شکیبایی بسیار نشان دادند، یقیناً بدون حمایت آن ها تحریر این کتاب امکان پذیر نمی گشت.

تشکر و قدردانی از دوستان عزیز که من را در تألیف این اثر علمی همکاری کردند به خصوص از دوست و رفیق دانشمند و دیرینه ام (مرحوم محمود ذهین) که در اهتمام این اثر همکاری و کمک فوق العاده و نهایت مهم را انجام نموده، اما متأسفانه قبل از تکمیل کتاب به رحمت حق پیوست. خداوند بزرگ غریق رحمت کند و روحش اش شاد باشد.

همچنان از دوست محترم (محمد قوی کوشان) که در اهتمام این کتاب همکاری نموده است و در اخیر از همکار، دوست و برادر نهایت ارجمندم، نویسنده و دیپلمات ورزیده وزارت امور خارجه ج.ا.ا محترم (نورولی خان نور) قونسل افغانی در مادرید-اسپانیا که در ترتیب و تنظیم جداول و نقشه ها، انتخاب، جمع آوری و جابجایی تصاویر، تدقیق و تخلیص، صفحه آرایی و دیزاین متون، صفحات و سر انجام همه امور چاپ این کتاب را عهده دار و با اینجانب همکاری نمود، از صمیم قلب تشکری می نمایم.

فهرست عمومی عناوین

صفحات

مقدمه.....	۱
بخش اول:	۲۷
حق دسترسی به بحر یا حق ترانزیت کشورهای محاط در خشکه.....	۲۷
فصل اول:	۳۴
دوکتورین حقوقی پیرامون دسترسی به بحر.....	۳۴
فصل دوم:	۴۵
میثاق های ترانزیت دارای ماهیت عمومی و کلی.....	۴۵
فصل سوم:	۸۱
راه های حل اختصاصی برای ممالک محاط در خشکه.....	۸۱
بخش دوم:	۱۵۴
حقوق کشورهای محاط در خشکه به بحر.....	۱۵۴
فصل اول:	۱۶۸
حقوق ممالک محاط در خشکه در مناطق خارج از حوزه قضایی دولت ها.....	۱۶۸
فصل دوم:	۲۱۳
حقوق کشورهای محاط در خشکه در ساحات تحت صلاحیت دول ساحلی.....	۲۱۳
فصل سوم:	۲۴۵
حفاظت از محیط زیست، آزادی تحقیقات علمی و انتقال تکنالوژی و.....	۲۴۵
نتیجه:	۲۶۳

پیش‌گفتار

در چند دههٔ اخیر مخصوصاً بعد از تصویب کنوانسیون حقوق بحر ۱۹۸۲م تحقیقات، آثار و کتاب‌های زیادی در بارهٔ حقوق بحر به زبان فارسی منتشر شده است. اما جای کتاب در مورد حقوق کشورهای محاط در خشکه که با این موضوع ارتباط مستقیم داشته، خاصتاً به زبان دری افغانی خالی بوده است. هدف از تحریر این کتاب سعی برای جوابگویی به همین ضرورت می باشد.

همچنان انگیزهٔ اصلی نوشتن این کتاب ارایه معلومات حقوقی همه جانبه و علمی در مورد دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر و تأمین ضرورت هموطنان عزیز و علاقمندان به حقوق بین المللی بحر و خاصتاً حق دسترسی به بحر کشورهای محاط در خشکه می باشد. طوریکه هویدا است ابحار بیشتر از ۷۰ فیصد سطح کره زمین را تشکیل داده و برای همه ممالک جهان دارای اهمیت زیاد می باشد.

در گذشته ابحار بیشتر به لحاظ راه ارتباطی و ترانسپورت حاوی اهمیت و ارزش بودند، اما حالا در اثر پیشرفت تکنالوژی و توان استفاده از منابع آن اهمیت ابحار از هر وقت دیگر، بیشتر شده است.

همچنان قابل تذکر است، عدم دسترسی به بحر عامل عمدهٔ عقب ماندگی کشورهای محاط در خشکه رو به انکشاف شمرده می شود. بخش بزرگ از ممالک کمترین انکشاف یافته یا فقیرترین کشورهای جهان؛ کشورهای محاط در خشکه

اند و دسترسی آن ها به بازارهای جهانی بستگی به ترانزیت از ممالک همسایه ساحلی داشته که این امر باعث نهایت بلند رفتن مصرف ترانسپورت و خدمات حمل و نقل شده و افزون بر آن زمانگیر بودن آن می باشد.

با در نظر داشت همین مشکلات در سطح بین المللی چندین کنوانسیون یا میثاق جهت آوردن تسهیلات برای کشورهای محاط در خشکه عقد گردیده اند، در ردیف همچو اسناد معتبر بین المللی باید از دو سند یادآوری گردد، که عبارت اند از کنوانسیون ۸ جولای ۱۹۶۵م تحت عنوان (تجارت ترانزیت کشورهای محاط در خشکه) و کنوانسیون سازمان ملل متحد حقوق بحر (۱۰ دسمبر ۱۹۸۲م) و بخش دهم آن «حق دسترسی ممالک محاط در خشکه به بحر و از بحر» اختصاص یافته است.

به موجب این کنوانسیون ها و دیگر اسناد معتبر بین المللی؛ کشورهای ترانزیت ساحلی مکلف گردیده اند تا تسهیلات لازم را جهت حمل و نقل اموال و کالاها و دیگر امکانات کشورهای محاط در خشکه را فراهم نموده و از ایجاد هر نوع موانع، مزاحمت و مشکل تراشی پرهیز نمایند.

بنابر آن، بر وفق حقوق بین الملل کشورهای محاط در خشکه حق دسترسی به بحر و از بحر یعنی عبور از قلمرو، استفاده از بنادر بحری ممالک ساحلی همسایه و همچنان حق استفاده از منابع زنده و معدنی ابحار و حق کشتی رانی، ساختن تأسیسات و جزایر مصنوعی و استفاده از فضای هوایی را دارا می باشند، اما با تأسف این حق در موافقتنامه های دو جانبه میان کشور محاط در خشکه و ترانزیت

اکثراً به شکل کامل مراعات نگردیده و نادیده گرفته شده است.

امیدوارم با مطالعه این اثر، هموطنان ارجمند، کارمندان وزارت های امور خارجه، اقتصاد، تجارت و صنایع دستی، اطاق های تجارت و دیگر، محصلین پوهنخی های حقوق و علوم سیاسی، اقتصاد، روابط بین الملل و دیگر خوانندگان محترم اهل مطالعه؛ معلومات و اطلاعات حقوقی را در باره حقوق ممالک محاط در خشکه در حقوق بین الملل به دست بیاورند.

همچنان به امید اینکه روزی برسد افغانستان نیز مانند کشورهای دیگر جهان؛ از حقوق مشروع بین المللی خویش (دسترسی به بحر) به طور کامل مستفید شود.

با حرمت و محبت

دوکتور ضیا نظام

جولای- ۲۰۲۱م

ورجینیا- ایالات متحده امریکا

مقدمه

در زمره کشورهای مستقل جهان که عضویت سازمان ملل متحد را نیز حایز می باشند، به تعداد ۴۳ کشور آن که بیشتر از یک بر پنجم ۱/۵ ممالک جهان را احتوا می کند، عبارت از کشورهای اندکه فاقد ساحل بحری بوده، دسترسی مستقیم به ابحار آزاد را ندارند، که برای آن ها یک محرومیت دایمی و یک مشکل بزرگ بوده و آن ها را از سواحل دور نگه داشته است. لذا این نابرابری جغرافیایی که از طریق دیگر نمی توان آن را جبران کرد، توسط حقوق بین الملل به خصوص ذریعه حقوق بحر تا اندازه حل گردیده و یک چارچوب و رژیم حقوقی خاصی را به نفع همچو کشورها مقرر داشته که متضمن آزادی دسترسی به بحر و حق استفاده از منابع بحری را شامل است.

رسیدن به بحر و استفاده از آن برای این کشورها معنی دسترسی به این مأمول را دارد که باید کالاهای و اشخاص مربوط این ممالک از قلمرو یک یا چند کشور دیگر عبور کند تا به راه های عمده بحری از طریق یک بندرگاه ساحلی برسند.

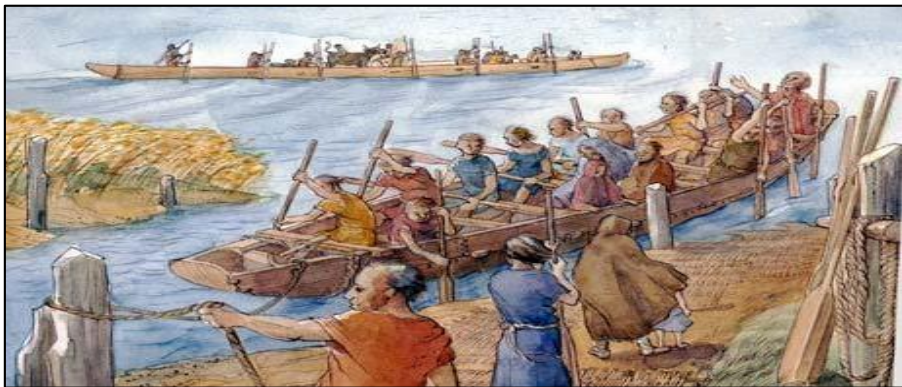
باید گفت که ابحار در مجموع ۷۱ فیصد سطح کره زمین را پوشانده و در عرصه حیات بشریت اعم از امور اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی دارای اهمیت زیاد می باشد. در طول تاریخ ابحار دو وظیفه عمده را ایفاء نموده اند:

یکی اینکه راه عبور و مرور آزاد بین کشورها و براعظم ها بوده، دوم اینکه یک منبع بزرگ موجودات زنده و معدنی محسوب می شوند. ابحار از زمانه های بسیار قدیم به عنوان راه های اصلی تجارت بین المللی و راه های ارتباط کشورها با یکدیگر شناخته شده و قسمت عمده

تجارت جهانی خاصاً از لحاظ وزن اجناس که حمل و نقل آن از طریق خشکه تکلیف آور و پر مصرف است، از طریق بحر صورت گرفته که با نظر داشت مصارف کرایه و غیره تسهیلات لازم را در بر داشته و تا امروز آرزانترین طریق ترانسپورت محسوب می شود.

اکثریت بزرگ کشورهای محاط به خشکه عبارت از ممالک فقیر و در حال رشد بوده و تعداد زیاد شان در ردیف کشورهای کمتر انکشاف یافته یعنی نادارترین ممالک رو به انکشاف قرار دارند، لذا آن ها به منظور پیشرفت و انکشاف شان ضرورت داشته که با سایر کشورهای دیگر جهان تجارت و داد و ستد داشته باشند و این تجارت بین المللی و تبادلۀ کالاها باید سریع، مطمئن، با مصارف کم و به نرخ نازل یعنی ارزان باشد. از این لحاظ برای انکشاف و توسعه این ممالک، آزادی ترانزیت و دسترسی به بحر یک موضوع حیاتی و ضروری شمرده می شود.

علاوه بر طی فاصله زیاد و مصارف گزاف ترانسپورت کالاهای این کشورها با عبور از قلمرو یک کشور دیگر مشکلات و چالش های زیاد حقوقی، اداری، مالی و سیاسی را در بر می گیرد. لذا ممالک محاط در خشکه منحیث یک گروپ مشخص در سیستم بین المللی سیاسی و اقتصادی عرض اندام نموده اند، که بعداً مورد بررسی قرار می گیرد.



قابل یادآوری است علاوه براینکه ترانسپورت و حمل و نقل از طریق بحر از قرن ها قبل مورد علاقه انسان بوده بلکه به لحاظ ضرورت های فزاینده بشر به استفاده از منابع زنده ابحار ضرورت بیشتر ایجاد گردیده است و از شروع قرن ۲۰، بیشتر به این منابع ضرورت پیدا گردیده، نظر به آمار ارائه شده از طرف انستیتوت پاسفیک اوقیانوس، هاوایی- ۹۹ فیصد موجودات زنده در ابحار کره زمین زندگی می کنند.^۱

منابع معدنی اوقیانوس ها نیز در طی نیم قرن اخیر توجه کشورهای را بیشتر جلب کرده است. ذخایر قابل استفاده در کف اوقیانوس ها وافر بوده و برای ممالک که توانایی استفاده از آن را دارند نهایت مهم می باشد، عدم امکان استفاده از منابع بحری به خصوص از منابع بحر آزاد و منطقه بین المللی^۲ توسط کشورهای در حال توسعه و مخصوصاً ممالک محاط در خشکه باعث آن گردیده که کشورهای محاط به خشکه و ممالک دارای وضع جغرافیای نامساعد خواستار سهم عادلانه و دسترسی به این منابع شوند. جهت برآورده شدن این مأمول، کشورهای محاط در خشکه یکجا با ممالک ساحلی که در وضعیت جغرافیای نامساعد قرار داشتند، تشکیل یک گروپ غیر رسمی به عنوان گروپ فشار مذاکراتی، در کنفرانس ۱۹۸۲م عرض وجود کرد. این گروپ سعی نمود تا در جهت حق دسترسی به بحر و از بحر و ایجاد منطقه بین المللی به نام میراث مشترک بشریت تأکید نماید. گرچه کشورهای ساحلی در کنفرانس دست بالا داشتند، اما با وجود آنهم گروپ فشار فوق الذکر توانست یک عده دست آوردهای داشته باشند. کنوانسیون حقوق بحر ۱۹۸۲م (مونتی گوبی) که از مهمترین اسناد بین المللی است، و

۱- Oceanic Institute پوهنتون هاوایی پاسفیک ۲۰۲۰ Aqua Facts

۲- بحر آزاد و منطقه بین المللی در قسمت دوم این کتاب مورد بررسی قرار گرفته است.

بعضاً به نام حقوق اساسی بحر‌ها نیز یاد می‌گردد و یک کنوانسیون جامع است، در بر گیرنده یک سلسله مقرراتی شامل تمام موضوعات بحری می‌باشد. این مقررات در زمینه های حق دسترسی و ترانزیت ممالک محاط در خشکه، موضوع مشارکت این ممالک در فواید ناشی از استفاده از بحر آزاد و منطقه اعماق ابحار و همچنان سهم در منابع زنده منطقه انحصاری اقتصادی کشورهای ساحلی که دارای عرض ۲۰۰ مایل بوده، می‌باشند.

در این کتاب مساعی به خرج داده شده است تا حقوق، تکالیف و وجایب ممالک محاط در خشکه به ارتباط حقوق بحر مورد بررسی و مطالعه قرار گیرد، لذا توجه اساسی به موضوعات حقوقی معطوف گردیده و همچنان تلاش شده است تا سایر موضوعات عمده اقتصادی در رابطه به اصل موضوع فراموش نگردد.

البته هدف اصلی این است که موضوع حقوقی تمام کشورهای محاط در خشکه تحت مطالعه و بررسی قرار گیرد و کوشش به عمل آمده است تا وضعیت و حالت افغانستان من حیث یک کشور بی ساحل و محاط در خشکه به صورت خاص مدنظر قرار داده شود. اما قبل از بررسی و دقت در موضوعات مورد نظر که عبارت است از:

- دسترسی به بحر برای کشورهای محاط در خشکه،

- دسترسی این ممالک به منابع بحری و استفاده از آن،

به طور مختصر، در مقدمه به تاریخچه انکشاف حقوق ممالک محاط در خشکه تعریف و خصوصیات جغرافیایی و مشخصات اقتصادی کشورهای محاط در خشکه پرداخته می‌شود.

الف - پس منظر یا تاریخچه:

موضوع دسترسی به بحر و استفاده از بحر در اواخر قرن ۱۸ توجه جهانیان را به خود معطوف داشت که در جهت انکشاف حقوق بین الملل سهم بارزی را ایفاء نموده است. این مشکل اولین بار در مورد حقوق دریانوردی مطرح گردید و طی آن راه حلی پیدا نمود، زیرا دریا‌های بزرگ قابل کشتی رانی که از چند کشور عبور کرده و بالاخره به بحر منتهی می شد، راه های اساسی مواصلات شمرده می شدند که به این وسیله در مورد دسترسی کشورهای محاط در خشکه اروپایی به بحر کمک زیاد نمود. مگر بعد از جنگ جهانی اول (۱۹۱۴-۱۹۱۸م) در زمینه انکشافات سریع به عمل آمد و معاهدات زیاد دو جانبه و چندین جانبه به ارتباط ترانزیت و دسترسی ممالک محاط در خشکه به بحر و از بحر انعقاد یافت، از جمله می توان امضای میثاق مشهور بارسلونا^۱ منعقدۀ ۲۱ اپریل ۱۹۲۱م یادآور شد. این میثاق و ستاتیوی منضمۀ آن در تدوین اسناد بعدی بین المللی تأثیر به سزایی داشته است.

همچنین تصویب اعلامیۀ بارسلونا در مورد افراشتن بیرق های کشورهای محاط به خشکه در فراز کشتی های مربوطۀ آن ها یک سند معتبر بین المللی در زمینه به شمار می رود که برای اولین بار چنین اعلامیۀ در سال ۱۹۲۱م به سطح جهانی صادر گردید.

بعد از جنگ جهانی دوم (۱۹۳۹-۱۹۴۵م) خاصتاً بعد از سال ۱۹۵۶م این موضوع بار دیگر به ابتکار ممالک محاط به خشکه مورد بحث و مذاقه قرار داده شد که در نتیجه بعضی مواد میثاق ژینو/چینوا در مورد بحر آزاد و میثاق ژینو/چینوا در زمینه آب های ساحلی در ارتباط موضوعات این کشورها اختصاص یافت.

۱- شهر بارسلونا BARCELONA مرکز ایالت کاتالونیا کشور شاهی اسپانیا است که در آنجا این میثاق عقد و امضاء شده است.

باید متذکر شد که تلاش های دوامدار کشورهای محاط به خشکه جهت انعقاد یک کنوانسیون جامع به صورت پیگیر ادامه داشت. هدف اساسی این تلاش ها و تشریک مساعی این بود که در جهت تکافوی موقعیت جغرافیایی نامساعد شان یک سلسله امتیازات باید به آن ها عطا گردد، و همچنان نقیصه پراکنده گی مقررات در اسناد مختلف بین المللی رفع گردد و این حقوق و مقررات در یک سند واحد توحید و تنظیم شود. این مأمول تا حدودی در چهارچوب کنفرانس ملل متحد برای تجارت و انکشاف و یا انکتاد^۱ در سال ۱۹۶۴م که در ژینو/جینوا (سویس) انعقاد یافت برآورده شد. در کنفرانس مذکور در این جهت تصامیم لازم اتخاذ گردید. یک کمیسیون ۲۴ عضوی متشکل از متخصصین تشکیل شد تا مسوده کنوانسیون مورد نظر در مورد تجارت و ترانزیت کشورهای محاط به خشکه را ترتیب و تدوین نماید.

کمیسیون مذکور از تاریخ ۲۶ اکتوبر الی ۲۰ نوامبر ۱۹۶۴م در نیویارک جلسه نموده و کنوانسیون مورد نظر را تسوید و به مقصد بررسی و غور مزید، یک کنفرانس باصلاحیت از تاریخ هفتم جون الی هشتم جولای ۱۹۶۵م در نیویارک دایر گردید و به تاریخ هشتم جولای کنوانسیون ممالک محاط به خشکه عقد گردید. به این ترتیب برای اولین بار میثاق به صورت مشخص در باره ترانزیت کشورهای محاط به خشکه تصویب شد. این کنوانسیون دارای یک مقدمه و ۲۵ ماده می باشد.^۲

۱- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT به

اختصار انکتاد نامیده می شود که در سال ۱۹۶۴م به حیث نهاد دایمی سازمان ملل متحد تأسیس گردید و جزء سکرتریت سازمان ملل متحد می باشد. انکتاد جهت آزادی و انکشاف تجارت در پشتیبانی از کشورهای در حال انکشاف فعالیت می نماید.

۲- در کنفرانس نیویارک نماینده گان ۵۸ مملکت منجمله ۲۳ کشور محاط به خشکه و ۱۱ مملکت ناظر شرکت ورزیده بودند، و کنوانسیون نیویارک به تاریخ ۹ جون ۱۹۶۷م مرعی الاجراء گردید.

با تصویب این کنوانسیون تلاش های ممالک محاط به خشکه پایان نیافته بلکه در چهارچوب کنفرانس سوم حقوق بحر ادامه یافت که در نتیجه کار چندین ساله این کنوانسیون در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲م در شهر مونتی گوئی کشور جامیکا به امضاء رسید. این کنوانسیون منبع اصلی حقوق بحر بوده و بخش دهم آن به حقوق کشورهای محاط به خشکه اختصاص یافته است.

قابل یادآوری است که تا اوایل قرن ۲۰ کشتی رانی و ماهی گیری تنها استفاده های مهم ابحار شناخته می شدند، اگرچه هر دو مورد مذکور هنوز هم از اهمیت خاص خود برخوردار است، اما در پهلوی آن ها حالا موضوعات دیگر دارای اهمیت زیاد عرض وجود کرده است که برجسته ترین آن برای کشورهای محاط به خشکه موجودیت ذخایر معدنی بستر ابحار می باشند که به نام ثروت مشترک بشریت یاد می گردد، و هنگام تدویر کنفرانس سوم حقوق بحر در زمینه امیدواری ها به پیمانۀ وسیع وجود داشت که اکنون به آن حد و پیمانۀ محسوس نیست، ولی بازهم ثروت قابل ملاحظه مخصوصاً در آینده ها برای همه کشورها خواهد بود.

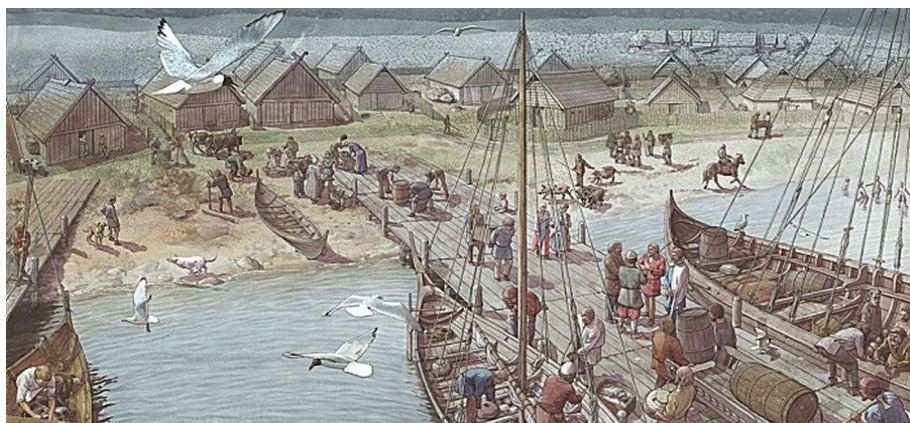
دسترسی به بحر آزاد و استفاده از موجودات زنده و مواد معدنی آن حق مسلم هر کشور محاط در خشکه می باشد. با نظرداشت همین نظریات و واقعیت های عینی ممالک محاط در خشکه در این کتاب مورد بررسی قرار می گیرد. اما در این جا به تعریف و دیگر مشخصات این ممالک پرداخته می شود.

ب - تعریف ها و مشخصات جغرافیایی:

در این قسمت عمدتاً به تعریف کشور محاط در خشکه، کشور ترانزیت و ترافیک ترانزیت پرداخته و همچنان مختصراً کشورهای دارای موقعیت جغرافیایی نامساعد تعریف می گردد. در کنوانسیون حقوق بحر ۱۹۸۲ م ممالک محاط در خشکه به عبارات ذیل تعریف شده اند:

«کشور محاط در خشکه به دولت اطلاق می گردد که فاقد ساحل بحری باشد.»
(ماده ۱۲۴ پاراگراف الف) به عبارت دیگر مملکت که به بحر آزاد دسترسی نداشته باشد و محصور بین قلمروهای خشکه یعنی همسایه گان خویش باشد و دسترسی این ممالک به بحر با عبور از خاک کشور دیگر صورت گیرد.

طبق ماده ۱۲۴ پاراگراف (ب) کنوانسیون حقوق بحر: کشور ترانزیت چنین تعریف گردیده است: «کشوری که با یا بدون یک ساحل بحری بین یک کشور محصور در خشکه و بحر قرار گرفته و از میان قلمرو آن رفت و آمد ترانزیتی انجام می شود.» همچنین در این ماده، ترافیک ترانزیت یا عبور و مرور ترانزیت چنین تعریف شده اند:



«عبور اشخاص، بار سفر، کالاها، وسایط نقلیه از خاک یک یا چند کشور زمانی که عبور آن ها از قلمرو متذکره بخشی از یک سفر کامل بحری باشد که از داخل قلمرو کشور محاط در خشکه شروع یا پایان می یابد.»

لذا ممالک محاط در خشکه دسترسی مستقیم به بحر و منابع آن نداشته و برای رسیدن به بحر از سر زمین کشورهای دیگر که سر راه شان قرار دارند، عبور کنند و اکثراً این عبور مستلزم پرداخت عوارض سنگین است.

اما این مشکل برای همه کشورهای محاط در خشکه یکسان نبوده و از همین لحاظ بعضی شان مشکل کمتری دارند و یکتعداد شان دریاها یا قابل کشتی رانی که به بحر می ریزند دارند که این موضوع به دسترسی به بحر کمک می نماید. به هرصورت مشکلات ممالک محاط در خشکه جهت دسترسی به بحر یک اندازه نمی باشد.

امروز در جهان ۴۴ کشور محاط در خشکه وجود دارد. در میان آن ها ۱۶ کشور افریقایی، ۱۲ مملکت آسیایی، ۲ کشور در امریکای جنوب و ۱۴ مملکت آن اروپایی است.

بدین ترتیب ۱۵ کشور در اروپا محاط در خشکه بوده، همچنان کوسوو نیز محاط به خشکه است و از طرف ۱۰۲ کشور جهان به رسمیت شناخته شده، گرچه صربیا ادعا دارد که جزء آن کشور است، و روسیه از این موقف صربیا پشتیبانی می نماید و به همین سبب مخالفت روسیه، تا به حال عضویت سازمان ملل متحد را حاصل نکرده است.

شانزده ۱۶ کشور افریقای محاط در خشکه:

۱	ایتوپیا/حب شه	۵	بورکینافاسو	۹	زمبیا	۱۳	مالی
۲	یوگندا	۶	افریقای مرکزی	۱۰	زمبابوی	۱۴	نیجر
۳	بوتسوانا	۷	چاد	۱۱	سوازیلاند	۱۵	سودان جنوبی
۴	بروندی	۸	روندا	۱۲	لسوتو	۱۶	مالاوی

پانزده ۱۵ کشور اروپایی محاط در خشکه:

۱	اندورا	۵	بیلاروس	۹	صربیا	۱۳	مولداویا
۲	اتریش	۶	سوئیس	۱۰	لوگزامبورگ	۱۴	کوسوو
۳	ج. چک	۷	سان مارینو	۱۱	لیختن شتاین	۱۵	مقدونیای شمالی
۴	ج. سلواک	۸	واتیکان	۱۲	هنگری		

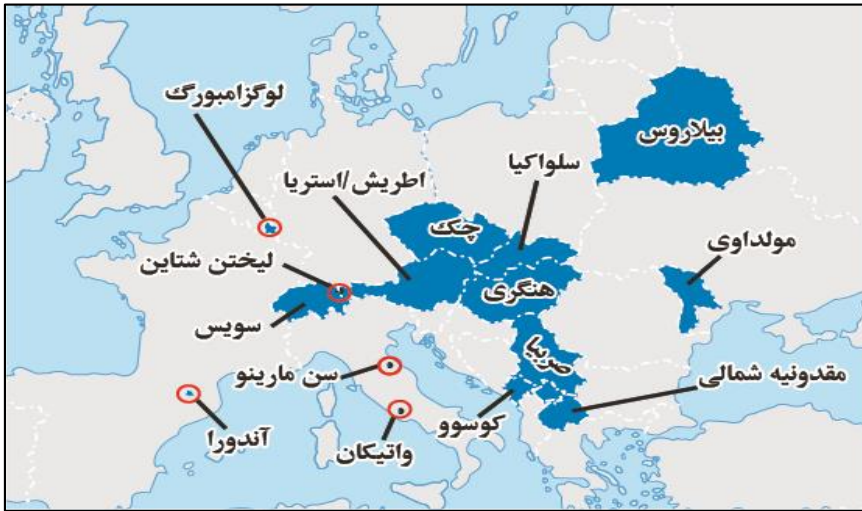
دوازده ۱۲ کشور آسیایی محاط در خشکه:

۱	افغانستان	۵	تاجکستان	۹	منگولیا
۲	آذربایجان	۶	ترکمنستان	۱۰	لاووس
۳	ارمنیا	۷	قرغیزستان	۱۱	نیپال
۴	ازبکستان	۸	قزاقستان	۱۲	بوتان

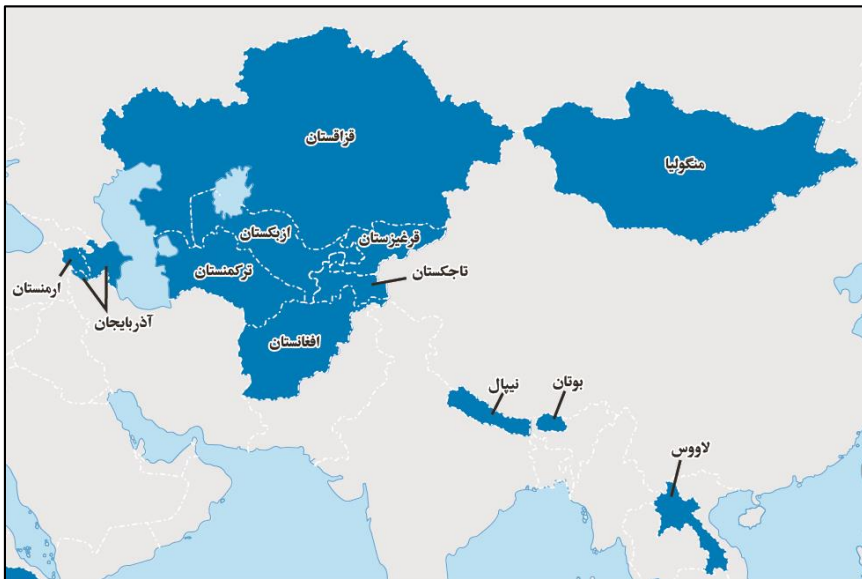
دو ۲ کشور امریکای جنوبی محاط در خشکه:

۱	بولیویا	۲	پاراگوای
---	---------	---	----------

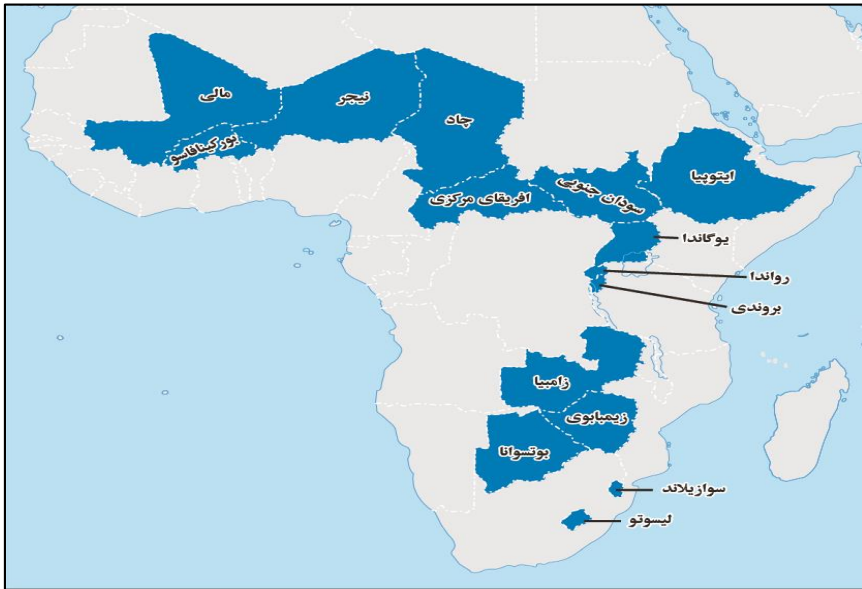
کشورهای محاط در خشکه در براعظم اروپا



کشورهای محاط به خشکه در براعظم آسیا



کشورهای محاط به خشکه در براعظم افریقا



کشورهای محاط به خشکه در براعظم امریکای جنوبی



شرایط جغرافیایی ممالک محاط در خشکه از هم متفاوت اند و فاصله آن ها از بحر هم فرق دارد همچنان بعضی از آن ها دسترسی سهلتر به بنادر دارند مانند ۳ کشوری که از طریق دریاها قابل کشتی رانی بدون بندها و یا پُل های که مانع کشتی رانی شوند، به بنادر بزرگ دسترسی دارند:

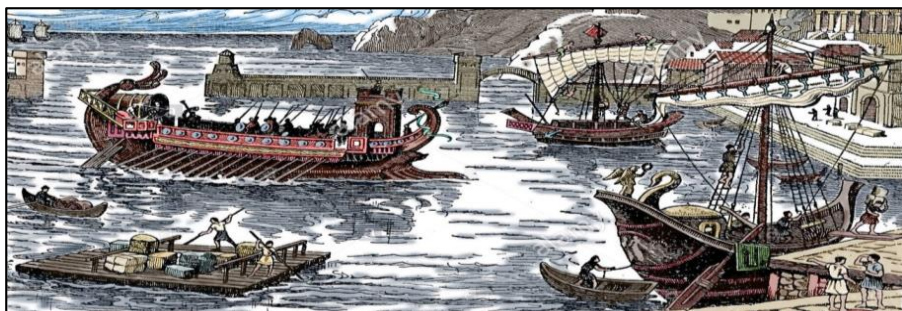
- ۱- مالدوایا از طریق دریای دانیوب به بحیره سیاه راه دارد،
 - ۲- پراگوی، توسط دریای ریوپراگوی به بحر اتلانتیک راه دارد،
 - ۳- سویس از طریق دریای راین^۱ به بحیره شمال می رسد.
- سه مملکت دیگر محاط در خشکه در داخل یک کشور دیگری واقع اند، یعنی از هر طرف توسط همان کشور محصور می باشد که عبارت اند از:

- ۱- لسوتو در داخل افریقای جنوبی موقعیت دارد،
 - ۲- سان مارینو در داخل کشور ایتالیا محصور است،
 - ۳- واتیکان نیز در داخل کشور ایتالیا قرار دارد.
- دو کشور دیگر محاط در خشکه هم در جهان وجود دارد که همه ممالک همسایه شان کشورهای محاط در خشکه می باشند، یکی آن ازبکستان در آسیا است، البته هر ۵ مملکت، همسایه کشور مذکور محاط در خشکه اند، دیگری نیز کشور کوچک لیختن شتاین می باشد که در اروپای مرکزی بین اطریش و سویس موقعیت دارد.
- ممالک اندورا، بوتان، لیختن شتاین، مولداویا، منگولیا و نیپال فقط دو همسایه

۱- رودخانه Rhin به بندر بازل یا Bale می رسد و از آنجا به بندر روتردام (هالند) که بزرگترین بندر اروپا می باشد رسیده و به بحیره شمالی می ریزد.

دارند. از نگاه ساحه کشورهای محاط در خشکه عموماً ممالک متوسط و یا کوچک اند، در جمله آن ها بزرگترین شان قزاقستان با رقبه/مساحت ۲۷۲۴۹۰۰ کیلو متر مربع بوده که در سطح جهانی نهمین کشور وسیع جهان شمرده می شود. بعد از آن به درجه دوم کشور منگولیا است که وسعت آن ۱۵۶۶۵۰۰ کیلو متر مربع می باشد. مملکت سوم محاط در خشکه از لحاظ وسعت رقبه کشور چاد است که دارای وسعت ۱۲۶۷۷۰۰ کیلو متر مربع می باشد. افغانستان در درجه نهم با داشتن رقبه ۶۴۷۵۰۰ کیلو متر مربع شمرده می شود.

از نگاه نفوس هم کشورهای محاط در خشکه شامل ممالک متوسط و کوچک می باشند. در سال ۲۰۱۳م در میان کشورهای محاط در خشکه پرنفوس ترین کشور ایتوپی/حبشه با داشتن ۱۰۱ میلیون جمعیت و بعد از آن یوگندا با ۴۴ میلیون نفوس و افغانستان با ۳۵ میلیون نفر در درجه سوم قرار دارند. در درجه بعدی ازبکستان ۳۳ میلیون جمعیت دارد. در بین کشورهای محاط در خشکه چهار کشور اروپایی بسیار کوچک از نگاه وسعت و نفوس نیز قرار دارند، که عبارت اند از شهر واتیکان با داشتن نفوس ۸۵۰ تن، سان مارینو ۳۵۰۰۰، لیختن شتاین ۳۹۰۰۰ و اندورا ۷۶۵۰۰ نفر^۱.



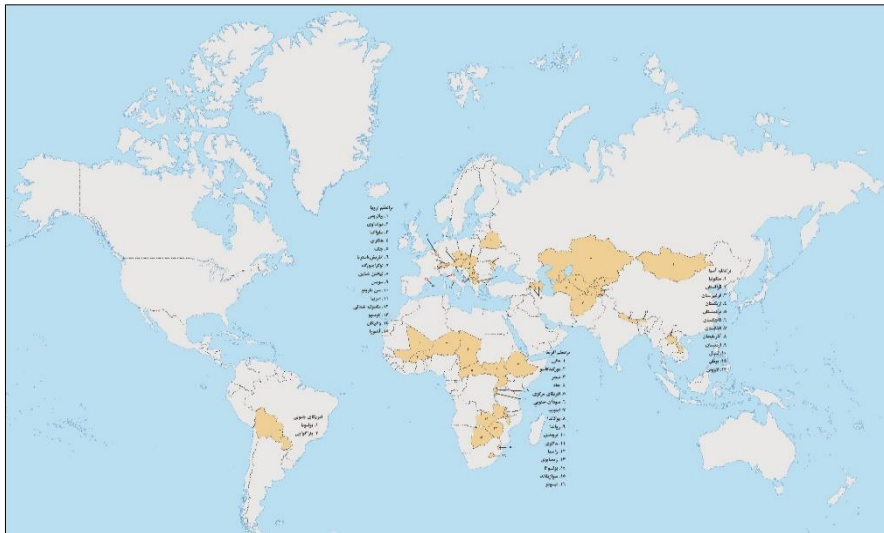
۱- در انگلیسی به نام MICRO STATES یا دولت های کوچک یاد می گردد. نفوس هیچکدام شان از هشتاد هزار نفر بیشتر نیست. در مجموع تمام کشورهای محاط درخشکه ۱۱ فیصد مساحت و ۷ فیصد نفوس جهان را تشکیل می دهد.

لست کشورهای محاط به خشکه در چهار براعظم با
توضیحات اسم، پایتخت، مساحت، نفوس و نوع حکومت

شماره	اسم کشور	پایتخت	مساحت به Km	نفوس/جمعیت	نوع حکومت
براعظم آسیا					
۱	آذربایجان	باکو	86,600	10,139,177	جمهوری
۲	آرمینیا	یروان	29,743	2,963,243	جمهوری
۳	ازبکستان	تاشکند	447,400	33,469,203	جمهوری پارلمانی
۴	افغانستان	کابل	647,500	35,000,000	جمهوری اسلامی
۵	بوتان	تیمفو	47,000	771,608	جمهوری پارلمانی
۶	تاجکستان	دوشنبه	143,100	9,537,645	جمهوری
۷	ترکمنستان	عشق آباد	488,100	6,031,200	دولت ریاستی
۸	قرغیزستان	بشکک	199,900	6,524,195	جمهوری پارلمانی
۹	قزاقستان	آستانه	2,724,900	18,776,707	جمهوری ریاستی
۱۰	لاووس	وین تیان	236,800	7,275,560	ج. دیموکراتیک خلق
۱۱	منگولیا	اولن باتور	1,564,116	3,278,290	جمهوری پارلمانی
۱۲	نیپال	کتمندو	143,181	29,136,808	جمهوری
براعظم اروپا					
۱	آندورا	آندورا لا وِلا	468	77,265	پارلمانی
۲	اطریش	ویانا	83,855	9,006,398	ج. پارلمانی فدرال
۳	سلواکیا	براتیسلاوا	3,549	5,459,642	جمهوری
۴	بیلاروس	مینسک	207,600	9,449,323	جمهوری
۵	جمهوری چک	پراگ	78,866	10,708,981	جمهوری
۶	سوئیس	برن	41,285	8,654,622	جمهوری فدرال
۷	سن مارینو	سن مارینو	612	33,931	جمهوری پارلمانی
۸	واتیکان	واتیکان	44	850	پاپ سالاری
۹	صربیا	بلغراد	88,361	8,737,371	جمهوری پارلمانی

۱۰	لوگزامبورگ	لوگزامبورگ	2,586	625,978	مشروطه سلطنتی
۱۱	لیختن شتاین	فادوتس	160	38,128	مشروطه سلطنتی
۱۲	هنگری	بوداپست	93,030	9,660,351	جمهوری پارلمانی
۱۳	مقدونیه شمالی	اسکوپیا	25,713	2,077,000	جمهوری پارلمانی
۱۴	مولداوی	کیشیف	33,846	4,033,963	جمهوری
۱۵	کوسوو	پریستینا	10,887	1,810,366	جمهوری
براعظم افریقا					
۱	ایتوپیا/حبشه	ادیسا بابا	1,104,300	114,963,588	جمهوری فدرال
۲	یوگاندا	کامپالا	236,040	45,741,007	ج. دیموکراتیک
۳	بوتسوانا	گابورون	600,370	2,351,627	جمهوری پارلمانی
۴	بورکینافاسو	واگادوگو	274,000	20,903,273	جمهوری
۵	بروندی	بوجومبورا	27,830	11,890,784	جمهوری
۶	افریقای مرکزی	بانگونی	622,984	4,829,767	جمهوری
۷	چاد	انجامنا	1,284,000	16,425,864	جمهوری
۸	رواندا	کیگالی	26,798	12,952,218	جمهوری
۹	زامبیا	لوساکا	752,618	18,383,955	جمهوری
۱۰	زمبابوی	هراره	390,757	14,862,924	جمهوری
۱۱	سوازیلند	لوبامبا	17,364	1,160,000	سلطنت مطلقه
۱۲	لسوتو	ماسیرو	30,355	2,142,249	پادشاهی
۱۳	مالاوی	لیلونگوه	118,484	19,129,952	دیموکراسی تک حزبی
۱۴	مالی	باماگو	1,240,192	20,250,833	نیمه جمهوری
۱۵	نیجر	نیامی	1,267,000	24,206,644	جمهوری
۱۶	سودان جنوبی	جوبا	619,745	11,193,725	جمهوری
براعظم امریکا					
۱	پاراگوایی	آسونسیون	406,752	7,132,538	جمهوری
۲	بولویا	سوکری	109,858,1	11,673,021	جمهوری

ممالک محاط در خشکه بر روی نقشه جهان در ۴ براعظم



براعظم امریکا:

- ۱- بولیویا
- ۲- پاراگوایی

براعظم آسیا:

- ۱- منگولیا
- ۲- قزاقستان
- ۳- قرغیزستان
- ۴- ازبکستان
- ۵- ترکمنستان
- ۶- تاجیکستان
- ۷- افغانستان
- ۸- آذربایجان
- ۹- آرمینیا
- ۱۰- نیپال
- ۱۱- بوتان
- ۱۲- لاوس

براعظم اروپا:

- ۱- بیلاروس
- ۲- مولداوی
- ۳- سلواکیا
- ۴- هنگری
- ۵- جمهوری چک
- ۶- اطریش/استریا
- ۷- لوکزامبورگ
- ۸- لختن شتاین
- ۹- سویزرلند
- ۱۰- سن مارینو
- ۱۱- سریبا
- ۱۲- مقدونیا شمالی
- ۱۳- کوسوو
- ۱۴- واتیکان
- ۱۵- آندورا

براعظم افریقا:

- ۱- مالی
- ۲- بوركینافاسو
- ۳- نیجیر
- ۴- چاد
- ۵- افریقایی مرکزی
- ۶- سودان جنوبی
- ۷- ایتوپیا
- ۸- یوگندا
- ۹- رندا
- ۱۰- برونیدی
- ۱۱- مالاوی
- ۱۲- زامبیا
- ۱۳- زمبابوی
- ۱۴- بوتسوانا
- ۱۵- سوازیلاند
- ۱۶- لیسوتو

ج - خصوصیات اقتصادی کشورهای محاط در خشکه:

نداشتن ساحل بحری و عدم دسترسی مستقیم به بحر، یکی از عوامل عمده عقب افتادگی اقتصادی کشورهای محاط در خشکه است، مخصوصاً ممالک که در مناطق عقب مانده اقتصادی موقعیت داشته اکثراً مراکز شان از بحر فاصله زیاد دارند و برعلاوه بعضاً از نگاه سیاسی با همسایه های بحری خویش مشکلاتی داشته، راه ها و وسایط مطمئن را در اختیار ندارند.

به این ترتیب ممالک که در براعظم های آسیا، افریقا و امریکای جنوبی واقع اند، بنابر عدم دسترسی به بحر از لحاظ اقتصادی رنج فراوانی را متحمل شده اند، البته از جمله ۴۴ کشور محاط در خشکه جهان ۳۲ مملکت آن رو به انکشاف بوده و این کشورها به مقایسه ممالک همسایه شان اکثر بسیار فقیرتر اند. در این جمله دو کشور اروپایی یعنی کشورهای مولداویا و مقدونیه شمالی^۱ نیز شامل است، البته بقیه این ممالک رو به انکشاف محاط در خشکه در ۳ براعظم یعنی افریقا، آسیا و امریکای جنوبی موقعیت دارند.

در ردیف کشورهای رو به انکشاف یک تعداد ممالک هم وجود دارند که فقیرتر بوده و به عنوان کشورهای کمتر انکشاف یافته یاد می شوند.^۲ بخش قابل ملاحظه این کشورها که در مجموع تعداد شان به ۴۷ کشور ساحلی و غیر ساحلی می رسد، ممالک محاط در خشکه

۱- مولداویا بعد از فروپاشی اتحاد شوروی سابق و مقدونیه شمالی پس از تجزیه یوگوسلاویا عرض وجود کردند.

۲- LDC- The least developed countries یا کشورهای کمترین انکشاف یافته برای ممالک گفته می شوند که دارای کمترین درآمد سرانه، کمترین صنعتی و از نگاه شاخص توسعه انسانی یعنی سطح نازل معارف یا تعلیم و تربیه عمومی و امید به زندگی داشته باشند.

اند و متأسفانه که افغانستان نیز شامل همین دسته کشورها به شمار می رود.

بر وفق آمار صندوق وجهی بین المللی IMF در سال ۲۰۱۷م از جمله ۶ کشور فقیرترین جهان، ۴ مملکت آن محاط در خشکه آفریقایی می باشد.^۱

لذا عدم دسترسی به بحر خاصاً برای کشورهای فقیر محاط در خشکه یک معضل نهایت بزرگ است. بر عکس ممالک محاط در خشکه اروپای غربی در جمله کشورهای پیشرفته جهان قرار دارند، زیرا آن ها از شرایط مساعد جغرافیایی، اقتصادی و سیاسی برخوردار اند. اولاً فاصله شان تا بحر بسیار کم بوده، همسایه گان شان کشورهای پیشرفته و اکثراً اعضای اتحادیه اروپا می باشند، لذا موضوع مشکل عبور از سرحد وجود ندارد و روابط بسیار دوستانه و حسنه با ممالک همسایه خود داشته که کدام کشیده گی قابل ملاحظه در بین شان وجود ندارد.

چنانچه در سال ۲۰۱۸م طبق آمار و ارقام صندوق وجهی بین المللی از جمله ۱۲ کشوری که زیاده ترین عاید سرانه در جهان دارند، سه آن ها از جمله ممالک محاط در خشکه اروپایی می باشند که عبارت از لوگزامبورگ، سوئیس و سان مارینو اند.

یکی از علل عمده که باعث ضعف اقتصادی کشورهای محاط در خشکه رو به انکشاف است، همانا مصارف سنگین ترانسپورتی می باشد، البته تحمل مصارف ترانسپورتی برای همه ممالک فقیر نهایت دشوار و مشکل است، اما برای کشورهای محاط در خشکه یک بار سنگین تر به مقایسه ممالک ساحلی فقیر می باشند. چه برعلاوه فاصله های طولانی پایتخت های کشورهای محاط در خشکه الی سرحد ممالک ساحلی

۱- این کشورها عبارت از جمهوری آفریقای مرکزی، برون دی، نیجر و ملاوی می باشند.

همسایه و همچنان از آنجا تا بندر بحری شان این کشورها باید مصارف دیگری را حین توقف در سرحد و یا توقف در بندر متحمل شوند.

این مصارف که اکثراً بسیار گزاف اند، توسط ممالک ساحلی تعیین می گردند و کشورهای محاط در خشکه باید حتماً آن را متقبل شوند و اکثراً کالاهای صادراتی و وارداتی شان در سرحدات به بهانه های مختلف معطل قرار داده می شوند، لذا کرایه گدام ها و بعضاً جریمه های وضع شده احتمالی از طرف مقامات ممالک ساحلی از نزد شان اخذ می گردد و گاهی هم جهت جلوگیری از همچو معطلی ها باید رشوه بپردازند.

در کتاب تحت عنوان «مصارف محاط در خشکه بودن»^۱ سال ۲۰۰۷م، نگاشته شده که تنها فاصله زیاد تا بندر و حالت بد جاده ها سبب عمده پرداخت مصارف بالای ترانسپورت نبوده، بلکه عوامل مهم دیگری نیز باعث ازدیاد مصارف می گردد. عمده ترین عاملی که در این گزارش تذکر رفته عبارت اند از معطلی در سرحدات، نقض پروسیجر یا طرزالعمل های اداری، مشکلات زیاد در بنادر بحری و بالاخره اخذ رشوه در هر یک از این مراحل که این همه باعث مصارف گزاف می شود که قسمت بیشتر آن به ترانسپورت ارتباط نمی گیرد، لذا مصارف ترانسپورت صرف یک بخش مصارف حقیقی است که ممالک محاط در خشکه باید آن را بپردازند. علاوه برآن تأخیر در اجراءات و مصارف غیر قابل پیش بینی را نیز بایست علاوه کرد که در تجارت بین المللی نهایت مهم است. استیفن رادلت و جفری ساکس در سال ۱۹۹۸م طی گزارش خویش متذکر

۱- The Cost of being landlocked, Logistic Cost and Supply Chain Reliability کتاب

متذکره توسط استیفن رادلت و جعفری ساکس دو استاد در پوهنتون های معروف امریکا (جورج تاون و کولمبیا) که در مورد اقتصاد انکشافی تخصص دارند، تألیف گردیده است.

شده اند که این مصارف برای کشور محاط در خشکه در حدود ۵۰ فیصد بیشتر به تناسب سایر کشورها می باشد.^۱

تمام ممالک جهان تلاش می ورزند تا تولیدات داخلی شان جهت رشد و توسعه اقتصادی و همچنان حمایت از تولیدکننده گان داخلی تقویه شود و تولیدات شان در بازارهای خارجی به فروش برسند. تلاش و کوشش کشورهای محاط در خشکه نیز همانا فروش تولیدات مازاد شان در مارکیت های بیرون از کشور است، اما متأسفانه چالش های که قبلاً تذکر یافت سبب آن می شود تا این امر به مشکلات زیاد مواجه گردد.

هرگاه مسیر تاریخی ترانزیت افغانستان را جهت رسیدن به بحر و از آن طریق که به مقصد صادرات و واردات استفاده می گردید، مورد مطالعه قرار بدهیم، به این نتیجه می رسیم که بندر کراچی بندر عمده بحری جهت برآورده شدن این مأمول بود، یکی از مشکلات عمده که تجار و صادرکننده گان افغان از مسیر بندر کراچی داشتند این بود که اموال صادراتی مخصوصاً محصولات آن ها و بالاخص میوه جات از اثر توقف بی مورد وسایط، خراب و فاسد گردیده و باعث ضرر شان می شد.

علاوئاً مسیر متذکره ناامن بوده، بعضاً اموال ترانزیتی در مناطق سرحدی مورد تهدید گروه های افراطی و تروریست قرار می گرفت، به اضافه این دو عامل زمانی که بنابر عوامل سیاسی روابط هر دو کشور تیره می شد، پاکستان با مسدود ساختن مسیر تورخم-کراچی به حیث وسیله فشار سیاسی جهت برآورده شدن پلان های سیاسی خود استفاده می نمود.

خلاصه استفاده از این مسیر درد سر زیاد به تجار و حکومت افغانستان به بار می آورد.

این همه عوامل، حکومت افغانستان را وادار نمود تا راه های بدیل جهت بیرون رفت از این بُن بست را جستجو نماید. خوشبختانه شرایط و اوضاع در منطقه تغییر یافته و اکنون افغانستان می تواند از راه ها و مسیرهای دیگر مانند کشورهای آسیای میانه/مرکزی که از ۳ دهه به این طرف استقلال را کسب نموده اند و همچنان با فعال شدن راه لاجورد که از ترکمنستان شروع و از چند مملکت دیگر می گذرد، استفاده نماید.

مسیر دیگری که جهت ترانسپورت کالاهای تجارتی به کار برده می شود، استفاده از بندر چابهار ایران به عنوان مسیر ترانزیت می باشد. این بندر، تاجر افغان را کمک می کند تا کالاهای و امتعه تجارتی خویش را در وقت و زمان کمتر و همچنان با مصارف کمتر الی بندر بحری چابهار برسانند. اگرچه متأسفانه تا به حال این راه های بدیل نیز نتیجه دلخواه را که تصور می شد، نداده اند.

یکی از کارهای مهم دیگر عبارت از دوباره فعال نمودن سیستم تیر TIR می باشد، البته این امر دسترسی افغانستان را به بازارهای خارجی مخصوصاً مارکیت های اروپایی آسان می سازد.

خلاصه می توان چنین نتیجه گیری کرد که: موقعیت جغرافیایی نامساعد ممالک محاط در خشکه رو به انکشاف یک عامل عمده پس مانده گی اقتصادی آن ها می باشد. چنانچه در یک تحقیق اقتصادی سازمان کنفرانس تجارت و انکشاف سازمان ملل متحد (انکتاد UNCTAD) گفته شده است که عدم دسترسی به بحر یک مانع عمده انکشاف اقتصادی و اجتماعی بوده و به همین سبب است که اکثریت ممالک محاط در خشکه

در حال رشد، پایین ترین سطح انکشافی را در جهان دارا می باشد و فقدان دسترسی مستقیم به بحر باعث مصارف اضافی ADDITIONAL EXPENSE/COSTS به مقایسه مصارف ترانسپورت کشورهای (ترانزیت) می گردد.

مجمع عمومی سازمان ملل متحد بر وفق همین تحقیق در دسامبر ۱۹۷۶م اساسنامه صندوق خاص برای ممالک محاط در خشکه در حال رشد را تصویب نمود^۱ تا این کشورها را در زمینه سهولت ترانزیت مساعدت نماید^۲.

بانک جهانی در گزارش ۱۶ جون ۲۰۰۸م می نگارد که: اقتصاد و تجارت کشورهای محاط در خشکه از سبب مصارف گزاف ترانسپورت و زمان گیری غیر قابل پیش بینی ترانسپورت کالاها و به اضافه آن فساد اداری گسترده، شدیداً متأثر ساخته و این بار اضافی و سنگین عامل عمده عقب مانده گی آن ها می باشد.

چارت های ذیل به طور واضح و مقایسویی نشان می دهد که مشکل ترانزیت کشورهای محاط در خشکه در حال انکشاف با دیگر ممالک در حال انکشاف و با کشورهای ترانزیت در حال رشد و با تمام ممالک جهان، از نگاه مصرف، مدت و فاصله ترانسپورت تا بنادر بحری چه مشکلاتی داشته و تاچه اندازه تفاوت دارد.

این چارت ها به صراحت کامل ثابت می سازد که فقدان ساحل بحری حتی یک نوع معلولیت برای ممالک محاط در خشکه شمرده می شود، زیرا در مورد کاهش مصارف

۱- SPECIAL FUND FOR LANDLOCKED DEVELOPING COUNTRIES

۲- STUDY ON THE ESTABLISHMENT OF FUND IN FAVOR OF THE LANDLOCKED DEVELOPING COUNTRIES: NOTE BY THE SECRETARY GENERAL, UN ESCOR, UNCTAD AT UN DOC F/5501 (MAY 21, 1974)

ترانسپورت و کاستن مدت ترانسپورت می توان اقداماتی را روی دست گرفت، اما فاصله های جغرافیایی را نمی توان الی بنادر کشورهای ساحلی تغییر داد و یا کوتاه ساخت، بلکه فاصله، خود مقدار معینی است که کم و زیاد شده نمی تواند، لذا معلولیت کشورهای محاط در خشکه نیز از همین لحاظ مطرح شده است.

به هرصورت این ۳ مشکل فوق الذکر یعنی فاصله تا بندر، مصارف بالای ترانسپورت و مدت ترانسپورت ممالک محاط در خشکه را خود به خود مصارف بالا را هویدا و برملا می سازد. به همین دلیل نیز اکثر کشورهای محاط در خشکه در حال انکشاف در ردیف ممالک کمتر انکشاف یافته شمرده می شوند.



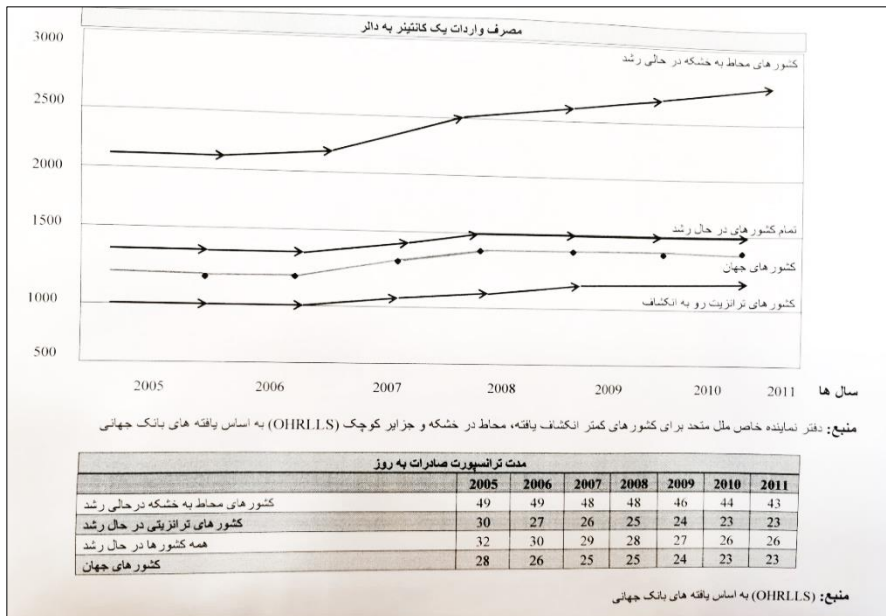
کشورهای محاط در خشکه رو به انکشاف

(فاصله تا بندر بحری کشور ترانزیت و چگونگی نوع راه های ترانسپورتی)

شماره	اسم کشور	فاصله از مرکز تا بندر به کیلو متر	نوع راه های ترانسپورتی
۱	افغانستان	۱۳۰۰-۱۶۰۰	سرک و خط آهن
۲	ارمنیا	۸۰۰-۳۴۰۰	سرک و خط آهن
۳	آذربایجان	۸۰۰	سرک و خط آهن
۴	بولوویا	۵۰۰-۳۴۰۰	سرک، دریا و خط آهن
۵	بوتسوانا	۹۵۰-۱۴۰۰	سرک و خط آهن
۶	بورکینافاسو	۱۱۰۰-۱۹۰۰	سرک و خط آهن
۷	بوروندی	۱۵۰۰-۱۸۵۰	سرک، جھیل و خط آهن
۸	بوتان	۸۰۰	سرک و خط آهن
۹	افریقای مرکزی	۱۵۰۰-۱۸۰۰	سرک و خط آهن
۱۰	چاد	۱۸۰۰-۱۹۰۰	سرک و خط آهن
۱۱	ایتوییا	۹۰۰-۱۲۵۰	سرک و خط آهن
۱۲	قرغزستان	۴۵۰۰-۵۳۰۰	سرک و خط آهن
۱۳	لاووس	۶۰۰-۷۵۰	سرک و خط آهن
۱۴	لیسوتو	۵۰۰	سرک و خط آهن
۱۵	مالاوی	۶۰۰-۲۳۰۰	سرک و خط آهن
۱۶	مالی	۱۲۰۰-۱۴۰۰	سرک و خط آهن
۱۷	منگولیا	۱۷۰۰-۶۰۰۰	سرک و خط آهن
۱۸	نیپال	۱۱۰۰-۱۲۰۰	سرک، دریا و خط آهن
۱۹	نیجر	۹۰۰-۱۲۰۰	سرک، دریا و خط آهن
۲۰	پارگوایی	۱۲۰۰-۱۴۰۰	سرک، دریا و خط آهن
۲۱	مولداویا	۸۰۰	سرک و خط آهن
۲۲	روندا	۱۵۰۰-۱۷۰۰	سرک، جھیل و خط آهن
۲۳	سویزرلند	۳۵۰-۵۰۰	سرک و خط آهن
۲۴	یوگندا	۱۳۰۰-۱۶۵۰	سرک، جھیل و خط آهن
۲۵	ازبکستان	۲۷۰۰	سرک و خط آهن
۲۶	تاجکستان	۱۵۰۰-۲۵۰۰	سرک و خط آهن
۲۷	مقدونیه شمالی	۶۰۰	سرک و خط آهن
۲۸	ترکمنستان	۴۵۰۰	سرک و خط آهن
۲۹	زمبیا	۱۳۰۰-۲۱۰۰	سرک و خط آهن
۳۰	زمبابیوی	۸۵۰۰-۱۵۵۰	سرک و خط آهن

نوت: جمع آوری شده توسط کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد یونکتاد (UNCTAD) به اساس ارایه های کمیسیون های اقتصادی برای افریقا، اسیا، اروپا و امریکای جنوبی.

چارت مصرف واردات یک کانتینر به دالر و مدت ترانسپورت



بخش اول

حق دسترسی به ابحار یا حق ترانزیت کشورهای محاط در خشکه

ترانسپورت اشخاص و کالاها از ابتدایی ترین روزهای حیات بشریت تا به امروز از مهمترین فعالیت های اقتصادی انسان شمرده شده و در زمینه انکشاف و ترقی کشورها نقش به سزایی داشته است.

ترانسپورت بحری، طی قرن ها بهترین وسیله ترانسپورت بود و تا امروز هم باوجود پیشرفت ترانسپورت زمینی و هوایی؛ بهترین نحوه حمل و نقل کالاها می باشد و در حدود ۹۰ فیصد ترانسپورت کالاهای سنگین از طریق بحر صورت می گیرد. لذا استفاده از ترانسپورت بحری و کشتی رانی در ابحار جهت انکشاف اقتصادی از اهمیت خاص برخوردار می باشد. از این رو برای ممالک محاط در خشکه استفاده از آن ها (ترانسپورت بحری و کشتی رانی) به منظور تجارت کاربرد عملی نداشته مگر این که این کشورها برای انتقال اتباع و کالاهای شان از قلمرو دولتی که بین کشور متذکره و بحر حائل است حق عبور داشته باشد.

در این بخش از حق عبور فوق الذکر تحت عنوان حق دسترسی به ابحار یا حق ترانزیت کشورهای محاط در خشکه مورد مطالعه قرار می گیرد. اما قبل از بررسی موضوع دسترسی افغانستان و دیگر ممالک محاط در خشکه به بحر مختصراً تاریخچه تجارت این کشور را قبل از اینکه تجارت بحری اهمیت زیاد پیدا کند، مخصوصاً اهمیت راه ابریشم مطالعه می گردد.

راه ابریشم:

قبل از اینکه ترانسپورت بحری اهمیت زیاد پیدا کند، سر زمین افغانستان یا خراسان قدیمی دارای موقعیت و اهمیت جغرافیای مهم بود، چنانچه مقدار زیاد مال التجاره از چین و هند به کشورهای اروپایی و آفریقایی مخصوصاً ممالک حوزه مدیترانه از طریق افغانستان انتقال می یافت و مهمترین راه ترانسپورتی آن وقت یعنی راه مشهور ابریشم از افغانستان می گذشت. این راه از قدیمی ترین مسیرهای مبادله کالاها و امتعه تجارتي و همچنان مبادله دانش و فرهنگ بین تمدن های شرق و غرب بود که یک قسمت آن از سر زمین خراسان/افغانستان امروزی عبور می کرد که باعث ترقی شهرهای مسیر این جاده مشهور گردید.

در مورد راه ابریشم به مقصد افزایش معلومات مطالعه کننده گان تذکر می یابد که راه ابریشم مجموعه از راه های تجارتي و کاروان روهای قدیمی بود که از قرن ۲ میلادی به بعد- چین، هند و آسیای میانه را به حوزه مدیترانه و



کشورهای غرب وصل می ساخت. کالاها و امتعه زیاد تجارتی از این راه میان شرق و غرب آسیا و حوزه بحیره مدیترانه و ممالک غربی مبادله می شد، اما چون ابریشم مهمترین و گرانبهاترین متاع بود که از این راه انتقال می یافت، از این سبب این مسیر به راه ابریشم شهرت یافته بود.

راه ابریشم از مسیرهای متعدد به حوزه مدیترانه منتهی می گردید که یکی از آن ها هم به نام راه شاهی شهرت داشت. این راه در زمان هخامنشیان و یا پیش از آن ساخته شده بود.

این راه از منطقه (جان آن) در شرق چین آغاز و از کوهستان (نان شان)، دشت هاو دره های متعدد کوهستانی می گذشت. عبور کاروانیان در بعضی جاها دشوار نبود ولی از (نان شان) تا (واحه های می)، (کولچین) و (تورمان) به سبب وجود راه های خشک و بیابانی دشوار بود. راه دشوار دیگر از دره های رشته کوه های (تیان شان) می گذشت. کاروانیان در توقف گاه های آسیای مرکزی استراحت می کردند، یکی از این توقف گاه ها شهر پایگند (بیکنند) بود، بیکند از طریق خراسان ری و نصیبین در منطقه روم شرقی و از آنجا به سوریه و کنستان تینوپل (قسطنطنیه) منتهی می شد.

از باختر سه راه به طرف دامغان، سند و سغد می رفت که با سیر دریا و استرآباد نیز وصل می شد. راه دیگر از باختر تا تخت جمشید، بازارگاد، هرمز و پتاله تا رود سند ادامه داشت.

راه تجارتی هند و افغانستان سبب احداث راه دیگری می شد که قبادیان باختر را تا راولپندی پیوند می داد. به استناد گنجینه های مکشوفه در قبادیان ثابت می شود که

راه مذکور را به راولپندی وصل می کرد و از تخت قباد، و خش و مسیر علیای دریای آمو می گذشت و در پهلوی آن ها راه های کوچکی هم وجود داشت. قندهار/کندهار از طریق غزنی به باختر پیوست می شد. راه های تجارتی هند پر رفت و آمدترین این بزرگ راه رو به مغرب راه تکسیلا به کابل بود و بعد چند راه دیگر جدا شده به هرسو می رفت.

راه شمالی از طریق باختر، رود سیحون، بحیره کسپین (خزر) و قفقاز به بحیره سیاه می رسید. راه جنوبی از کندهار/قندهار، هرات، اکباتا و همدان امروز به بندر مدیترانه شرقی می رسید. راه عمده دیگر قندهار را به تخت جمشید و ستوس متصل می ساخت.

زرنج نیز از لحاظ موقعیت جغرافیایی در راه ابریشم موقف خوبی داشت، از یکسو نیشاپور و هرات را از طریق پنجوایی، سیومی و دره بولان به جنوب سند و ملتان وصل می نمود، از جانب دیگر فارس را در شمال با خراسان و در شرق هند را با غزنه و کابل ارتباط می داد. همچنان راهی که از هرات به زرنج می رسید کاروان را از سوی شیراز و بعداً به بغداد از طریق بیابان لوت و کرمان می برد. تکسیلا محل تخلیه بار از نواحی مختلف بود به گونه مثال فیروزه و لاجورد از ایران و افغانستان و ابریشم چین از طریق آسیای مرکزی به آنجا برده می شد.

تجار هند از این طریق به عنوان دلالان و وسیله خرید ادویه جات با سر زمین های مالیزیا، جاوا و سماترا و کامبوج که مرکز تولید ادویه بودند آشنا شدند.

شهرهای امروزی افغانستان در آن زمان نقش بارزی از خود در راه تأمین امنیت شاهراه ابریشم ایفاء می کرد، از جمله شهر بلخ که در آن زمان شگوفایی نهایت والای داشت و محل تلاقی کُلیه شاخه ها و شعب راه ابریشم از استقامت های شرق، شمال و

شمال شرق و جنوب شرق بود، به حیث بزرگترین بازار/مارکیت تجارتی و ارتزاقی بین المللی در منطقه شناخته می شد.

راه ابریشمی که بعد از چانگان Chan gan پایتخت آن وقت چین شروع می شد و از طریق حاشیه صحرای کوبی به سمت غرب می رفت، پس از عبور از لان چو Lan chou به توان هونگ می رسید در توان هونگ دو شاخه می شد، یکی به جنوب و دیگری به شمال می رفت، راه شمال از طریق سمرقند به فرغانه و از انیتوس به مرغیانه می رسید. راه جنوب از طریق ختن و یارکند به پایتخت باختر می رفت و به مرغیانه می رسید که در آنجا دو شاخه راه ابریشم با هم متصل می شدند.

راه ابریشم از مرغیانه به سمت غرب به هگاتون پیلوسی پایتخت باستانی پارت و از آنجا بعد از گذشتن از ماد، اکباتان، بین النهرین و عبور از رود فرات به ساحل شرقی مدیترانه می رسید.

از طریق راه ابریشم ارتباط نزدیک و مستقیم بین چین و آسیای مرکزی و غرب



فراهم می شد، و سنگ بنای تبادلات فرهنگی و تجارتی کار گذاشته بود. چین از آسیای مرکزی انگور، رشقه، حبوبات، انار، زعفران، چارمغز و از فرغانه اسب های جنگی برای سواره نظام چین وارد می کرد. وسیله اصلی حمل و نقل در این تجارت شتر بود، عبور از مشکل ترین بخش های راه ابریشم تنها با شترهای دو کوهانه باختری امکان پذیر بود.

اما بعداً از قرن ۱۰ میلادی به اثر پیشرفت دریانوردی و حمل و نقل بحری که به طور روز افزون در تجارت نقش به سزایی ایفاء می نمود، راه ابریشم اهمیت خویش را از دست داد و استفاده از آن کم شده رفت.

در سال ۱۸۹۳م تحمیل موافقتنامه دیورند بالای افغانستان که به حیث یک کشور محاط به خشکه تبدیل شد، دارای موقعیت جغرافیای بسیار نامساعد گردید، و مشکلات هم از آن زمان شروع شد. اگرچه مبادلات زیاد کالا و امتعه کشور در آغاز به آسیای میانه، هند و ایران صورت می گرفت، اما بعد از اشغال آسیای میانه توسط روس ها و دشمنی آن ها با انگلیس ها، مشکلات روز افزون گردید. تا این که در سال ۱۹۴۷م در مجاورت افغانستان کشور پاکستان ایجاد شد و از آنجایی که بندر کراچی عمده ترین راه واردات و صادرات افغانستان شمرده می شد، از این رهگذر افغانستان متحمل مشکلات و خسارات فراوان گردید. نداشتن ساحل بحری و به حیث یک کشور محاط به خشکه بودن را تا حدی مقرراتی که از طریق حقوق بین الملل در نظر گرفته شده شاید جبران نماید.

در این بخش سعی می گردد تا منابع حقوقی حق دسترسی به ابحار ممالک محاط در خشکه که در اسناد و کنوانسیون های متعدد و به صورت پراکنده درج شده، در ابتداء

در اسناد حقوقی مربوط به مواصلات و ترانزیت به صورت عمومی تذکر رفته و سپس مشخصاً به میثاق های مربوط به این کشورها ارائه شده مطالعه گردد.

اما قبل از بررسی اسناد حقوقی متذکره، نظریات علمای حقوق بین الملل را که نیز یک منبع حقوقی می باشد، مورد مطالعه قرار می گیرد و در ۵ فصل ذیل تقسیم می گردد:

فصل اول: نظریات علمای حقوق یا دوکتورین حق ترانزیت و حق دسترسی به بحر،

فصل دوم: میثاق ها و اسناد حقوقی عمومی در مورد حق ترانزیت،

فصل سوم: میثاق ها و اسناد حقوقی اختصاصی،

فصل چهارم: موافقتنامه های دو جانبه،

فصل پنجم: اسناد حقوقی منطقه ای.



Deep sea trawling in the Tasman Sea- Roger Grace/Greenpeace

فصل اول

نظریات حقوق دانان یا دوکتورین حقوقی پیرامون دسترسی به بحر

بر وفق ماده ۳۸ اساسنامه محکمه بین المللی عدالت که جزء لاینفک منشور سازمان ملل متحد شمرده می شود، دوکتورین حقوقی از جمله منابع حقوق بین الملل شناخته شده است.

آخرین قسمت بند اول این ماده راجع به تصامیم قضایی و دوکتورین حقوقی تخصیص یافته است. مطابق به آن، دوکتورین یکی از منابع فرعی یا کمک در تعیین و تشخیص قواعد حقوقی بین الملل به شمار می رود. دوکتورین عبارت از: «عقاید برجسته ترین و نخبه ترین حقوق دانان بخش حقوق عامه کشورهای مختلف»^۱ می باشد.

در رابطه به موضوع دسترسی ممالک محاط در خشکه به بحر و از بحر نیز نظریات حقوق دانان نخبه و برجسته که به صورت مستقیم و یا غیرمستقیم به این معضل ارتباط می گیرد، نیز وجود دارد که تحت مطالعه و بررسی قرار داده می شود.

باید گفت که دوکتورین قبلی یا سابق قسمی مربوط به نیمه اول قرن ۲۰ بوده و از آزادی ترانزیت و آزادی بحر آزاد منشه می گرفت و دوکتورین نسبتاً جدید که بعد از نیمه قرن ۲۰ تا امروز وجود دارد و عمدتاً موضوعات در رابطه به نابرابری اقتصادی جهت جبران موقعیت جغرافیای نامساعد است که مختصراً بررسی و مطالعه می شود.

۱- ماده ۳۸ اساسنامه محکمه عدالت بین المللی

۱- آزادی ترانزیت وسیله جهت دسترسی آزاد به بحر:

از قدیم الایام ترانزیت یا حمل و نقل کالا و امتعه از یک کشور به کشور دیگر مبرهن است که امور تجارت و ترانزیت در بین ممالک باعث پیشرفت و انکشاف می گردد، چنانچه آدم سمیت Adam Smith اقتصاد دان مشهور انگلیسی در مورد تجارت بین کشورها گفته است که: «در تجارت همه نفع می برند.» به این ترتیب آزادی ترانزیت به نفع همه کشورها بوده، ماهیت و جنبه عمومی و همه گانی داشته و صرف به کشورهای محاط در خشکه منحصر نمی باشد، با آنهم معضله دسترسی به بحر این ممالک از این طریق تا حدودی حل شده، بنابر آن لازم دیده می شود نظریات بعضی حقوق دانان را پیرامون این موضوع تذکر دهیم.

قابل تذکر است، که مبنای این نظریه/تیوری را وابسته گی های متقابل اقتصادی^۱ بین کشورها طرفداران آزادی ترانزیت می دانند. تعداد زیاد حقوقدانان در نیمه اول قرن ۲۰ از این نظر جانبداری کرده و در زمینه ابراز نظرهای نموده اند. باید گفت که آزادی ترانزیت توسط یک عده کنوانسیون ها و موافقتنامه ها تأیید گردیده است، چنانچه دانیل پاتریک اوکومنیل DANIEL PATRICK OCOMNELL می گوید: برای دولت ها اقتصاد و رشد آن بیشتر به آزادی ترانزیت بین کشورها رابطه دارد، لذا حق مشروع هر دولت است و حق دارد تا ترانزیت کالاهای خویش را از کشور دیگر تقاضا کند و اینکه بعضاً به نام حاکمیت ملی، یک مملکت مانع ترانزیت کشور دیگر می شود، اکنون همچو

اقدامی منسوخ یا متروک گردیده است.^۱

بنابر گفتهٔ پروفیسر لوترپخت LAUTER PACHT قاضی مشهور محکمهٔ بین المللی عدالت، بعضی ممالک حق دارند که ترانزیت را از کشور دیگر بنابر بعضی ملحوظات مبنی بر ضرورت خاص آن کشور تقاضا کند. موصوف به استناد میثاق جامعهٔ ملل و کنوانسیون بارسلونا و سایر اسناد بین المللی که آزادی ترانزیت را به رسمیت شناخته، می نگارد که: کشور ترانزیت وظیفه دارد تا با ممالک دیگر مذاکره نموده و موافقتنامهٔ را به امضاء برساند تا آزادی ترانزیت را تضمین نمایند.^۲

قابل یادآوری است که آزادی ترانزیت برای یک کشور محاط در خشکه یک ضرورت مبرم است، لذا این موضوع را کشور ترانزیت در نظر داشته با آن مملکت یک موافقتنامهٔ را عقد کند تا این آزادی تضمین گردد.

به اساس این نظریهٔ لوترپخت LEUTER PACHT، بعضی کشورهای محاط در خشکه از مجامع بین المللی آزادی ترانزیت را تقاضا نمودند.

پروفیسر شارل دووی شر فرانسوی^۳ می نگارد: «آزادی ترانزیت باید در قلمرو آن عدهٔ ممالک تحقق یابد که هدف آن کشور مقصد ترانزیت نباشد، یعنی مال التجاره را از

O'CONNELL. D. PATRIC, INTERNATIONAL LAW- VOL.1 (DOBBS - ۱

FERRY N.Y. OCEAN PUBL. INC. 1965) PP 613 – 614 استاد حقوق بین الملل در پوهنتون آکسفورد.

E. LAUTER PACHT – “FREEDOM OF TRANSIT IN INTERNATIONAL -۲
LAW” XLIX- 1958- 1959- P.332

CHARLES DE VISSHER- DROIT INTERNATIONAL DES -۳
COMMUNICATIONS. PARIS- 1972 PP 11

خاک آن کشور عبور داده به مقصد یک مملکت دیگر فرستاده شود.» زیرا این ترانزیت یک عبور اجباری بوده لازم است آزادی ترانزیت مراعات گردد.

بر مبنای نظریه این حقوقدان مشهور، ایجاب می کند ممالک محاط در خشکه که ترانزیت کالاهای شان از خاک کشور ترانزیت به مقصد رسیدن به یک بندر بحری صورت می گیرد باید از حق آزادی ترانزیت بدون کدام مانع و مشکل بهره مند شوند و این مکلفیت باید خارج از محدوده هر نوع عقد موافقتنامه باشد.

لذا در زمینه می توان از این نظریات چنین نتیجه گرفت که حق آزادی ترانزیت برای همه کشورها یکسان نبوده، زمانی یک کشور می تواند از این حق استفاده نماید که مطابق گفته O, CONNEL وابسته گی اقتصادی و نظر به نظریه/تیوری لوترپخت LEUTER PACHT در حالت ضرورت مبرم و بر وفق نظریه دی ویشر DE VISSHER عبور حتمی یا اجباری بوده باشد که طبق هر ۳ نظریه متذکره ترانزیت برای ممالک محاط در خشکه از کشور ترانزیت حالت وابسته گی اقتصادی، ضرورت مبرم و عبور حتمی (چه در غیر آن به بندر بحری رسیده نمی تواند) دارا می باشد، لذا نظر به وضعیت خاص جغرافیایی که کشور محاط در خشکه دارند، آزادی ترانزیت جهت رسیدن به بحر یک حق است و باید از آزادی ترانزیت در قلمرو ممالک ترانزیت برخوردار شوند.

۲- آزادی دسترسی به بحر نتیجه آزادی بحر آزاد:

جورج سیل حقوقدان مشهور فرانسوی می نویسد: «بحر آزاد ملکیت عامه بین المللی بوده و تنها حقوق بین الملل در آنجا لازم الاجراء می باشد.»

از آنجایی که بحر آزاد ملکیت عامه^۱ است لذا معنی آن را دارد که استفاده از آن به روی همه کشتی های جامعه بین المللی باز می باشد، در نتیجه بحر آزاد «برای کشتی رانی همه کشورها به شمول ممالک محاط در خشکه باز است، و استثنا قرار دادن این کشورها از این آزادی در مخالفت به تعریف ملکیت عامه بین المللی می باشد.^۲» یعنی تخلف صریح از حقوق بین الملل است.

مارسل سی بر، ابراز می دارد: «بحر آزاد برای استفاده مشترک همه بوده، لذا حق کشتی رانی در آن نیز به همه تعلق دارد.» در نتیجه حق کشتی رانی در آن حق همه ممالک به شمول کشورهای محاط در خشکه می باشد. مشارالیه می افزاید: «حق دسترسی به بحر برای ممالک محاط در خشکه یک حق کاملاً مشروع است.»^۳

در حقوق بین الملل معاصر حق دسترسی به بحر برای کشورهای محاط در خشکه یک حق مشتق شده یا نتیجه آزادی ابحار آزاد دانسته شده و ضرورت مبرم برای بقاء و انکشاف اقتصادی آن ها می باشد. همچنان صلح و امنیت جهانی ایجاب می کند که مشکل اقتصادی که زاده وضعیت جغرافیایی شان بوده از بین برود.

حقوقدان امریکایی نورماند پوند می نویسد: که «نظریه و مفکوره دسترسی به بحر برای کشورهای محاط در خشکه مستقیماً از موضوع آزادی ابحار سرچشمه گرفته، در

۱- RES COMMUNIS

۲- MANUEL DE DROIT INTERNATIONA PUBLIC, GEORGES SCELLE,

PARIS 1948- صفحات ۳۸۲ و بعد

۳- TRAITE DE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC. PARIS, 1951 P660 M.

SIBERT

صورتی که اوقیانوس های آزاد به روی همه بشریت باز است (ملکیت مشترک) و این امر منطقی است که همه ممالک به سواحل اوقیانوس ها رسیده و کالاهای خویش را توانسته تخلیه کند و بتواند کشتی رانی نماید.^۱»

پروفسور تیه ری می نویسد: «ممالک محاط در خشکه به اساس اصل مساوات دولت ها عین حق دیگر کشورها را در زمینه استفاده ملکیت عامه بین المللی که عبارت از ابحار آزاد است، دارا می باشند.^۲»

در اخیر نظریه داکتر عبدالحکیم طیبی یکی از طرفداران حق دسترسی آزاد کشورهای محاط در خشکه در مجامع بین المللی پرداخته می شود. موصوف که یک حقوقدان افغان است می نویسد:

«کشورهای محاط در خشکه حق عبور بی ضرر را در ابحار ساحلی، در قلمرو و در فضای کشور ترانزیت داشته و این حق یک حق غصب ناشدنی بوده، و در عدم رعایت آن؛ آزادی ابحار آزاد معنی و مفهوم خود را از دست می دهد.^۳»

مشارالیه به این عقیده است که تعریف عبور بی ضرر که حق شناخته شده بین المللی در ابحار ساحلی می باشد، باید به قلمرو کشور ترانزیت جهت رسیدن ممالک محاط در خشکه به ابحار آزاد توسعه یابد، که به نظر بنده یک نظریه دقیق شناخته می شود، زیرا از یک طرف دسترسی آزاد ممالک محاط در خشکه را به بحر مهیا

۱- Norman J.G Pounds- "A FREE and Secure ACCES TO THE SEA". Annals of the Association of American Geographer XLII-P.257

۲- LE TIERS MONDE EL LE DROIT DE LA MER"- THIERY THESE DE DOCTORAT MR. BELLO 1958, P. 163

۳- TABIBI. "Free acces to the sea for countries without sea coas", 1966, Kabul.

ساخته، از جانب دیگر در اصطلاح (بی ضرر) منافع کشور ترانزیت در نظر گرفته می شود.

در پایان می توان چنین نتیجه گیری کرد که بحر آزاد ملکیت عامه بین المللی باید به روی همه کشورهای ساحلی و غیر ساحلی باز باشد، لذا این منطقی خواهد بود که آزادی دسترسی به بحر نتیجه آزادی ابحار آزاد می باشد و بدون دسترسی آزاد به بحر، آزادی ابحار فاقد جهان شمولی این حق می گردد، به اضافه آن که حالا منابع بستر و زیر بستر ابحار خارج از صلاحیت ملی به حیث (میراث مشترک بشریت) در کنوانسیون ۱۹۸۲ م حقوق بحر شناخته شده و تمام بشریت حق دسترسی به آن منابع را دارند، حق دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر و از بحر را مستحکم تر می سازد.

۳- حق دسترسی به بحر؛ حق ناشی از نابرابری جغرافیایی:

برخلاف تیوری های که قبلاً مطالعه گردید و طوری که ملاحظه شد، موضوع بیشتر به جوانب حقوقی آن تمرکز داشت، در اواخر قرن ۲۰ در مورد حق دسترسی به بحر من حیث جبران خساره موقعیت جغرافیایی توجه زیاد به وضع واقعی مشکلات مربوط صورت می گیرد، یعنی توجه به جبران پیامدهای اقتصادی که از اثر وضعیت جغرافیایی کشورهای محاط در خشکه ایجاد شده و بایست جهت حل معضل مورد نظر مسیرهای حقوقی تبارز کند.

بعد از اختتام جنگ جهانی دوم (۱۹۴۵م) جهت استقرار نظم جدید اقتصادی جهانی، بهبود وضع اقتصادی و رفاه عامه ضروری پنداشته شد، چنانچه در ماد ۵۵ منشور سازمان ملل متحد آمده است که به منظور «ضرورت ایجاد شرایط ثبات و رفاه برای تأمین روابط مسالمت آمیز و دوستانه بین الملل بر اساس احترام به اصل تساوی

حقوق»، سازمان ملل متحد تشویق می نماید تا ترقی و توسعه ممالک مهیا گردد.

در قطعنامه شماره ۱۰۲۸ مجمع عمومی سازمان ملل متحد پیرامون انکشاف تجارت بین المللی کشورهای محاط در خشکه که عین مفهوم ماده ۵۵ منشور ملل متحد را انعکاس می دهد، درج گردیده که ضرور است کشورهای محاط در خشکه از تسهیلات لازم ترانسپورت بهره مند گردند تا زمینه انکشاف و توسعه اقتصادی شان فراهم شود.

اصل اول از ۸ پرنسیپ که از طریق کنفرانس سازمان ملل متحد برای تجارت و انکشاف تصویب گردیده و در مقدمه کنوانسیون ۱۹۶۵ م نیویارک ثبت است، آمده که: «شناسایی حق هر مملکت محاط در خشکه به داشتن راه آزاد به بحر یک پرنسیپ اساسی برای توسعه تجارت بین الملل و انکشاف اقتصادی است.»

به نظر پروفیسر و. ج. دوپوی منشی عمومی اسبق اکادمی حقوق بین الملل لاهه و استاد کالج دوفرانس، حقوق بحر، یک حقوق موقعیتی^۱ یا SITUATIONNALISTE بوده و در آن وضع و موقعیت خاص هر کشور مدنظر گرفته شده است.

موصوف می افزاید که حقوق بحر از یک طرف یک حقوق جهانی یا جهان شمول بوده، بالای همه کشورهای جامعه جهانی قابل تطبیق است، اما حالات خاص هر کشور نظر به موقعیت جغرافیایی شان در نظر گرفته شده است. این استاد می نویسد: «حقوق بحر جهانی است نه حقوق عمومی که بالای همه کشورها یکسان تطبیق گردد.» «حقوق بحر به نتایج اقتصادی عدم دسترسی به بحر برای ممالک محاط در خشکه توجه زیاد

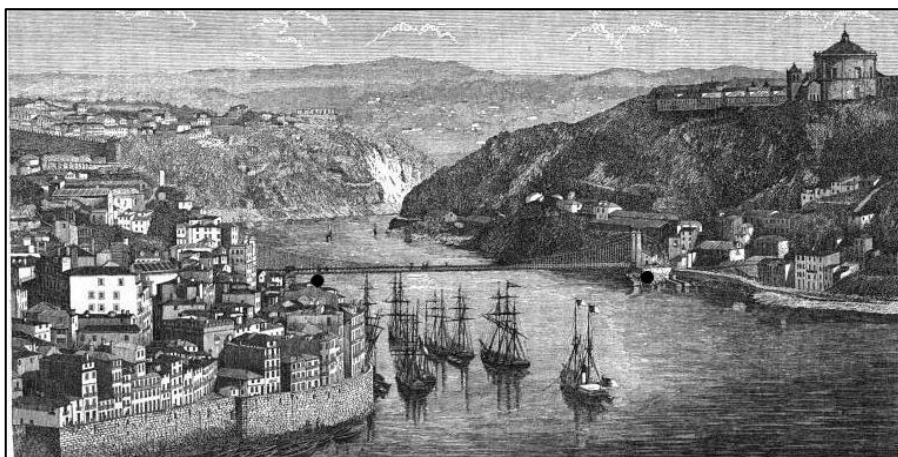
۱- RENE JEAN DUPUY: THE LAW OF THE SEA CURRENT PROBLEMS-
LEIDEN, A.W. SIJTHOFF-1974

معطوف داشته و راه حل حقوقی را به آن تدارک دیده است.^۱»

در منشور حقوق و مسئولیت های اقتصادی دول، مصوبه مجمع عمومی سازمان ملل متحد درج گردیده که: «توسعه تجارت بین المللی به نفع همه ملت ها می باشد.» همچنان در این منشور آمده که: «شرایطی باید ایجاد گردد تا تجارت همه کشورها توسعه یافته، استقلال اقتصادی کشورهای رو به انکشاف استحکام یابد.^۲»

پروفسور فوهر نظر دارد، «طوری که از مواد ۱۴ و ۲۱ آن فهمیده می شود، هدف اصلی منشور فوق الذکر این است که تمام دولت ها جهت از بین بردن موانع و حل منصفانه مشکلات تجارتي خویش همکاری نمایند.^۳»

ماده ۲۵ منشور به صورت خاص به ممالک محاط در خشکه اشاره می نماید:



۱- SUR LE DROIT INTERNATIONAL DE LA MER' OU DROITS DE LA MER, REVUE RELATIONS INTERNATIONALES- NO. 5-6 , 1975-76. IRANIENNES
Resolution 12/12/1974.-۲
۳- FEUER (GUY): LA CHARTE DES DROITS ET DEVOIRS DES ETATS. R.G.D.I. P.1975 P.286

«جهت انکشاف اقتصاد جهانی، جامعه بین المللی و به خصوص کشورهای پیشرفته باید توجه خاص به ضروریات و مشکلات ویژه ممالک در حال انکشاف و کشورهای محاط در خشکه رو به انکشاف معطوف داشته و در انکشاف اقتصادی و اجتماعی این کشورها همکاری نمایند.»

لذا در منشور متذکره برای ممالک محاط در خشکه جهت رفع و جبران مشکلات مخصوص شان که زاده عدم دسترسی به بحر بوده، حقوق و امتیازات آن ها به رسمیت شناخته شده است.

بنابراین، منشور و دیگر قطعنامه های سازمان های بین المللی پرنسیپ «جبران نابرابری» را تأیید نموده است، البته این پرنسیپ یکی از اساسات حقوق بین الملل نوین می باشد، چنانچه پروفیسر گی له شه یر می نویسد: «امتیازات خاصی که توسط حقوق بین الملل به کشورهای در حال رشد داده شده، علاوه بر این که یک حق ناشی از جبران نابرابری آن ها است، به اضافه مقابله به نابرابری اقتصادی آن ها نیز می باشد.»^۱

در پایان به اساس قطعنامه های سازمان های بین المللی و نظریات استادان حقوق بین الملل می توان چنین نتیجه گیری کرد که: جبران نابرابری جغرافیایی کشورهای محاط در خشکه یک حق مسلم و مبرهن آن ها است، چنانچه این حق در کنوانسیون ۱۹۸۲م حقوق بحر به صراحت تذکر یافته و درج شده است که بعداً مطالعه می گردد.

حالا منابع حق ترانزیت به اساس حقوق مقاولوی یا موضوعه مورد بررسی قرار می گیرد:

در بخش اول آن تعداد موافقتنامه ها و میثاق ها مورد بررسی قرار خواهد گرفت که به طور عموم به ترانزیت تمام کشورها تعلق دارد، و در بخش دوم صرف میثاق های مطالعه می گردد که به طور خاص به حقوق ممالک محاط در خشکه ارتباط می گیرد، و بعداً موافقتنامه های دو جانبه و اسناد مهم بین المللی منطقوی مطالعه می شود.

فصل دوم

میثاق های که دارای ماهیت عمومی و کلی بوده و به ترانزیت تمام کشورها ارتباط دارد

این میثاق ها و موافقتنامه ها به صورت مشخص، محض جهت دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر وضع نشده، بلکه در چهارچوب حل مشکل ترانزیت تمام ممالک چه محاط در خشکه و چه ساحلی عقد شده است. در آغاز موضوع دسترسی به بحر توسط حق کشتی رانی در دریاها بین المللی شروع شد، که بعداً میثاق مهم بارسلونا و موافقتنامه عمومی تعرفه تجارت کنوانسیون ژینو/جینوا بحر آزاد بررسی می گردد.

۱- حق کشتی رانی در دریاهای بین المللی:

از قرون وسطی الی اواخر قرن ۱۸ رودخانه ها بین المللی یعنی دریاهای که در مسیر خود بیش از یک کشور را عبور می کند، به مفهوم دیگر دریای که از چندین کشور می گذرد که هر کدام آن تحت حاکمیت یا صلاحیت اداری و قضایی چندین زمامدار یا حکمران قرار داشت و هر یک از آن ها خویش را حاکم مطلق و کل اختیار همان قسمت دریا که در قلمرو شان واقع بود می پنداشتند، لذا صرف به رعایای خود حق کشتی رانی را در همان قسمت دریا جواز می دادند که شامل قلمرو خود شان بود و از دیگران یعنی غیر اتباع کشور شان مالیات گوناگون به نام های مختلف اخذ می نمودند.

در مورد کشتی رانی در دریا‌های بین المللی تلاش های زیادی صورت گرفته تا قواعد عمومی و کُلی را در زمینه وضع نمایند، و این اصل کم از کم در مورد اکثر دریا‌های بزرگ پذیرفته شده است.

طوری‌که قبلاً تذکر یافت، حل معضله ترانزیت مخصوصاً ترانزیت ممالک محاط در خشکه اروپایی از طریق آزادی کشتی رانی در دریا‌های بین المللی زمینه های عملی را پیدا کرد. باوجودی که حقوق دریانوردی در دریا‌های بین المللی در جهت حل مشکل دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر وضع نگردیده، اما به ملاحظه می رسد که در ابتداء از طریق همین حقوق موضوع حق دسترسی به ابحار در سطح بین المللی مطرح گردیده و راه حل پیدا نمود، و برای بار اول برای آن ها حق دسترسی به بحر از طریق دریا‌های بزرگ اعلام شده است، لذا اگر به گذشته نظر انداخته شود دیده می شود که:

کنگره وینا از اول نوامبر ۱۸۱۴ تا ۸ جون ۱۸۱۵م در شهر وینا/اتریش برگزار گردید. نقشه جدید اروپا بعد از شکست ناپلیون بناپارت (۱۸۰۴-۱۸۱۵م) امپراتور فرانسه عملی گردیده و دولت های ملی اروپا که با انحلال امپراتوری مقدس روم هشت سال قبل ظهور کرده بود، اشتراک داشتند^۱ و سند بسیار مهم و نهایی آن به تاریخ ۸ جون ۱۸۱۵م به امضاء رسید، با امضای این سند نظم جدید جهانی توسط این کنگره ایجاد

۱ - کشورهای اشتراک کننده در این کنگره عبارت بودند از امپراتوری اتریش، انگلستان، پروس، امپراتوری روسیه، واتیکان، اسپانیا، پرتغال، پادشاهی متحده ناروی و سویدن، کنفدراسیون سویس، جمهوری جینوا و پادشاهی ساردینا.

شد که به نام کنسرت اروپا شهرت دارد.^۱

باید گفت که علت عمده تشکیل این کنگره همانا خستگی ممالک اروپایی از جنگ بود که نیاز عاجل و مبرم به صلح را ایجاب می کرد. در سند نهایی کنگره ویانا ماده های ۱۰۸ الی ۱۱۶ در مورد آزادی کشتی رانی در دریاها اختصاص یافت، ماده ۱۰۹ آزادی کشتی رانی را در دریاهای بین المللی اعلام داشته و تجارت در آن ها برای هیچ کس منع قرار داده نشده، چنانچه ماده های ۱۱۱ تا ۱۱۵ اخذ مالیه و ایجاد مشکلات گمرکی را منع قرار داده است، اما این آزادی بیشتر به کشورهای متوجه است که در مسیر دریا واقع شده اند و هدف آن بوده که آن ها آزادانه از این طریق به بحر دسترسی داشته باشند.



۱ - این کنگره توازن، قوای کشورهای اروپایی را برقرار نمود، چنانچه هرگاه اگر مملکتی می خواست از تعهد کنگره سربیزی کند با عکس العمل تمام قدرت های دیگر رو به رو می شد. به این ترتیب الی شروع جنگ جهانی اول ۱۹۱۴م در براعظم اروپا صلح برقرار بود.

تأثیرات اعلام آزادی کشتی رانی در دریاهای بین المللی در براعظم های دیگر نیز توسعه یافت، در امریکا دریای سن لورن^۱ دریای مهم امریکای شمالی در قسمت های شمال شرق ایالات متحده امریکا و شرق کانادا جریان داشته به بحر اتلانتیک می ریزد، آزادی کشتی رانی بر آن تطبیق گردید. همچنان این آزادی در براعظم افریقا در زمینه دریاهای کانگو و نیجر^۲ و در آسیا در مورد دریای یانگ تسی کیانگ و میکانگ تحقق می یابد.^۳

قابل یادآوری می باشد که در اروپا بعد از عقد معاهده ویست فالیا Westphalia در سال ۱۶۴۸ و تقسیم اروپای مرکزی به چندین کشور و به وجود آمدن کشورهای محاط در خشکه در این براعظم، موضوع دسترسی به ابحار اهمیت زیاد را کسب نمود.^۴ چنانچه قبلاً تذکر یافت مشکل دسترسی به بحر قسماً توسط آزادی دریانوردی راه حل خاصاً برای ممالک اروپایی پیدا نمود.

در مورد هر دریای بین المللی مقررات مربوط متفاوت می باشد، همیشه موضوع

۱- SAINT LORENT RIVER

۲- CONGO RIVER دومین و طولانی ترین دریا بعد از دریای نیل در افریقا می باشد، بین دو مملکت کانگو یعنی کینشاسا و برازاویل جریان دارد. NIGER RIVER دریای بزرگ افریقای غربی بوده در کشورهای گینی، مالی، نیجر، بینین و نایجریا جریان داشته و در بحر اتلانتیک می ریزد.

۳- YANG-TSE-KIANG دریای یانگ تسه کیانگ طولانی ترین دریای آسیا و سومین دریا در جهان بعد از نیل و آمزون ۵۲۱۱ کیلو متر طول داشته و در بحیره زرد می ریزد.

۴- معاهده ویستفالیا بعد از پایان جنگ های سی ۳۰ ساله مذهبی در اروپا میان کشورهای اروپایی در ۱۶۴۸م عقد شد. ویستفالیا اولین معاهده صلح چند جانبه در اروپا می باشد که در آن رعایت حاکمیت ملی، عدم مداخله در امور دیگران و رعایت سرحدات تذکر یافته و این معاهده الگوی جامعه ملل و بعداً سازمان ملل متحد گردید.

۴- LA CONVENTION DE MAYANCE

دسترسی به بحر مد نظر گرفته شده است. این امر در زمینه دریای راین در کنوانسیون مایانس^۱ و مان انهم ۱۸۶۵م، برای دریاهای اسکو و موز در معاهده ۱۸۳۹م و برای دریای دانیوب در معاهده پاریس ۱۸۵۶م، برلین ۱۸۷۶م و لندن ۱۸۸۳م صراحت دارد، چنانچه در تمام اسناد متذکره آزادی کشتی رانی برای عموم کشورهای کنار دریاها الی بحر تذکر یافته است.

معاهده وارسا که به تاریخ ۲۸ جون ۱۹۱۹م^۲ انعقاد یافت طی ماده ۳۳۱ خویش اعلام می دارد که: «دانیوب دریای بین المللی از یولم^۳ الی بحیره سیاه شناخته شده، آزادی کشتی رانی برای همه ممالک ساحلی آن تضمین می گردد.»

در مسیر این دریا کشورهای جرمنی، اطریش، سلواکیا، هنگری، کرواسی، صربیا، رومانیه، بلغاریا، اوکراین و مولداویا موقعیت دارند که البته بعضی از آن ها بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی سابق، یوگوسلاویا و چکوسلواکیا (که فعلاً چک و سلواک دو کشور مستقل هستند) به وجود آمده اند. دیده می شود که در جمله آن کشورها، ۵ مملکت محاط در خشکه وجود دارد که آن ها را به بحیره سیاه و از آن طریق به ابحار آزاد وصل می نماید.

طوری که به مشاهده می رسد حق آزادی کشتی رانی در شروع عمدتاً تنها به کشورهای ساحلی دریا داده شده اما بعداً این حق به بعضی ممالک غیر ساحلی نیز داده شد و ممالک محاط در خشکه در کنار دریای متذکره از طریق همین دریا به سهولت تمام به بحر آزاد راه یافته و در تجارت بین المللی اشتراک می ورزند.

۱- LA CONVENTION DE MANNHEIM

۲- این معاهده به جنگ جهانی اول خاتمه داده در شهر وارسای فرانسه به امضاء رسید.

۳- دریای دانیوب بعد از دریای والگا، درازترین دریای اروپاست که ۲۸۵۰ کیلو متر طول دارد.

۲- کنوانسیون بارسلونا،

الف - تاریخچه:

مقررات حقوقی در زمینه ترانزیت بین المللی بعد از ختم جنگ اول جهانی (۱۹۱۴-۱۹۱۸م) به صورت بی سابقه انکشاف یافت، دیده می شود که در تمام معاهدات عمده از جایگاه بسیار مهم برخوردار می باشد، چنانچه معاهده صلح ۱۹۱۹م از آزادی ترانزیت یادآور شده و به آزادی ترانزیت تأکید به عمل آمده است.

معاهده وارسای^۱ معاهده سن ژرمن^۲، معاهده نویی سیورسن^۳، معاهده تریانون^۴، در هر کدام آن یک بخش شان به ترانزیت بین المللی اختصاص داده شده است. بعضی از این معاهدات احکامی در مورد حل مشکلات ممالک محاط در خشکه اروپایی را حایز است، مثلاً در معاهده تریانون در ماده ۲۶۸ در مورد ترانزیت هنگری تذکر رفته و معاهده سن ژرمن در مواد ۲۸۵-۲۹۵ تسهیلات ترانزیتی را برای اطریش/استریا پیش بینی نموده است و معاهده وارسا برای بندر دانزیک^۵ یک موقف خاصی را پیش بینی نموده تا کشورهای محاط در خشکه منطقه از آزادی ترانزیت در آن بندر برخوردار باشند.

۱- TRAITE' DE VERSAILLE: DE MARTENS, NOUREAU RECUEIL DE

TRAITES SERIE, T. XI. PP صفحات ۳۲۳ و بعد.

۲- عین منبع جلد XII صفحات ۶۹۱ و بعد TRAITE SAINT GERMAN-EN-LAY

۳- عین منبع جلد XII صفحات ۳۲۳ و بعد TAITE NEUILLY SUR SEINE

۴- عین منبع جلد XII صفحات ۴۲۳ و بعد

۵- دانزیک DANZIG فعلاً یک شهر بزرگ بندری در پولند بوده و به نام گدانسک GDANSK یاد می گردد.

در اصول چهارده گانه وودرو ویلسون رئیس جمهور ایالات متحده آمریکا در هشت جنوری ۱۹۱۸م^۱ در خلال پیشنهادهای او برای جهان بعد از اختتام جنگ جهانی اول (۱۹۱۸م) نیز از دسترسی دو کشور محاط در خشکه آن زمان تذکر به عمل آمده است.

در اصل یازدهم از دسترسی صربیا به بحر تذکر رفته و در اصل سیزدهم از دسترسی پولند به بحر و همچنان تضمین استقلال و تمامیت ارضی آن ذکر به عمل آمده است، خاصاً با ایجاد (جامعه ملل League of Nations) ۱۹۲۰م، موضوع آزادی ترانزیت اهمیت بیشتر کسب کرد. ممالک بنیانگذار این سازمان سعی نمودند توافق عمومی کشورها را در مورد رژیم آزادی ترانزیت حاصل کنند. ماده ۲۳ معاهده جامعه ملل، این سازمان را مکلف می سازد که: «در جهت تضمین و حفظ آزادی ارتباطات، ترانزیت و رفتار منصفانه در برابر تجارت همه کشورها تدابیر لازم اتخاذ نماید.»

احکام این ماده اساس تمام مقرراتی است که در فاصله بین جنگ های عمومی اول و دوم جهانی به وجود آمده اند، چنانچه سازمان ارتباطات و ترانزیت در چوکات جامعه ملل برای تأمین آزادی ترانزیت ایجاد شده، و کنفرانس بارسلونا به ابتکار جامعه ملل League of Nations به تاریخ دهم مارچ ۱۹۲۱م برگزار گردید.

ب - محتویات منشور یا اساسنامه بارسلونا:

این منشور یا اساسنامه کنوانسیون در مورد آزادی ترانزیت یک معاهده بین المللی است

که به تاریخ ۲۰ اپریل ۱۹۲۱م به امضاء رسید و به تاریخ ۳۱ اکتوبر ۱۹۲۲م نافذ گردید و تا حال مرعی الاجراء است^۱. اضافه از ۵۰ کشور آن را امضاء و تصویب نموده اند. در زمره کشورهای تصویب کننده تعداد ممالک محاط در خشکه دو همسایه افغانستان (ایران و پاکستان)^۲ نیز شامل می باشند، اما افغانستان مثل همیشه شامل کنوانسیون های مهم به ارتباط ترانزیت نمی باشد، یعنی شامل کشورهای عضو این منشور نیست.

باید متذکر شد که کنوانسیون بارسلونا تمام مواد ستاتیو یا منشور را تأیید نموده و از همین سبب در این کتاب از ستاتیو و کنوانسیون به حیث عین سند ذکر شده، البته از این منشور تعداد زیادی از معاهدات و موافقتنامه های مربوط به ترانزیت الهام گرفته و در بعضی از مواد این موافقتنامه ها از آن تذکر رفته و همین امر باعث اهمیت این سند مهم بین المللی امروز می گردد.

اصطلاحات مانند «آزادی ترانزیت» و «آزادی ترانزیت مال التجاره» در همه موافقتنامه ها و معاهدات به اساس توضیح این کنوانسیون تعریف می گردد.

ماده ۲ این معاهده دولت های عضو را مکلف می سازد تا تمام تسهیلات را جهت فراهم آوری آزادی ترانزیت در تمام خطوط آهن (ریل) و در دریاهای قابل کشتی رانی در داخل خاک خود مساعد سازند. همچنان این کشورها مکلف می باشند تا در زمینه اخذ پول در برابر خدمات، تعرفه های منصفانه وضع نماید، صرف نظر از این که مال التجاره

۱- این سند مهم بین المللی به تاریخ ۸ اکتوبر ۱۹۲۱م در جامعه ملل SOCIETE DE NATIONS تصویب شد و متن آن در اسناد این سازمان دریافت شده می تواند. LEAGUE OF NATIONS TREATY SERIE. VOL7. P.12-33

۲- ایران در سال ۱۹۳۱م و هند برتانوی که پاکستان جزء آن بود در ۱۹۲۲م آن را تصویب نمودند.

از کجا می آید و به کجا می رود (ماده ۴).

ناگفته نباید گذاشت که اشتراک کنندگان ستاتیو بارسلونا در مورد آزادی ترانزیت واضحاً می خواستند که کشورهای محاط در خشکه حق ترانزیت آزاد را در ممالک همجوار داشته از مساوات رفتار نسبت به آن ها کار گرفته شده و این حق را به حیث یک حق دایمی در نظر داشته باشند.

در پهلوی این آزادی ها و تسهیلات کنوانسیون بارسلونا بعضی محدودیت ها را نیز وضع نموده اند. بدین صورت کشورهای ترانزیت می توانند مانع ورود اشخاص و مال التجاره گردند که از نگاه صحت عامه و امنیت و یا به اساس بعضی کنوانسیون ها منع قرار گرفته باشند.

اما محدودیت عمده در این کنوانسیون عدم تطبیق آزادی ترانزیت در قسمت جاده ها و راه های زمینی می باشد. بر وفق ماده دوم آن آزادی ترانزیت فقط در مورد راه های آهن و دریاهاست مستعد کشتی رانی قابل اجراء بوده و ترانزیت جاده را که از اهمیت زیاد برای ممالک محاط در خشکه و مخصوصاً کشورهای محاط در خشکه رو به انکشاف دارد، در بر نمی گیرد.

با وجود این محدودیت ها، این کنوانسیون بعد از اختتام جنگ جهانی اول (۱۹۱۸م) در زمینه ترانزیت یک پیشرفت غیر قابل انکار بوده و تا امروز از اهمیت به سزایی برخوردار می باشد.

۳ - ماده پنجم موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت:

موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت به زبان انگلیسی GENERAL AGREEMENT ON TARIFF AND TRADE (GATT) بوده به اختصار یا مخفف (گت) یا (گات) یاد می گردد. این موافقتنامه در ۳۰ اکتوبر ۱۹۴۷م در شهر ژینو/جینوا کشور سویس به امضاء رسید و سر از اول ماه جنوری ۱۹۴۸م به مرحله اجراء درآمد. این سند یکی از مهمترین موافقتنامه های بین المللی تجارتی است.

گات به طور کلی یک موافقتنامه عمومی برای کاهش تعرفه های گمرکی، رفع محدودیت های تجارتی و برداشتن موانع تجارت آزاد است که از لحاظ تعداد اعضا و وسعت مقررات، جامع ترین موافقتنامه های است که در این مورد بین دولت های جهان عقد شده است، که اکنون امور مربوطه خود را به سازمان تجارت جهانی یا WTO - WORLD TRADE ORGANIZATION داده است، و موافقتنامه گات نافذ بوده و در چوکات WTO مشتمل ۳۸ ماده و ۴ فصل می باشد که ماده ۵ آن تحت عنوان (آزادی ترانزیت) است، که همین ماده طرف علاقه بود و بعداً مورد بررسی قرار می گیرد.

مگر قبل از مطالعه و بررسی آن ایجاب می کند تا اندک پیرامون تاریخچه و پس منظر (گات) روشنی انداخته شود.

الف - تاریخچه و اساسات عمده گات GATT:

در این جا به صورت مختصر بر چگونگی ایجاد گات نظر اندازی می شود: با

وقوع جنگ دوم جهانی (۱۹۳۹م) امور تجارت در سطح ملی و بین المللی به شدت آسیب دید، امن و امنیت و جریان عادی زندگی مختل و متزلزل شد، لذا کشورهای بزرگ و درگیر جنگ که در جستجوی چاره به مقصد بیرون رفت از وضعیت بد اقتصادی بودند، اقدام به ایجاد یک سیستم جهانی تجارت نمودند، به این ترتیب در قدم اول در سال ۱۹۴۴م در برتون وودز (آیالات متحده امریکا) کنفرانس را برگزار کردند، بالاثر (بانک جهانی) و (صندوق بین المللی پول) تأسیس گردید. مگر با نظرداشت مشکلات و موانع فراوان، این دو سازمان جوابگوی رشد تجارت بین المللی نبودند.^۱

بنابر آن در سال ۱۹۴۶م کنفرانس در هاوانا پایتخت کیوبا دایر شد که طی آن منشور هاوانا^۲ تدوین گردید. در این منشور تأسیس سازمان به نام سازمان تجارت بین المللی^۳ پیش بینی گردیده بود، اما مذاکرات جهت ایجاد آن به جایی نرسید و بالاخره یک سال بعد در ۱۹۴۷م موافقتنامه عمومی تعرفه تجارت یا گات توسط ۲۳ کشور به امضاء رسید.

۱- در کنفرانس برتون وودز BRETON WOODS یک مسؤده منشور سازمان تجارت بین المللی که باید ایجاد می شد، مطرح گردید. اما نظر به مخالفت بعضی از اعضای آن کنفرانس از این طرح صرف نظر شد.

۲- این منشور ۱۰۶ ماده داشت و ۵۳ کشور آن را امضاء نموده بودند و باید ۲۷ کشور آن را به تصویب می رسانیدند، مگر صرف ۲ کشور آن را تصویب کردند، لذا منشور متذکره نافذ نگردید، اما موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت یک موافقتنامه به شکل عادی و ساده بوده ایجاب تصویب را نمی کرد و بعد از امضاء به تاریخ اول جنوری ۱۹۴۸م نافذ گردید.

۳- سازمان تجارت بین المللی INTERNATIONAL TRADE ORGANIZATION

باید گفت که اصل عمده این موافقتنامه تعمیم و رعایت اصل کامله الوداد یا دولت بهره مند است که به موجب آن هر گونه امتیاز و برتری و مصونیت های اعطا شده از طرف یکی از اعضای شامل موافقتنامه به عضو دیگر آن بدون کدام قید و شرط به سایر متعاهدین تعمیم داده می شود.

قبل از ادامه بحث گات، لازم است در مورد قید کامله الوداد کمی روشنی انداخته شود.

قید کشور دوست بهره مند یا ملت کامله الوداد: شرطی است که در بسیاری از معاهدات و موافقتنامه های بین المللی تجارتی تذکر می یابد.

آوردن این شرط در معاهده سبب می شود تا همه موافقتنامه که یکی از دولت های عضو با دولت ثالث عقد نماید و در آن امتیازاتی را به کشور دیگر بدهد، موجب بهره مندی کشور طرف معاهده اول از همان امتیازات نیز شود. این امتیازات به طور اتوماتیک انتقال می یابد و ضرورت به عقد موافقتنامه دیگر نمی باشد.

یکی از اصول عمده سازمان تجارت جهانی همین اصل عدم تبعیض یا اصل کامله الوداد^۱ بوده که به اساس آن اگر مملکت امتیاز تجارتی یا تعرفوی را در مورد یکی از دولت عضو قایل شود، این امتیاز و تعرفه باید در مورد تمام اعضای سازمان تجارت جهانی اعمال گردد. اما باید تذکر داد که استثنای مهم این اصل برای کمک به رقابت تولیدات کشورهای در حال انکشاف، و برقراری نظام تعرفه ترجیحی به مقصد اعطای

۱- این اصل به انگلیسی تحت عنوان MOST FAVORD NATION یاد می گردد.

امتیازات تجاری به بعضی تولیدات این کشورها مجاز می باشد.

استثنای دیگر اصل کشور دوست بهره مند در این سازمان، اتحادیه های گمرکی و مناطق آزاد تجارتی می باشند، به این ترتیب ممالک می توانند در چهارچوب سازمان های منطقه ای و اتحاد اقتصادی، نرخ های تعرفوی کمتر را در روابط تجارتی خود برقرار نمایند.

موضوع دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر و از بحر جبران موقعیت جغرافیای نامساعد شان بوده، و مانند سایر ممالک حق دارند به بحر برسند، لذا اگر یک کشور ترانزیت این حق را به آن ها بدهد، کشور دیگر نمی تواند عین امتیاز را بخواهد. یعنی اصل کامله الوداد در مورد شان تطبیق نمی گردد. (ماده ۱۲۶ کنوانسیون حقوق بحر و ماده دهم کنوانسیون تجارت ترانزیتی ممالک محاط در خشکه).

موضوع تثبیت و کاهش تعرفه ها از طریق مذاکرات متوالی در دوره های مختلف گات معین می شود و از کشورها تقاضا می گردد تا به صورت تدریجی به توازن و تعادل به کاهش تعرفه های گمرکی خود اقدام نمایند.



در این رابطه تا به حال ۸ دور مذاکره بین ممالک عضو انجام شده که آخرین دور آن طولانی ترین و مهم ترین دور مذاکرات بوده و به نام (دور یا روند یوراگوی) یاد شده و طی سال های ۱۹۸۶ تا ۱۹۹۴م جریان داشت و در آن ۱۲۳ کشور عضو اشتراک ورزیده بودند و همان است که منجر به ایجاد سازمان تجارت جهانی WTO^۱ 'جانشین موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت گردید. بدین ترتیب گات به عنوان یک موافقتنامه توانست در حدود نیم قرن زمینه را برای آزادسازی و توسعه تجارت بین المللی به وجود بیاورد، چون گات صرف یک موافقتنامه بود، لذا شخصیت حقوقی مشخص نداشته بلکه در چوکات یک سند باقی مانده بود، بنابر آن سیستم مناسب را در برخورد با شکایات و مشکلات نداشت و در قدم دوم بنابر توسعه و انکشاف عرصه های تجارت، علاوه بر تجارت کالا و امتعه به بخش خدمات^۲ گات و ملکیت های معنوی TRIPS^۳ به ایجاد سازمانی ضرورت بود تا بتواند دو مشکل متذکره را احتوا و مدیریت نماید.

از این رو در سال ۱۹۹۴م تصمیم گرفته شد تا در چهارچوب مذاکرات گات که دور هشتم آن بود و در یوراگوی دایر شده بود، سازمان تجارت جهانی WORLD TRADE ORGANIZATION ایجاد گردد، لذا در سال ۱۹۹۵م سازمان WTO عرض وجود کرد که امروز در حدود ۹۷ فیصد تجارت جهانی در چهارچوب این سازمان انجام می یابد، و افغانستان عضو آن می باشد^۴.

۱- سازمان تجارت جهانی WORLD TRADE ORGANIZATION

۲ - GENERAL AGREEMENT ON TRADE IN SERVICES

۳- THE AGREEMENT ON TRADE-RELATED ASPECTS OF INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS.

۴- افغانستان در ۲۹ جولای ۲۰۱۶م عضویت سازمان WTO را حاصل نمود. پاکستان در سال ۱۹۹۵م و تاجکستان در ۲۰۱۳م عضو این سازمان شدند. ایران در این سازمان عضویت ندارد.

موافقتنامه عمومی گات و تمام مقررات مربوطه آن در مورد تجارت جهانی امروز هم مورد استفاده قرار دارد، البته سازمان جهانی تجارت بر علاوه موافقتنامه عمومی گات، موافقتنامه تجارت خدمات و موافقتنامه جنبه های تجارتی حقوق ملکیت های معنوی را در یک سازمان گرد هم آورده و یک مجموعه مقررات و یک سیستم واحد جهت حل اختلافات در چهارچوب آن ایجاد شده است.

ب - محتویات ماده پنجم گات GATT:

طوری که قبلاً تذکر یافت، ماده پنجم گات تحت عنوان آزادی ترانزیت ترتیب شده اما از کشورهای محاط در خشکه در آن تذکری به ملاحظه نمی رسد، یعنی یک ماده وجود دارد که دارای ماهیت و جنبه عمومی بوده و به پرنسپ های کنوانسیون بارسلونا تأکید صورت گرفته است و دارای ۷ پراگراف می باشد، اما برخلاف ستاتیوی بارسلونا در این سند از حق حاکمیت دول هیچ تذکر نرفته است، اما در ستاتیوی بارسلونا به کرات و مرات از حاکمیت دول ذکر شده است.

در پراگراف اول، ترافیک ترانزیت را تعریف نموده که وسایل، کالاهای، امتعه یا مال التجاره و بار Baggage وسایط نقلیه و کشتی ها را در قلمرو یک کشور که یک قسمت مسیر باشد و از مملکت متعاقد شروع و به کشور متعاقد دیگر ختم گردد، در بر می گیرد.

در پراگراف دوم مشخص شده آنچه سلوک و رفتاری که در مورد ترانسپورت خود کشور متعاقد صورت می گیرد، با ترانسپورت سایر کشورها نیز باید عین شکل سلوک به عمل آید.

در پراگراف های ۳ و ۴ به معافیت حقوق گمرکی، مالیات و اخذ منصفانه پول در مورد خدمات ارائه شده اختصاص دارد.

در پراگراف های دیگر مسایل مربوط به مقررات، طرزالعمل ها، ضوابط وارد به ترانزیت و مصارف مطالبه شده توضیح گردیده که باید اصل کامله الوداد رعایت شود.

باید خاطر نشان ساخت که ساحة تطبیق ماده پنجم گات به تناسب کنوانسیون بارسلونا وسیع تر می باشد، زیرا ترانسپورت جاده را احتواء کرده و آن موضوع در پراگراف یک این ماده تذکر به عمل آمده، به اضافه این موضوع در موافقتنامه گات تصریح شده که ترانسپورت ترانزیت باید از مناسب ترین راه^۱ و مسیر صورت گیرد، نکته که در کنوانسیون بارسلونا آمده است، اما در یک مورد ماده پنجم گات نسبت به کنوانسیون بارسلونا نقطه ضعیف داشته و آن عبارت عدم تذکر از ترانسپورت و رفت و آمد اشخاص می باشد.

از آنجایی که این موضوع شامل کنوانسیون بارسلونا بوده و هیچگاه از طرف دولت های متعاهد جنبه تطبیقی پیدا نکرده، لذا از درج آن انصراف به عمل آمد، و همچنان موضوع اهداف گات محدود بوده و بیشتر بر موضوع تجارت تأکید و تمرکز دارد.

به اضافه آن باید توضیح نمود که باوجود تفاوت های نسبتاً جزئی باز هم شباهت های زیادی بین این ۳ سند عمده بین المللی یعنی: - کنوانسیون بارسلونا، - ماده پنجم موافقتنامه عمومی گات و - منشور هاوانا وجود دارد، اما سند آخری که در عین زمان ایجاد یک سازمان بین المللی تجارت را به مقصد مدیریت منشور متذکره پیش بینی نموده بود، هیچ وقت نافذ و مرعی الاجراء نگردید، بنابر آن از همین لحاظ در این مبحث کمتر توجه به آن معطوف گردیده است، در حالی که دو سند اولی یعنی کنوانسیون بارسلونا

۱- در انگلیسی اصطلاح MOST CONVENIENT ذکر گردیده است.

و موافقتنامه گات نافذ و جزء حقوق موضوعه بوده و واجد شرایط اجرایی می باشد، و هر دو سند آزادی ترانزیت را به متعاهدین اسناد متذکره منحصر دانسته است، طوری که یک قاعده عمومی و کلی حقوق بین الملل شناخته نشده و بنابر آن آزادی ترانزیت حیثیت یک حقوق مقاولوی را حایز است. اما باید تذکر یابد که با اضافه این محدودیت ها، قیودات دیگر نیز موجود بوده و کشورهای ترانزیت می توانند در حالت اضطراری که امنیت کشور مواجه به خطر باشد، بعضی محدودیت ها را وضع کند.

در تمام موافقتنامه های ترانزیت موازنه بین آزادی ترانزیت و حاکمیت کشورها مدنظر گرفته شده است و در این سند هم امنیت ممالک ترانزیت تصریح گردیده که یک محدودیت در مورد آزادی ترانزیت شمرده می شود.

لویک ماریون حقوقدان فرانسوی در مورد این محدودیت ها می گوید که: «مقررات بین المللی در مورد ترانزیت مملو از تضادها می باشد، زیرا همیش اعاده آزادی ترانزیت مانند یک امتیاز دیده شده نسبت به این که یک حق تلقی گردد.»^۱

در این جا به سلسله کنوانسیون های که دارای جنبه عمومی اند به معرفی شان پرداخته می شود، و راه های حلی را که توسط حقوق دریانوردی و حقوق ترانزیت پیش بینی شده و حالا موضوع حق دسترسی به بحر در کنوانسیون ۱۹۵۸ م ژینو/جینوا مطالعه می گردد.

جدول کشورهای که به کنوانسیون وستایتو آزادی ترانزیت بارسلونا ۲۰ اپریل ۱۹۲۱ م و موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت ۳۰ اکتوبر ۱۹۴۷ م و یا سازمان تجارت جهانی الحاق و یا در آن عضویت دارند

شماره	اسم کشور	کنوانسیون وستایتو بارسلونا الحاق یا تصویب	موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت (GATT) یا سازمان تجارت جهانی
۱	افغانستان		۲۸ جولای ۲۰۱۶ م
۲	البانیا	۸ اکتوبر ۱۹۲۱ م	۸ دسامبر ۲۰۰۰ م
۳	انگولا		۸ اپریل ۱۹۹۴ م (عضویت گات)
۴	آنتیگوا و باربودا	۲۵ اکتوبر ۱۹۸۸ م	۳۰ مارچ ۱۹۸۷ م (عضویت گات)
۵	ارجنتاین		۱۱ اکتوبر ۱۹۶۷ م (عضویت گات)
۶	ارمنستان	۲۴ می ۲۰۱۳ م	۵ فبروری ۲۰۰۳ م
۷	استرالیا		۱ جنوری ۱۹۴۸ م (عضویت گات)
۸	اطریش	۱۵ نوامبر ۱۹۲۳ م	۱۹ اکتوبر ۱۹۵۱ م (عضویت گات)
۹	بحرین		۱۳ دسامبر ۱۹۹۳ م (عضویت گات)
۱۰	بنگله دیش		۱۶ دسامبر ۱۹۷۲ م (عضویت گات)
۱۱	باربادوس		۱۵ فبروری ۱۹۶۷ م (عضویت گات)
۱۲	بلجیم	۱۵ می ۱۹۲۷ م	۱ جنوری ۱۹۴۸ م (عضویت گات)
۱۳	بلیز		۷ اکتوبر ۱۹۸۳ م (عضویت گات)
۱۴	بینین		۱۲ سپتمبر ۱۹۶۳ م
۱۵	بولیویا		۸ سپتمبر ۱۹۹۰ م (عضویت گات)
۱۶	بوتسوانا		۲۸ اگست ۱۹۸۷ م (عضویت گات)
۱۷	بوسنیا هرزگوینیا	۱ سپتمبر ۱۹۹۳ م	۳۰ جولای ۱۹۴۸ م (عضویت گات)
۱۸	برازیل		۳۰ جولای ۱۹۴۸ م (عضویت گات)
۱۹	برونئی		۹ دسمبر ۱۹۹۳ م (عضویت گات)

۲۰	بلغاریا	۱۱ جولای ۱۹۲۲ م	۱ دسمبر ۱۹۹۶ م
۲۱	بورکینافاسو		۳ می ۱۹۶۳ م (عضویت گات)
۲۲	بروندی		۱۳ مارچ ۱۹۶۵ م (عضویت گات)
۲۳	کامبوج	۱۲ اپریل ۱۹۷۱ م	۱۳ اکتوبر ۲۰۰۴ م
۲۴	کامرون		۳ می ۱۹۶۳ م (عضویت گات)
۲۵	کانادا		۱ جنوری ۱۹۴۸ م (عضویت گات)
۲۶	کیپ ورد		۲۳ جولای ۲۰۰۸ م
۲۷	ج افریقایی مرکزی		۳ می ۱۹۶۳ م (عضویت گات)
۲۸	چاد		۱۲ جولای ۱۹۶۳ م (عضویت گات)
۲۹	شیلی	۱۹ مارچ ۱۹۲۸	۱۶ مارچ ۱۹۴۹ م (عضویت گات)
۳۰	چین		۱۱ دسمبر ۲۰۰۱ م
۳۱	کولمبیا		۳ اکتوبر ۱۹۸۱ م (عضویت گات)
۳۲	جمهوری کانگو		۳ می ۱۹۶۳ م (عضویت گات)
۳۳	ج دیموکراتیک کانگو		۱۱ سپتمبر ۱۹۷۱ م (عضویت گات)
۳۴	کاستاریکا		۲۴ نوامبر ۱۹۹۵ م (عضویت گات)
۳۵	ساحل عاج		۳۱ دسمبر ۱۹۶۳ م (عضویت گات)
۳۶	کرواسی	۳ اگست ۱۹۹۲	۳۰ نوامبر ۲۰۰۰ م
۳۷	کیوبا		۱ جنوری ۱۹۴۸ م (عضویت گات)
۳۸	قبرس		۱۵ جولای ۱۹۶۳ م (عضویت گات)
۳۹	جمهوری چک	۹ فبروری ۱۹۹۶ م	۱۵ اپریل ۱۹۹۳ م (عضویت گات)
۴۰	دنمارک	۲۴ اکتوبر ۱۹۲۳ م	۲۸ می ۱۹۵۰ م (عضویت گات)
۴۱	جیوتی		۱۶ دسمبر ۱۹۹۴ م (عضویت گات)
۴۲	دومینیکا		۲۰ اپریل ۱۹۹۳ م (عضویت گات)
۴۳	جمهوری دومینکن		۱۹ می ۱۹۵۰ م (عضویت گات)

۴۴	اکوادور		۲۱ جنوری ۱۹۹۶م
۴۵	مصر		۹ می ۱۹۷۰م (عضویت گات)
۴۶	السالوادور		۲۲ می ۱۹۹۱م (عضویت گات)
۴۷	استونیا	۶ جون ۱۹۲۵م	۱۳ نوامبر ۱۹۹۹م
۴۸	سوازیلند	۲۴ نوامبر ۱۹۶۹م	۸ فبروری ۱۹۹۳م (عضویت گات)
۴۹	اتحادیه اروپا		۱ جنوری ۱۹۹۵م
۵۰	فیجی	۱۵ مارچ ۱۹۷۲م	۱۶ نوامبر ۱۹۹۳م (عضویت گات)
۵۱	فنلند	۲۹ جنوری ۱۹۲۳م	۲۵ می ۱۹۵۰م (عضویت گات)
۵۲	فرانسه	۱۹ سپتمبر ۱۹۲۴م	۱ جنوری ۱۹۴۸م (عضویت گات)
۵۳	گابن		۳ می ۱۹۶۳م (عضویت گات)
۵۴	گامبیا		۲۲ فبروری ۱۹۶۵م (عضویت گات)
۵۵	گرجستان/جورجیا		۱۴ جون ۲۰۰۰م
۵۶	جرمنی	۹ اپریل ۱۹۲۴م	۱ اکتوبر ۱۹۵۱م (عضویت گات)
۵۷	گانا/غنا		۱۷ اکتوبر ۱۹۵۷م (عضویت گات)
۵۸	یونان	۱۸ فبروری ۱۹۲۴م	۱ مارچ ۱۹۵۰م (عضویت گات)
۵۹	گرانادا		۹ فبروری ۱۹۹۴م (عضویت گات)
۶۰	گواتمالا		۱۵ اکتوبر ۱۹۹۱م (عضویت گات)
۶۱	گینه		۸ دسمبر ۱۹۹۴م (عضویت گات)
۶۲	گینه بسو		۱۷ مارچ ۱۹۹۴م
۶۳	گویان		۵ جولای ۱۹۶۶م (عضویت گات)
۶۴	هاییتی		۱ جنوری ۱۹۵۰م (عضویت گات)
۶۵	اندوراس		۱۰ اپریل ۱۹۹۴م (عضویت گات)
۶۶	هنگری	۱۸ می ۱۹۲۸م	۹ سپتمبر ۱۹۷۳م (عضویت گات)
۶۷	ایسلند		۲۱ اپریل ۱۹۶۸م (عضویت گات)
۶۸	هند	۲ اگست ۱۹۲۲م	۸ جولای ۱۹۴۸م (عضویت گات)

۶۹	اندونیزیا		۲۴ فبروری ۱۹۵۰ م (عضویت گات)
۷۰	ایران	۲۹ جنوری ۱۹۳۱ م	
۷۱	عراق	۲۱ دسمبر ۱۹۴۵ م	
۷۲	ایرلند		۲۲ دسمبر ۱۹۶۷ م (عضویت گات)
۷۳	اسرائیل		۵ جولای ۱۹۶۲ م (عضویت گات)
۷۴	ایتالیا	۵ اگست ۱۹۲۲ م	۳۰ می ۱۹۵۰ م (عضویت گات)
۷۵	جامانیکا		۳۱ دسمبر ۱۹۶۳ م (عضویت گات)
۷۶	جاپان	۲۰ فبروری ۱۹۲۴ م	۱۰ دسمبر ۱۹۵۵ م (عضویت گات)
۷۷	اردن		۱۱ اپریل ۲۰۰۰ م
۷۸	قزاقستان		۳۰ نوامبر ۲۰۱۵ م
۷۹	کینیا		۵ فبروری ۱۹۶۴ م (عضویت گات)
۸۰	کوریای جنوبی		۱۴ اپریل ۱۹۶۷ م (عضویت گات)
۸۱	کویت		۳ می ۱۹۶۳ م (عضویت گات)
۸۲	قرغیزستان		۲۰ دسمبر ۱۹۹۸ م
۸۳	لائوس	۲۴ نوامبر ۱۹۵۶ م	۲ فبروری ۲۰۱۳ م
۸۴	لبنان	۷ فبروری ۱۹۲۹ م	x
۸۵	لتونی	۲۹ دسمبر ۱۹۲۳ م	۱۰ فبروری ۱۹۹۹ م
۸۶	لسوتو	۲۳ سپتمبر ۱۹۷۳ م	۸ جنوری ۱۹۸۸ م (عضویت گات)
۸۷	لیبریا		۱۴ جولای ۲۰۱۶ م
۸۸	لیختن شتاین		۲۹ مارچ ۱۹۹۴ م (عضویت گات)
۸۹	لیتوانیا		۳۱ می ۲۰۰۱ م
۹۰	لوگزامبورگ	۱۹ مارچ ۱۹۳۰	۱ جنوری ۱۹۴۸ م (عضویت گات)
۹۱	ماداگاسکر		۳۰ سپتمبر ۱۹۶۳ م (عضویت گات)
۹۲	مالاوی		۲۸ اگست ۱۹۶۴ م (عضویت گات)
۹۳	مالیزیا		۲۴ اکتوبر ۱۹۵۷ م (عضویت گات)

۹۴	مالدیو		۱۹ اپریل ۱۹۸۳ م (عضویت گات)
۹۵	مالی		۱۱ جنوری ۱۹۹۳ م (عضویت گات)
۹۶	مالتا		۱۷ نوامبر ۱۹۶۴ م (عضویت گات)
۹۷	موریتانیا		۳۰ سپتمبر ۱۹۶۳ م (عضویت گات)
۹۸	موریس	۱۸ جولای ۱۹۶۹ م	۲ سپتمبر ۱۹۷۰ م (عضویت گات)
۹۹	مکزیکو		۲۴ اگست ۱۹۸۶ م (عضویت گات)
۱۰۰	مولدوا		۲۶ جولای ۲۰۰۱ م
۱۰۱	منگولیا		۲۹ جنوری ۱۹۹۷ م
۱۰۲	مونتہ نگرو		۲۹ اپریل ۲۰۱۲ م
۱۰۳	مراکش		۱۷ جون ۱۹۸۷ م (عضویت گات)
۱۰۴	موزامبیک		۲۷ جولای ۱۹۹۲ م (عضویت گات)
۱۰۵	میانمار		۲۹ جولای ۱۹۴۸ م (عضویت گات)
۱۰۶	نامیبیا		۱۵ سپتمبر ۱۹۹۲ م (عضویت گات)
۱۰۷	نیپال	۲۲ اگست ۱۹۶۶ م	۲۳ اپریل ۲۰۰۴ م
۱۰۸	هالند	۱۷ اپریل ۱۹۲۴ م	۱ جنوری ۱۹۴۸ م (عضویت گات)
۱۰۹	نیوزلند		۳۰ جولای ۱۹۴۸ م (عضویت گات)
۱۱۰	نیکاراگوا		۲۸ می ۱۹۵۰ م (عضویت گات)
۱۱۱	نیجر		۳۱ دسمبر ۱۹۶۳ م (عضویت گات)
۱۱۲	نیجریا	۳۰ نوامبر ۱۹۶۷ م	۱۸ نوامبر ۱۹۶۰ م (عضویت گات)
۱۱۳	مقدونیا شمالی		۴ اپریل ۲۰۰۳ م
۱۱۴	ناروی	۴ سپتمبر ۱۹۲۳ م	۱۰ جولای ۱۹۴۸ م (عضویت گات)
۱۱۵	عمان		۹ نوامبر ۲۰۰۰ م
۱۱۶	پاکستان		۳۰ جولای ۱۹۴۸ م (عضویت گات)
۱۱۷	پاناما		۶ سپتمبر ۱۹۹۷ م
۱۱۸	پاپوا گینه نو		۱۶ دسمبر ۱۹۹۴ م (عضویت گات)

۱۱۹	پاراگوای		۶ جنوری ۱۹۹۴ م (عضویت گات)
۱۲۰	پرو		۷ اکتوبر ۱۹۵۱ م (عضویت گات)
۱۲۱	فلیپین		۲۷ دسمبر ۱۹۷۹ م (عضویت گات)
۱۲۲	پولند	۸ اکتوبر ۱۹۲۴ م	۱۸ اکتوبر ۱۹۶۷ م (عضویت گات)
۱۲۳	پرتگال		۶ می ۱۹۶۲ م (عضویت گات)
۱۲۴	قطر		۷ اپریل ۱۹۹۴ م (عضویت گات)
۱۲۵	رومانیا	۵ سپتمبر ۱۹۲۳ م	۱۴ نوامبر ۱۹۷۱ م (عضویت گات)
۱۲۶	روسیه		۲۲ اگست ۲۰۱۲ م
۱۲۷	رواندا		۱ جنوری ۱۹۶۶ م (عضویت گات)
۱۲۸	سنت کیتس و نویس		۲۴ مارچ ۱۹۹۴ م (عضویت گات)
۱۲۹	سنت لوسیا		۱۳ اپریل ۱۹۹۳ م (عضویت گات)
۱۳۰	سنت ونست و گرنادین ها	۵ سپتمبر ۲۰۰۱ م	۱۸ می ۱۹۹۳ م (عضویت گات)
۱۳۱	ساموا		۱۰ می ۲۰۱۲ م
۱۳۲	عربستان سعودی		۱۱ دسمبر ۲۰۰۵ م
۱۳۳	سنگال		۲۷ سپتمبر ۱۹۶۳ م (عضویت گات)
۱۳۴	سیشل		۲۶ اپریل ۲۰۱۵ م
۱۳۵	سیرالیون		۱۹ می ۱۹۶۱ م (عضویت گات)
۱۳۶	سنگاپور		۲۰ اگست ۱۹۷۳ م (عضویت گات)
۱۳۷	سلواکیا	۲۸ می ۱۹۹۳ م	۱۵ اپریل ۱۹۹۳ م (عضویت گات)
۱۳۸	سلوانیا	۶ جولای ۱۹۹۲ م	۳۰ اکتوبر ۱۹۹۴ م (عضویت گات)
۱۳۹	جزایر سلیمان		۲۸ دسمبر ۱۹۹۴ م (عضویت گات)
۱۴۰	افریقای جنوبی		۱۳ جون ۱۹۴۸ م (عضویت گات)
۱۴۱	اسپانیا	۱۷ دسمبر ۱۹۲۹ م	۲۹ اگست ۱۹۶۳ م (عضویت گات)
۱۴۲	سری لانکا		۲۹ جولای ۱۹۴۸ م (عضویت گات)

۱۴۳	سورینام		۲۲ مارچ ۱۹۷۸م (عضویت گات)
۱۴۴	سویدن	۱۹ جنوری ۱۹۲۵م	۳۰ اپریل ۱۹۵۰م (عضویت گات)
۱۴۵	سوئیس	۱۴ جولای ۱۹۲۴م	۱ اگست ۱۹۶۶م (عضویت گات)
۱۴۶	تایوان		۱ جنوری ۲۰۰۲
۱۴۷	تاجکستان		۲ مارچ ۲۰۱۳م
۱۴۸	تانزانیا		۹ دسمبر ۱۹۶۱م (عضویت گات)
۱۴۹	تایلند	۲۹ نوامبر ۱۹۲۲م	۲۰ نوامبر ۱۹۸۲م (عضویت گات)
۱۵۰	توگو		۲۰ مارچ ۱۹۶۴م (عضویت گات)
۱۵۱	تونگا		۲۷ جولای ۲۰۰۷م
۱۵۲	ترینیداد و توباگو		۲۳ اکتوبر ۱۹۶۲م (عضویت گات)
۱۵۳	تونس		۲۹ اگست ۱۹۹۰م (عضویت گات)
۱۵۴	ترکیه	۲۷ جون ۱۹۳۳م	۱۷ اکتوبر ۱۹۵۱م (عضویت گات)
۱۵۵	یوگاندا		۲۳ اکتوبر ۱۹۶۲م (عضویت گات)
۱۵۶	اوکراین		۱۶ می ۲۰۰۸م
۱۵۷	امارات متحده عربی		۸ مارچ ۱۹۹۴م (عضویت گات)
۱۵۸	برتانیا		۱ جنوری ۱۹۴۸م (عضویت گات)
۱۵۹	ایالات م. امریکا		۱ جنوری ۱۹۴۸م (عضویت گات)
۱۶۰	اروگوای		۶ دسمبر ۱۹۵۳م (عضویت گات)
۱۶۱	وانواتو		۲۴ اگست ۲۰۱۲م
۱۶۲	ونزوئلا		۳۱ اگست ۱۹۹۰م (عضویت گات)
۱۶۳	ویتنام		۱۱ جنوری ۲۰۰۷م
۱۶۴	یمن		۲۶ جون ۲۰۱۴م
۱۶۵	زامبیا		۱۰ فبروری ۱۹۸۲م (عضویت گات)
۱۶۶	زمبابوی		۱۱ جولای ۱۹۴۸م (عضویت گات)

منبع: (۱) جامعه ملل، معاهدات جلد ۷، صفحه ۱۱ و بعد (۲) سازمان تجارت جهانی

۴- کنفرانس ۱۹۵۸ م ژینو و معضله دسترسی به بحر،

مجمع عمومی سازمان ملل متحد در یازدهمین اجلاس خویش تقاضا به عمل آورد تا از طریق کنفرانس، مسأله دسترسی به بحر کشورهای محاط در خشکه را مورد بررسی قرار دهد که بالاثر کنفرانس ۱۹۵۸ م ژینو/جینوا موضوع تحت بررسی قرار گرفت. کنفرانس مذکور برای این منظور یک کمیسیون پنجم را ایجاد کرد، طی این کنفرانس که از تاریخ ۲۴ فبروری الی ۲۷ اپریل ۱۹۵۸ م در شهر ژینو/جینوا دایر گردید، ممالک محاط در خشکه چندین پیشنهاد را در باره شناسایی حق دسترسی به بحر به این کنفرانس تقدیم داشت، اما در کنفرانس نسبت به پیشنهادات ممالک محاط در خشکه، بیشتر نظریات کشورهای ترانزیت مدنظر قرار داده شد.

قبل از بررسی ماده سوم کنوانسیون بحر آزاد که به موضوع حق دسترسی کشورهای محاط در خشکه اختصاص یافته، به طور مختصر تاریخچه ماده سوم کنوانسیون ژینو/جینوا که در آن اختلاف نظرهای را که ممالک محاط در خشکه با ممالک ترانزیت داشتند، مورد بررسی همه جانبه قرار داد.

الف - تاریخچه:

قبل از تدویر کنفرانس ۱۹۵۸ م ژینو/جینوا کمیته صنعت و تجارت کمیسیون اقتصادی آسیا و شرق دور CEAO که بعداً به نام کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا پاسفیک^۱ ESCAP یا به اختصار در زبان انگلیسی ESCAP تبدیل گردید، در اجلاس

۱- کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و پاسفیک ESCAP که مرکز آن در بنکاک (تایلند) واقع است، هدف آن انکشاف آسیا پاسفیک و ایجاد همکاری بیشتر بین اعضای آن می باشد.

۲۴ الی ۳۱ جنوری ۱۹۵۸م مشکلات کشورهای محاط در خشکه به خصوص (افغانستان، لاووس و نیپال) را مورد بحث و بررسی قرار دادند و سفارشنامه را در زمینه به تصویب رسانیدند.

در این سفارشنامه تقاضا به عمل آمده بود که «کشورهای عضو، ضرورت ممالک محاط در خشکه را در زمینه های تجارت و ترانزیت کاملاً شناسایی نموده، تسهیلات لازم را مطابق به اساسات حقوق و عرف بین المللی فراهم سازند.» این سفارش قبلاً توسط کمیته صنعت و تجارت که بعداً در سطح کمیسیون ارتقا نمود، در ماه فبروری ۱۹۵۶م به تصویب رسیده بود.

این اولین باری بود که یک ارگان مهم بین المللی معضله ترانزیت کشورهای محاط در خشکه را مورد توجه و بحث قرار می داد. بعداً کمیسیون متذکره یک راپور جامع و همه جانبه را تحت عنوان «مشکلات کشورهای محاط در خشکه آسیا و شرق دور در جهت دسترسی شان به بحر» به نشر رسانیدند. این راپور بعد از بررسی سوابق موضوع و تذکر معاهدات چند جانبه و دو جانبه در زمینه سفارشات را ارائه می دارد که عمده ترین شان عبارت اند از:

- الحاق کشورهای عضو به کنوانسیون بارسلونا در مورد آزادی ترانزیت،
- عقد موافقتنامه ها بین ممالک عضو در مطابقت به کنوانسیون بارسلونا، چارتر هاوانا و ماده پنجم گات،
- تعلیم و تربیه مأمورین و نمایندگان موظف در مراحل مختلف حمل و نقل ترانزیت،

- روی دست گرفتن پلان های انکشافی و پروژه های توسعه‌ی ترانسپورت و احداث جاده های جدید ترانسپورتی به مقصد فراهم آوری تسهیلات ممکن در جهت تجارت ترانزیتی کشورهای محاط در خشکه.^۱

شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد در راپور سالانه خویش این سفارشات را مرحله سازنده در جهت حل معضله دسترسی به بحر کشورهای محاط در خشکه خواند و آن ها را مجدداً توصیه نمود.

به این ترتیب موضوع دسترسی ممالک محاط در خشکه به بحر روز تا روز از اهمیت بیشتر برخوردار می شد، زیرا تعداد کشورهای محاط در خشکه که تازه به استقلال سیاسی خویش نایل شده بودند و سطح اقتصاد شان انکشاف یافته بود، این موضوع خاصاً در چهارچوب سازمان ملل متحد اهمیت بیشتری کسب کرد. به این ترتیب مجمع عمومی سازمان ملل متحد طی یک قطعنامه به ارتباط ممالک محاط در خشکه و انکشاف تجارت بین المللی از کشورهای عضو دعوت به عمل آورد تا ضرورت های ممالک محاط در خشکه را در مورد ترانزیت تحت بررسی گرفته شناسایی کند.^۲

سعی و تلاش نمایندگان کشورهای محاط در خشکه مخصوصاً افغانستان، چکوسلواکیا (که فعلاً چک و سلواک دو کشور مستقل هستند) و بولویا نتیجه مطلوب را به دنبال داشت، زیرا مجمع عمومی سازمان ملل متحد در قطعنامه که پیرامون برگزاری کنفرانس حقوق بحر صادر کرده بود، در پراگراف سوم آن تصریح شده که کنفرانس

متذکره معضله دسترسی کشورهای محاط در خشکه را به بحر طوری که در عرف بین المللی و موافقتنامه های دو جانبه انعکاس یافته، مورد بررسی قرار می دهد.

قبل از انعقاد کنفرانس متذکره یک کنفرانس مقدماتی توسط ۱۳ کشور محاط در خشکه^۱ جهت طرح و تهیه پیشنهادات موردنظر شان دایر گردید که در آن یک فهرست ۷ فقره یی آماده شد تا بعد از ارائه نظریات کشورهای ترانزیت مورد بررسی قرار گیرد.

ب: نظریات ارائه شده،

اختلاف بین اصل دسترسی آزاد به بحر و اصل حاکمیت دولت ها، برای بار اول در کمیسیون پنجم تبادل نظریات به صورت بسیار احساساتی و جدی بین نمایندگان کشورهای محاط در خشکه و ترانزیت صورت گرفت.^۲ به این ترتیب نیز حالات سابق که تنها گروپ های عنعنوی/سنتی، منطقویی مثل ممالک غربی، کشورهای سوسیالیستی و دیگر ممالک جهان سوم وجود داشت، حالا گروپ ها به اساس منافع متقابل شان ایجاد گردید، یعنی گروپ کشورهای محاط در خشکه، گروپ کشورهای ترانزیت که بعداً این گروپ ها در کنفرانس سوم حقوق بحر که در سال های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰م جریان داشت، نقش به سزایی بازی کردند، و برای بهتر ساختن مندرجات کنوانسیون ۱۹۸۲م در آزادی دسترسی بحر رول عمده داشتند. بعداً در زمینه صحبت مفصل خواهیم داشت. در عمل و تیوری عمده ترین مانع جهت شناسایی حق دسترسی به بحر حق حاکمیت دول بالای

۱- نمایندگان ممالک محاط در خشکه عبارت بودند از: افغانستان، اتریش، بیلاروس، بولویا، بلغاریا، لاووس، لوکزامبورگ، نیپال، پراگوی، سویس، سن مارینو، چکوسلواکیا و واتیکان.

۲- Comptes rendus analytique de la cinquieme Commission de la conference sur le droit de la mer resume analytiques, Vol. VII pp 37 el svivant.

قلمرو شان پیشکش می گردید.

برای کشورهای محاط در خشکه آزادی دسترسی به بحر یک امتیاز نیست که ممالک همسایه به کشورهای محاط در خشکه می دهند، بلکه این حق آن ها است که توسط حقوق بین الملل و در ساحه عمل و در سطح بین المللی به رسمیت شناخته شده است. اساس این حق دو پرنسپ عمده حقوق بین الملل می باشد، اول اصل عمده حقوق بین الملل که عبارت از مساوات دولت هاست و اصل آزادی ابجار آزاد می باشد، بدین ترتیب دولت ها مستقل بوده و استقلال آن ها در برابر یکدیگر سبب شده که در حقوق بین الملل، آن ها مساوی باشند چه کشورها کوچک و ضعیف باشند و چه بزرگ و قوی، همه مساوی اند. چنانچه در ماده دوم پراگراف اول منشور سازمان ملل متحد به وضاحت آمده است:

«سازمان ملل متحد بر مبنای اصل تساوی حاکمیت گلیه اعضا قرار دارد.» لذا دولت ها دارای مکلفیت و حقوق مساوی بوده و نمی توان آن ها را از حقوق که حقوق بین الملل برای شان داده است محروم نمود. زیرا این موضوع در تمام اسناد بین المللی گنجانیده شده است که در حقیقت ثبت عرف بین المللی که سابقه زیاد و طولانی داشته در زمینه شناخته می شود.

پرنسپ یا اصل آزادی ابجار و دسترسی به آن ها را به تمام کشورها به رسمیت شناخته شده است. آزادی ابجار آزاد از قرن ۱۷ به این سو از مفاهیم اساسی حقوق بین الملل بوده همه دولت ها اعم از ساحلی و محصور در خشکه حق دارند از آزادی های بحر ها که در بر گیرنده (آزادی کشتی رانی، آزادی پرواز بر فراز بحر آزاد، آزادی ماهی گیری و دیگر آزادی ها می باشد) اعمال کننده این آزادی ها باشند، در ماده دوم

کنوانسیون ۱۹۵۸ م بحر آزاد و در ماده ۸۷ بند اول کنوانسیون حقوق بحرها تذکر یافته است. از آن جایی که این آزادی ها برای همه کشورهای خواه ساحلی و یا محاط در خشکه می باشند، جهت اعمال این حقوق باید کشورهای محاط در خشکه دسترسی به بحر آزاد را داشته باشند و به مقصد تحقق این مأمول، آنان حق دسترسی آزاد را به بحرها دارا می باشند.

این نظر که قبلاً دانشمندان و متخصصین حقوق بین الملل نیز از آن دفاع نموده بودند، ممالک محاط در خشکه در کنفرانس های بین المللی منجمله در کنفرانس حقوق بحر ۱۹۸۵ م آن را ارائه نمودند. ممالک ترانزیت در برابر اظهارات کشورهای محاط در خشکه ابراز داشتند که از نظر حقوقی مهمترین پرنسیپ «حاکمیت دولت ها» بالای قلمرو شان می باشد و این اصل به مقایسه اصل های دیگر مهمتر شناخته می شود و سایر حقوق باید تابع این اصل عمده^۱ باشد.

نماینده کشور هند اظهار داشت که فرق فاحش بین اصل حاکمیت و آزادی ابجار و دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر وجود دارد که اولی یک اصل قبول شده حقوق بین الملل بوده و دومی تابع حاکمیت دولت ترانزیت می باشد که به اساس موافقتنامه بین طرفین ایجاد گردد. در نتیجه، این کشورها دسترسی به بحرها را به حیث یک حق نشناخته بلکه آن را مربوط و منوط به موافقه طرفین می دانستند.

۱- اظهارات فقید ذوالفقارعلی بوتو که در آن زمان به حیث نماینده پاکستان در کنفرانس اشتراک ورزیده بود. عین ریفرنس صفحه ۲۹.

ج - ماده سوم کنوانسیون ۱۹۵۸ م ژینو/جینوا در مورد بحر آزاد:

طوری که قبلاً تذکر یافت، کمیسیون پنجم کنفرانس در مورد حقوق بحر وظیفه داشت موضوع دسترسی به بحر را بررسی نموده، مسوده یک متن را آماده سازد تا در کنوانسیون که در دست تهیه بود گنجانیده شود، به تفاوت چهار کمیسیون دیگر که تمام مسوده را در اختیار داشتند، و مسوده های مذکور به وسیله کمیسیون حقوق بین الملل ترتیب و آماده گردیده بود، این کمیسیون باید خود مسوده مورد نظر را تدارک می کرد، اما کمیسیون پنجم دو سند مهم را در دسترس داشت که اولی ممو راندوم که توسط سکرتریت سازمان ملل متحد آماده گردیده بود. فصل اول این سند مباحثاتی در مورد دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر را که در چهارچوب سازمان ملل متحد صورت گرفته بود، به آن گنجانیده شده بودند در برداشت. در فصل سومی و پایان یک تعداد زیاد موافقتنامه های دو جانبه به ارتباط دسترسی به بحر درج شده بود.

سند دومی که در اختیار کمیسیون پنجم کنفرانس قرار داشت قسمتی از اعلامیه نهایی کنفرانس اقتصادی سازمان کشورهای امریکایی را شامل می شد که در سپتمبر ۱۹۵۷ م در بوینس آیرس مرکز کشور ارجنتاین برگزار گردیده بود، که طی آن موقف این ممالک در زمینه دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر را در بر می گرفت. سند اولی مهمتر شناخته می شد که بیشتر روی آن بحث صورت گرفت و از آن استفاده شد که متن این سند توسط ۱۹ کشور که ۱۱ آن ها محاط در خشکه بود پیشنهاد گردیده بود. در متن ۷ پرنسیپ از طرف کنفرانس مقدماتی ممالک محاط در خشکه گنجانیده شده بود که باید قسمتی از کنوانسیون حقوق بحر را احتوا می کرد. این پرنسیپ ها عبارت بودند از:

اصل اول:

حق دسترسی آزاد به بحر:

که اساس آن آزادی بحر آزاد برای همه کشورها می باشد.

اصل دوم:

آزادی داشتن کشتی های مربوط با بیرق کشورهای محاط در خشکه:

ممالک محاط در خشکه حق داشتن کشتی ها را دارند، این کشتی ها با بیرق خود شان مزین می باشند و همچنان این کشتی ها در یک محل در داخل قلمرو شان راجستر می گردند.

اصل سوم: حق کشتی رانی:

با کشتی های کشورهای محاط در خشکه در بحر آزاد و در بحر ساحلی و آب های داخلی عین برخورد و سلوکی صورت می گیرد که بر کشتی های ممالک ساحلی عملی می گردد.

اصل چهارم: قواعدی که در بنادر رعایت می شوند:

تمام کشورهای محاط در خشکه حق سلوک مساوی و یا بیشتر از آن را در بنادر حایز اند که کشتی های کشورهای ساحلی آن را دارا می باشند، حق استفاده از بنادر و سایر تسهیلات باید مهیا گردد.

اصل پنجم: حق آزادی ترانزیت:

عبور و مرور اشخاص و مال التجاره که از کشورهای محاط در خشکه به طرف بحر و عکس آن به وسیله انواع وسایط نقلیه و ارتباطات ذریعه موافقتنامه های اختصاصی به استناد کنوانسیون های نافذه صورت می گیرد، آزادانه اجازه داده شود. از امور ترانسپورت و ترانزیت هیچ نوع مالیه گمرکی و سایر تکس ها به استثنای خدمات گرفته نشود.

اصل ششم: حق کشورهای ترانزیت:

دولت ترانزیت حق دارد بالای تمام راه های مواصلاتی و سایر تسهیلاتی که فراهم گردیده، از تدابیر لازم استفاده نماید تا دسترسی آزاد به بحر به منافع مشروع شان مخصوصاً در ساحات امنیت و صحت عامه آن کشورها صدمه و خساره وارد نسازد.

اصل هفتم: موافقتنامه های نافذه:

احکام تدوین شده اصول حق دسترسی آزاد کشورهای محاط در خشکه به بحر را به هیچ صورت و هم موافقتنامه های بین دو یا چندین دولت که در زمینه عقد گردیده، نقض نمی کند و مانع موافقتنامه های نمی گردد که در آینده روی آن ها توافق صورت می گیرد، در صورتی که این موافقتنامه ها و مقررات تسهیلات بیشتر را در زمینه وضع نمایند. در کنفرانس از جمله این هفت اصل، پرنسیپ های دوم و سوم (بیرق بر فراز کشتی ها و کشتی رانی) قبول گردید، برعکس پرنسیپ های اول و پنجم (حق دسترسی به بحر کشورهای ترانزیت آماده پذیرش آن نبودند. یعنی حق دسترسی ممالک محاط در خشکه به بحر آزاد مورد قبول واقع نگردید.

در این کنفرانس ممالک ایتالیا، هالند و انگلستان متن جدیدی را آماده ساختند که طی آن دو پیشنهاد گنجانیده شده بود، در پیشنهاد اول تذکر رفته بود که اصطلاح دولت در کنوانسیون به کشورهای ساحلی و محاط در خشکه اطلاق گردد، در پیشنهاد دومی سفارش شده بود که حق دسترسی آزاد کشورهای محاط در خشکه طی یک قطعنامه به تصویب برسد نه در کنوانسیون حقوق بحر.

اعضای کمیسیون پنجم چون در برابر دو متن بسیار متفاوت از هم قرار گرفتند، البته متن جدید مصالحوی توسط کشور سویس تهیه گردیده بود، کشورهای ترانزیت در آن تعدیل عمده را که عبارت از آوردن اصطلاح رویه بالمثل می باشد گنجانیدند. در نتیجه متن پیشنهادی سویس تصویب گردید که من حیث ماده سوم کنوانسیون ۱۹۵۸م بحر آزاد قبول گردید.

ماده سوم تصریح می کند:

۱- دولت های فاقد ساحل بحری برای آن که بتوانند از آزادی بحر در شرایط مساوی با دولت های ساحلی برخوردار باشند، باید آزادانه به بحر راه داشته باشند. به این منظور دول واقع در میان بحر و قلمرو یک دولت فاقد ساحل بحری ضمن توافق مشترک بین خود و بر طبق کنوانسیون های بین المللی موجود امتیازات آتی را تفویض خواهد کرد:

الف: آزادی عبور و مرور از قلمرو خود (کشور ترانزیت) به دولت فاقد ساحل بحری بر اساس سلوک و رفتار متقابل.

ب: رفتار و سلوک متساوی با کشتی های دولت فاقد ساحل بحری به شیوه کشورهای ساحلی در مورد کشتی های خود یا کشتی های هر دولت دیگر در مورد آزادی

ورود و استفاده از بنادر بحری را رعایت می کند.

۲- دولت های که بین بحر و یک دولت فاقد ساحل بحری واقع اند، در صورتی که هم اکنون جزء عاقدین کنوانسیون های بین المللی موجود نباشند، ضمن موافقت مشترک با دولت اخیرالذکر و با توجه به حقوق دولت ساحلی یا ترانزیت و خصوصیات دولت فاقد ساحل بحری گلیه موضوعات راجع به سلوک یکسان در بنادر و آزادی عبور و مرور را حل و فصل خواهد کرد.

ماده فوق با پیشنهادات کشورهای محاط در خشکه تفاوت فاحش دارد، اول این که ترانزیت این کشورها را به «توافق مشترک» مربوط ساخته چنانچه برای آن که بتوانند از آزادی بحر برخوردار باشند، ضرور است موافقه کشورهای ترانزیت را حاصل کنند. موضوع عمده دیگری که ممالک محاط در خشکه همیشه آن را رد می کردند و استدلال داشتند که حق دسترسی به بحر برای آن ها از سبب موقعیت جغرافیای نامساعد آن ها بوده و در برابر آن هیچ نوع امتیاز از آن ها خواسته نشود، اما بند اول ماده سوم این آزادی را به رویه بالمثل منوط ساخته است، زیرا ماده ۳ در حقیقت حق مستقیم برای ممالک محاط در خشکه قایل نشده، اعاده حق دسترسی به بحر را ذریعه موافقتنامه های جداگانه که کشورهای ساحلی با ممالک محاط در خشکه عقد کنند وابسته دانسته است. اما مکلفیت یا تعهد انعقاد موافقتنامه بین طرفین وجود دارد که از متعاقبین کنوانسیون بحر آزاد تقاضا گردیده که از روی حسن نیت برای عقد چنین موافقتنامه ها وارد مذاکره شوند.

از زمان انفاذ کنوانسیون ۱۹۵۸ م ژینو/جینوا چندین موافقتنامه دو جانبه و همچنان یک سند مهم چند جانبه در مورد حق دسترسی به بحر عقد گردیده که عبارت از کنوانسیون ۱۹۶۵ م نیویارک می باشد.



فصل سوم

راه های حل اختصاصی برای کشورهای محاط در خشکه

در این فصل اسنادی بررسی می گردد که به صورت اختصاصی در مورد ممالک محاط در خشکه وضع گردیده باشد، و بعداً در فصل بعدی چند موافقتنامه دو جانبه بین این کشورها و ممالک همسایه ترانزیت عقد شده است، اسناد چند جانبه عبارت اند از: کنوانسیون مهم نیویارک، اعلامیه های الماتا و ویانا و در اخیر اسناد مهم که در سطوح منطقوی تهیه گردیده اند.

۱ - کنوانسیون نیویارک ۱۹۶۵م،

۲ - اعلامیه های الماتا و ویانا،

۳ - موافقتنامه های منطقوی.

از آن جایی که قسمت دهم کنوانسیون حقوق بحر در بخش دوم این کتاب مفصلاً مورد بررسی قرار می گیرد، لذا از بررسی آن در این بخش صرف نظر می گردد.

۱- کنوانسیون تجارت و ترانزیت ۱۹۶۵م نیویارک برای کشورهای محاط در خشکه:

برای اولین بار یک سند بین المللی چند جانبه به صورت اختصاصی برای ممالک محاط در خشکه در سال ۱۹۶۵م در نیویارک به تصویب رسید، که به نام کنوانسیون نیویارک نیز یاد می شود.

الف- تاریخچه:

بعد از سال ۱۹۵۵ م منگولیا، بوتان و ۱۳ کشور دیگر افریقایی به کسب استقلال سیاسی خویش نایل شدند، لذا از لحاظ کمیت تعداد کشورهای محاط در خشکه افزایش یافته به دو چند بالغ شد و در عرصه بین المللی از اهمیت بیشتر برخوردار گردیدند.

باید گفت که کار در مورد کنوانسیون متذکره به ابتکار ۴ کشور آسیایی محاط در خشکه (افغانستان، لاوس، منگولیا و نیپال) آغاز شد.

در کنفرانس وزرای امور خارجه این ممالک که پیرامون همکاری های اقتصادی در مانایلا (فلپین) دایر گردید و در چهارچوب کمیسیون^۱ C.E.A.E.O. در دسمبر ۱۹۶۳ م برگزار شده بود، قطعنامه به تصویب رسید^۲، که در آن ضرورت شناسایی (حق آزادی ترانزیت ممالک محاط در خشکه) انعکاس یافته بود.

قابل تذکر است که برای بار اول طی یک قطعنامه بین المللی از «حق» دسترسی به بحر تذکر به عمل می آید و این امر یک موفقیت بزرگ برای کشورهای محاط در خشکه شمرده می شود، زیرا در اسناد سابقه بین المللی بیشتر به «ضرورت ها» این ممالک اشاره می گردید اما از حق آن ها انعکاسی دیده نمی شد.

۱- کمیسیون اقتصادی آسیا و شرق دور COMMISSION ECONOMIQUE POUR L' ASIE ET L' ETREME-ORIENT

۲- اسناد رسمی شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد، اجلاس ۲۲ ص ۲ پراگراف ۲۷۰-

کمیسیون اقتصادی آسیا و شرق دور در نشست سال ۱۹۶۴م خویش در تهران که اندک پیشتر از اولین کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد تجارت و انکشاف (انکتاد-UNCTAD)^۱ برگزار گردید، قطعنامه دیگری را در تشابه به قطعنامه اول الذکر به تصویب رسانید.

در کنفرانس مهم ۱۹۶۴م انکتاد که برای اولین بار در ژینو/جینوا (سویس) برگزار گردید و اجلاس آن از ۲۳ مارچ تا ۱۷ جون ۱۹۶۴م ادامه داشت، مسوده کنوانسیون که توسط ۳ کشور آسیایی^۲ با حمایت سایر ممالک محاط در خشکه افریقایی در کنفرانس مطرح گردید و جهت بررسی آن یک کمیسیون فرعی SOUS-COMMISSION مؤلف شد تا در چوکات کمیسیون پنجم کنفرانس موضوع را مورد مطالعه همه جانبه قرار داده در حین مباحثات چندین مسوده دیگر از طریق ممالک مختلف پیشنهاد گردید و کشورهای محاط در خشکه آرزومندی شان را در تسوید متن یک کنوانسیون خاص برای ممالک محاط در خشکه ابراز داشتند.

اما کشورهای ترانزیت به بهانه های مختلف مخالفت های خود را در پیوند به آن اظهار می داشتند. کمیسیون فرعی ۸ اصل را در زمینه به تصویب رسانید که توسط کمیسیون و بالاخره از طریق کنفرانس نیز تصویب گردید.

۱- CNUCED به اختصار در زبان فرانسوی و انکتاد UNCTAD به اختصار در زبان انگلیسی در سال ۱۹۶۴م به هدف یک پارچگی کشورهای در حال رشد و انکشاف با اقتصاد جهانی تأسیس گردید و یک ارگان فرعی سازمان ملل متحد است که بر اساس قطعنامه مجمع عمومی ایجاد شده است و شخصیت حقوقی سازمان های اختصاصی ملل متحد را ندارد.

۲- این کشورها عبارت بودند افغانستان، لاووس و نیپال.

اصل های که انکتاد در سال ۱۹۶۴م تصویب کرده بود در مقدمه کنوانسیون ۸ جولای ۱۹۶۵م گنجانیده شده و قسماً از اصل های که توسط کنفرانس مقدماتی کشورهای محاط در خشکه ۱۹۵۸م طرح شده بود و از آن قبلاً تذکر به عمل آمده الهام گرفته است.^۱

فهرست اصل های متذکره عمدتاً از این قرار اند:

- شناسایی حق دسترسی آزاد به بحر (اصل ۱)،
- سلوک متساوی استفاده از آب های داخلی و آب های ساحلی ممالک ساحلی دیگر غیر از کشوری که از قلمرو آن عبور و مرور توسط کشتی ها با بیرق کشورهای فاقد ساحل بحری عملی می گردد (اصل ۲)،
- سلوک متساوی در برابر کشتی های دولت های فاقد ساحل بحری به شیوه که دولت ساحلی در مورد کشتی های خود یا کشتی های هر دولت دیگر در جهت آزادی ورود در بنادر و استفاده از تأسیسات آن مراعات می کند (اصل ۳)،
- عدم اخذ مالیه و حقوق گمرکی از مال التجاره ترانزیتی و وسایط نقلیه (اصل ۴)،
- حق حاکمیت کامل کشورهای ترانزیت بالای قلمرو شان (اصل ۵)،
- حق دسترسی به بحر مانع عقد موافقتنامه های آینده نگردیده و موافقتنامه های موجود را نقض نمی کند (اصل ۸)،
- در مورد شناسایی حقوق اختصاصی برای کشورهای محاط در خشکه حق کامله

۱- گزارش کمیسیون در اسناد رسمی کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد تجارت و انکشاف، جلد اول در صفحات ۳۶۶ و بعدی به چاپ رسیده است.

الوداد تطبیق نمی گردد (اصل ۷).

در زمینه این پرنسپ های که در کنفرانس انکتاد تصویب گردید و اصل های که در کنفرانس مقدماتی حقوق بحر ۱۹۵۸م مورد قبول واقع شده، دو تفاوت فاحش موجود است. اول اینکه در کنفرانس انکتاد بالای موضوع انکشاف اقتصادی تأکید صورت می گیرد نه بالای موضوع حقوقی مسأله، یعنی حق دسترسی به بحر، چنانچه در مقدمه اصول هشت گانه آمده است:

«جهت سهل ساختن انکشاف اقتصادی ممالک محاط در خشکه باید امکانات لازم به دسترس آن ها قرار داده شود تا حالت نامساعد نداشتن ساحل بحری را جبران کند و با این صورت عقد موافقتنامه های منطقوی و بین الملل را تشویق می کند.»

دوم نقطه ضعف این اصل های ۱۹۶۴م همانا آوردن رویه بالمثل می باشد، چنانچه در اصل چهارم آمده: «دسترسی آزاد به بحر برای کشورهای محاط در خشکه بر اساس رویه بالمثل» داده می شود، البته درج «دسترسی آزاد به بحر» در پهلوی «رویه بالمثل» در تناقض قرار دارد چه دسترسی آزاد به بحر نظر به شرایط جغرافیای نامساعد ممالک محاط در خشکه در نظر گرفته شد که این موضوع با شرایط کشورهای که دارای سواحل اند متفاوت است و منوط ساختن این حق با رویه بالمثل به معنی انکار حق این ممالک یعنی انکار از حق دسترسی آزاد به بحر می باشد.

بر این پرنسپ ها یک سفارشنامه علاوه گردیده بود که در آن از سرمنشی سازمان ملل متحد تقاضا شده بود که «کمیسیون ۲۴ عضوی را به اساس تقسیمات جغرافیای

منصفانه» تشکیل دهد،^۱ تا تهیه مسوده به اساس پیشنهادات ممالک آسیایی محاط در خشکه ۱۹۶۴م و از پرنسپ های حقوق بین الدول، کنوانسیون ها، موافقتنامه ها و پیشنهادات حکومت الهام گیرد.

اجلاس کمیسیون در ماه های اکتوبر و نوامبر ۱۹۶۴م جریان داشته اساس کار آن روی مسوده پیشنهادی افغانستان، لاووس و نیپال که به نام پیشنهاد کشورهای محاط در خشکه آسیا و افریقا^۲ جریان داشت، کمیسیون متذکره مسوده کنوانسیون در باره تجارت و ترانزیت ممالک محاط در خشکه را تهیه نمود تا به کنفرانس تام الاختیاری که در آینده برای همین منظور برگزار می شود ارائه دارد.

ب - کنفرانس ۱۹۶۵م،

کنفرانس تام الاختیار در مورد تجارت و ترانزیت کشورهای محاط در خشکه از ۷ جون تا ۸ جولای ۱۹۶۵م برگزار گردید و در آن ۵۸ کشور از جمله ۲۳ کشور محاط در خشکه اشتراک داشتند و از ۱۱ کشور دیگر ناظرین نمایندگی می کردند که از آن جمله ایران و پرو نیز شامل بودند.^۳

در جریان کنفرانس مباحثات زیاد در باره ماهیت حقوقی دسترسی به بحر که آیا

۱- سفارشنامه در اسناد رسمی کنفرانس اکتاد، جلد اول صفحه ۷۱. ۱۹۶۴م

۲- اسناد کنفرانس تحت کد TD/TRANSIT/FR نشر گردیده است.

۳- کشورهای محاط در خشکه اشتراک کننده در این کنفرانس عبارت بودند از: افغانستان، اطیش، بیلاروس، بولویا، بوندی، ولتای علیا (اکتون بورکنه فاسو)، هنگری، لاووس، لختن شتاین، لوگرامبورگ، مالی، منگولیا، نیپال، نیجر، اوگندا، پراگوای، جمهوری افریقای مرکزی، روندا، سن مارینو، واتیکان، سویس، چاد، چکوسلواکیا (که فعلاً چک و سلواک دو کشور مستقل هستند).

دسترسی به بحر یک حق طبیعی کشورهای محاط در خشکه می باشد که در کنوانسیون گنجانیده شود و یا کنفرانس وظیفه دارد تا محض برای مشکلات تخنیکی ترانسپورت و ترانزیت این کشورها راه حل پیدا کند. در این مورد ممالک محاط در خشکه آسیا، افریقا و امریکای جنوبی تلاش فراوانی به خرج دادند تا دسترسی به بحر من حیث یک حق شناخته شود. در حالیکه ممالک محاط در خشکه اروپایی در زمینه چندان علاقه ابراز نمی داشتند. در صفحات بعدی اول در مورد ماهیت آزادی دسترسی به بحر در مطابقت به کنوانسیون ۱۹۶۵م و بعداً محتویات کنوانسیون متذکره مورد بررسی قرار داده می شود.

ج - ماهیت آزادی دسترسی به بحر (کنوانسیون ۱۹۶۵م) نیویارک

ممالک محاط در خشکه در کنفرانس نیویارک در همسانی با کنفرانس ژینو/جینوا تقاضا داشتند تاحق دسترسی آزاد به بحر در کنوانسیون بدون ایجاد کدام محدودیت برای آن ها شناخته شود، برای این که آزادی در بحر آزاد برای شان معنی و مفهومی داشته و واهی نباشد. این ممالک با کشورهای ساحلی از آن طور مساویانه استفاده کرده بتوانند باید آن ها حق دسترسی آزاد به بحر داشته باشند، اما در کنوانسیون نیویارک تلاش صورت گرفت تا یک موازنه بین اصل های آزادی بحر آزاد و اصل حاکمیت دولت ها بالای قلمرو شان برقرار گردد. بر وفق این کنوانسیون دسترسی آزاد نسبت به اصول حقوق بین الملل بیشتر از اصل های اقتصادی منشأ می گیرد.

حین بررسی موضوع دسترسی به بحر در (کمسیون ۲۴) نمایندگان کشورهای بولویا و پراگوی مسوده را طرح کردند که در آن ذکر گردیده: «حق دسترسی آزاد تمام کشورهای محاط در خشکه به بحر» حق تمام ممالک محاط در خشکه به ترانزیت آزاد و بدون

محدودیت از قلمرو کشوری که بین کشور محاط در خشکه و بحر واقع گردیده است.^۱

نمایندگان مذکور تقاضا داشتند تا این متن در مقدمه کنوانسیون گنجانیده شود. اما این پیشنهاد با مخالفت شدید بعضی ممالک ترانزیت مخصوصاً پاکستان مواجه شده و گفته شد که در حقوق بین الملل چنین حق وجود نداشته و اظهار چنین مطلب ناشی از تخیلات ابرازکنندگان بوده است.^۲

خلاصه دسترسی به بحر من حیث حق شناخته نشد، اما به عنوان یک پرنسپ ضروری به خاطر توسعه تجارت بین المللی و انکشاف اقتصادی در کنوانسیون درج گردید که در مورد مختصراً تذکراتی به عمل می آید: به خاطر رسیدن به هدف کنفرانس و به مخاطره نه انداختن تصویب یک کنوانسیون مختص به ممالک محاط در خشکه و شناسایی بعضی حقوق آن ها در سطح جهان، در این زمینه کشورهای محاط در خشکه نظر ممالک ترانزیت را پذیرفتند که در مقدمه آن آنعده پرنسپ های که در کنفرانس ۱۹۶۴م ژینو/جینوا تصویب شده بود درج گردیده، اما آوردن پرنسپ های متذکره در مقدمه و نگنجانیدن آن در ردیف مواد کنوانسیون گذاشتن یک قدم عمده به جلو را توجیه نمی کرد، زیرا تطبیق مواد کنوانسیون الزامی است در حالیکه مقدمه از چنین اعتباری برخوردار نمی باشد و مقدمه یک آرزو و امید را بیشتر ارائه می دارد. البته درعین زمان عدم درج حق دسترسی به بحر برای کشورهای محاط در خشکه به حیث یک اصل حقوق بین الملل یک عقب نشینی مهمی دیگری بود، با کنار گذاشتن پیشنهاد بولویا و پراگوی را ارائه می کرد.

۱- اسناد این پیشنهاد در اسناد کنفرانس زیر کد E/CONF/ 46/AC/2/L نشر گردیده است.

۲- راپور کمیسیون در عین ریفرنس، پاراگراف ۴۰.

در نهایت کنفرانس راه میانه حل را برگزید، یعنی اول حق دسترسی به بحر را به حیث یک پرنسیپ حقوق بین الملل نپذیرفت، دوم این که از آوردن پرنسیپ توسعه تجارت و انکشاف در متن کنوانسیون اباء ورزید، اما آن را به حیث پرنسیپ اول مقدمه پذیرفت که متن آن چنین است: «شناسایی حق دسترسی آزاد ممالک محاط در خشکه به بحر به حیث یک اصل ضروری توسعه تجارت بین المللی و انکشاف اقتصادی می باشد.»

در پرنسیپ چهارم مقدمه آمده است: «تمام کشورها در جهت ایجاد تسهیلات انکشاف اقتصادی ممالک محاط در خشکه به اساس رویه بالمثل حق آزاد و بدون محدودیت را به مقصد دسترسی آن ها در تجارت بین المللی و منطقوی در همه حالات و برای تمام کالاها و مواد بدهند.»

به اضافه کم رنگی این دو اصل، درج اصل پنجم مقدمه موضوع را ضعیفتر ساخته زیرا در آن ذکر گردیده: «کشور ترانزیت حاکمیت کامل را بالای قلمروش حفظ نموده و حق دارد تا تدابیر لازم را در برابر حق دسترسی آزاد کشورهای محاط در خشکه اتخاذ نماید که به هیچ وجه اجرای آن به منافع مشروع در تمام عرصه ها صدمه وارد نکند.»

مانع بزرگ جهت شناسایی حق آزاد دسترس همانا حاکمیت ممالک ترانزیت بالای قلمرو شان می باشد و به همین سبب که متن مصلحتی آماده شده، دارای تناقضات زیاد می باشد. چنانچه ذکر شد در برابر اصل اول که حق آزادی دسترسی اعلام گردید، اصل پنجم که اصل حاکمیت کشورهای ساحلی و همچنان در مقدمه آمده که اصل ها با هم وابستگی متقابل دارند یعنی اجرای یک اصل با در نظر داشت اصل های دیگر باید صورت گیرد.

د- مواد عمده کنوانسیون،

با وجود بعضی نوآوری ها در کنوانسیون باز هم اکثر مواد آن به ارتباط ترانزیت از اسناد سابقه اقتباس شده است.

کنوانسیون با مقدمه بسیار طولانی شروع می شود که در آغاز عین متن قسمتی از قطعنامه مجمع عمومی سازمان ملل متحد آمده و بعد از ۸ اصل که انکتاد در سال ۱۹۶۴م تصویب نموده بود و ماده سوم کنوانسیون بحر آزاد ۱۹۵۸م درج گردیده است.

هدف اصلی تدوین این کنوانسیون موضوع دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر یعنی حل مشکل ترانزیت این ممالک بود، به عبارت دیگر ساحة تطبیق آن بسیار محدودتر نسبت به ستاتیوی بارسلونا است که به ترانزیت همه کشورها ارتباط داشت و موضوع دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر در نظر گرفته نشده بود، باوجود آن بیشتر مواد آن از کنوانسیون بارسلونا اقتباس شده بود.

بر وفق ماده اول تطبیق آن تنها به «ترانزیت بین ممالک محاط در خشکه و بنادر بحری» محدود می شود. مطابق این ماده ترانسپورت و ترانزیت چنین تعریف شده بود: «عبور مال التجاره از قلمرو یک دولت به دولت محاط به خشکه و عکس آن، یعنی ترانسپورت که یک جانب بندر بحری و جانب دیگر کشور محاط در خشکه باشد.»

عمده ترین موضوع در اولین جمله ماده ۲ چنین آمده است که اعلام می دارد: «آزادی ترانزیت تحت مقررات این کنوانسیون بایست به ترافیک ترانزیتی و وسایل نقلیه اعطا شود. با مراعات سایر مقررات این کنوانسیون ترتیباتی که دول عقد کننده برای

تنظیم و اجرای ترافیک در خاک شان می گیرند باید به ترافیک ترانزیت برای شاهراه های که به آن جانین موافقه کرده سهولت ارایه نماید. مطابق به مقررات این کنوانسیون هیچ نوع تبعیضی راجع به محل حرکت، محل دخول و خروج یا محل صدور همچنین راجع به ملکیت اموال و جای ثبت اموال، بیرق کشتی، عراده جات زمینی و سایر وسایل نقلیه نباید به عمل آید.»

اجرای آزادی ترانزیت مطابق مندرجات کنوانسیون هذا در مورد ترانسپورت ترانزیت و وسایط نقلیه صورت می گیرد. این چنین ترانسپورت باید از طرف دولت های مربوط عقدکننده مورد قبول واقع گردد که در آن هیچگونه تبعیض موجود نباشد عملی گردد. همچنان تذکر به عمل آمده که قواعد مربوط به وسایل نقلیه با نظرداشت مقررات بین المللی و مقررات کشورهای مربوط وضع می گردد.

در فقره سوم ماده ۲ در مورد ترانزیت اشخاص آمده: « فقط بالای آن افرادی کنوانسیون تطبیق می گردد که مسافرت شان در ترانسپورت ترانزیت ضروری باشد. این امر بانظرداشت قوانین و مقررات ممالک عقد کننده مورد قبول است. به عبور ترانسپورت ترانزیت در آب های داخلی و بحر ساحلی یا سر زمینی کشور ترانزیت مطابق اصول حقوق بین الملل عرفی و مندرجات کنوانسیون های بین المللی اجازه داده می شود.

مطابق ماده ۳، کشور ترانزیت در مورد ترانسپورت ترانزیت به استثنای مصارف که برای نظارت و اداره تسهیلات ترانسپورت ترانزیت ضرور است، نباید حقوق گمرکی و هیچ گونه مالیه را اخذ نماید.

ماده ۴، دولت ترانزیت را مکلف می سازد وسایط نقلیه را تا حد توان و امکان خویش مهیا سازد تا ترانسپورت ترانزیت بدون معطلی غیر مؤجه اجراء گردد.^۱ همچنان دولت ترانزیت مکلفیت دارد در بدل تسهیلات و خدماتی که فراهم می سازد اجرت منصفانه اخذ نماید.

در کنوانسیون نیویارک یک تعداد ماده های تخنیکی گنجانیده شده بود که از مسوده پیشنهادی کشورهای آسیایی و افریقایی الهام گرفته است.

- ممالک ترانزیت باید اسناد ساده و طرز العمل مخصوص برای ترانسپورت ترانزیت کشورهای محاط در خشکه وضع نمایند.

- ممالک ترانزیت باید تسهیلات لازم را از نظر گدام های مورد ضرورت فراهم نماید، (ماده ۶) این موضوع باعث مباحثات زیاد در کنفرانس و کمیسیون گردید تا کشورهای ترانزیت شرایط گدام را مطابق به شرایط اموال ترانزیتی خود شان اعطا نمایند.

- کشورهای ترانزیت با موافقه ممالک محاط در خشکه مناطق یا ساحه های آزاد را در بنادر مهیا سازند، (ماده ۸)

برعلاوه موادی که در فوق ذکر گردید طی چندین ماده دیگر نیز بعضی تسهیلات در نظر گرفته شده است.

ماده نهم اجازه می دهد که کشورهای ترانزیت، حقوق و امتیازات بیشتر از آنچه را

۱- در این مورد این ماده از مسوده کشورهای آسیایی و افریقایی گرفته شده که قبلاً تذکر یافت و بیان کننده آن می باشد که چقدر ممالک رو به انکشاف محاط در خشکه از این ناحیه مشکلات دارند، مباحثات طولانی در زمینه صورت گرفت.

که کنوانسیون پیش بینی کرده، بدهد.

مطابق ماده دهم مندرجات این کنوانسیون تحت قاعده کامله الوداد یا دولت دوست یا بهره مند^۱ داخل نمی شود، چون این امتیازات نظر به وضع جغرافیای نامساعد کشورهای محاط در خشکه داده شده است، زیرا وجود این شرط در موافقتنامه باعث می شود تا هر موافقتنامه که یکی از دولت ها با دولت ثالث عقد می نماید و در آن حقوق و امتیازات را به کشور دیگری می دهد به موجب بهره مندی کشور طرف موافقت نامه اول از همان امتیازات نیز مستفید می شود، این امتیازات به صورت عادی و نورمال انتقال یافته و ضرورت به عقد موافقتنامه جدید نمی باشد.

اما متأسفانه ماده ۱۵ کنوانسیون تطبیق احکام کنوانسیون را به رویه بالمثل مربوط دانسته است که این خود در تضاد با ماده قبلی و بعض مندرجات دیگر این موافقتنامه می باشد، زیرا شرایط کشورهای ساحلی مثل ممالک محاط در خشکه نبوده و موجودیت این ماده از ارزش کنوانسیون کاسته است. برعلاوه این، استثنائات دیگر به آزادی دسترسی کشورهای محاط در خشکه وجود دارد.

در این کنوانسیون آنچه به مقصد محدود ساختن ترانزیت ممالک محاط در خشکه ایجاد گردیده، در اینجا پنج حالت آن ذکر می شود:

۱- قید دولت کامله الوداد در بسیاری از معاهده های بین المللی خصوصاً در موافقتنامه های تجارتی آمده است. این اصطلاح اصلاً کلمه عربی است و ترجمه نادرست اصطلاح به زبان دری شده Most Favoured Nation که اصلاً اصطلاح انگلیسی می باشد، زیرا در خود کشورهای عربی اصلاً (دوله الاعلی افضلیه) استفاده می شوند. لذا بهتر است در زبان دری/فارسی اصطلاح دولت بهره مند یا زیادترین امتیاز گیرنده، استفاده گردد.

- ممانعت ترانزیت بعضی اشخاص و بعضی کتگوری های مال التجاره (ماده ۱۱)،
- ممانعت به خاطر حمایه منافع مشروع کشور ترانزیت (ماده ۱۱ پراگراف ۴)،
- حالات بحران وخیم که جو سیاسی و امنیت یک کشور متعاقد را به خطر اندازد. (ماده ۱۲)،
- حالت جنگ (ماده ۱۳)،
- به اثر وجایب که یک دولت متعاقد به نسبت شمولیتش به یک کنوانسیون جهانی یا منطقویی دارد ایجاد می گردد.

در اخیر باید از مواد ۱۶ الی ۲۳ یاد نمود که ماده ۱۶ در مورد پروسیجر حل اختلاف در مورد تطبیق احکام کنوانسیون می باشد که اگر منازعه متذکره از راه تفاهم و طروق دیگر دوستانه حل نگردد، در این صورت به حکمیت مراجعه گردد.^۱

مواد ۱۷ الی ۲۳ در بر گیرنده احکام نهایی یعنی موضوعات مربوط به امضاء، تصویب، الحاق، انفاذ و تعدیل کنوانسیون می باشد.

هـ - ارزیابی کنوانسیون:

کنوانسیون ۶ جولای ۱۹۶۵ م نیویارک در مورد تجارت ترانزیت کشورهای محاط در

۱- کمیسیون حکمیت دارای سه عضو بوده هر کشور طرف دعوا یک عضو را تعیین می نمایند و دو عضو متذکره به موافقه رئیس کمیسیون را تعیین می نمایند و اگر طرفین نتوانند در ظرف ۳ ماه عضو سوم را انتخاب نکنند، این عضو از جانب رئیس محکمه عدالت بین المللی تعیین می گردد. فیصله محکمه به اکثریت صادر گردد، لازم الاجراء می باشد.

خشکه اولین میثاقی است که به صورت مشخص راجع به ترانسپورت، ترانزیت این ممالک عقد و نافذ گردیده است. با وجود داشتن نقایص زیادی که در اثر اتخاذ موقف خصمانه و لجوجانه برخی از ممالک ترانزیت مخصوصاً پاکستان و تا اندازه هند در آن درج شده، بازهم اولین موافقتنامه چندین جانبه است که به صورت مشخص تدوین گردیده و معطوف به مشکلات ممالک محاط در خشکه می باشد، و به موجب آن، چیزیکه آرزوی این کشورها بوده به صورت نسبی برآورده شده است و اولین قدمی در جهت پیروزی ممالک محاط در خشکه شناخته می شود که به خاطر تحقق یک میثاق واحد سال ها تشریک مساعی به عمل آورده بودند.

با وجودی که اساساً در این کنوانسیون کدام نوآوری و ابتکار بنیادی دیده نمی شود و ثمره کنوانسیون و اسناد بین المللی سابقه می باشد، باز هم این که از حالت پراکندگی و بودن اسناد مختلف و متنوع و آوردن آن ها در یک سند واحد به ذات خویش یک گام مثبت در زمینه تلقی می گردد.

البته اختلاف نظریات در باره این کنوانسیون موجود است، چنانچه داکتر عبدالحکیم طیبی^۱ که اکثراً در جلسات این موضوع از افغانستان نمایندگی می کرد، در

۱- A.H. TABIBI, THE RIGHT OF FREE ACCESS TO THE SEA, KABUL 1966

P.19 داکتر عبدالحکیم طیبی در سال ۱۳۰۳ هـ ش در شور بازار کابل تولد شده از لیسه حبیبیه فارغ و در سال ۱۳۲۵ هـ ش پوهنخی حقوق و علوم سیاسی پوهنتون کابل را به پایان رسانید و در وزارت امور خارجه به کار پرداخت. در سال ۱۳۲۷ هـ ش سکرتر سفارت افغانستان در ایالات متحده امریکا بود که در سال ۱۳۳۳ هـ ش سند دوکتورای خود را از آنجا بدست آورد. در سال های ۴۴ و ۴۵ وزیر عدلیه بود و بعد از آن به سفارت افغانستان در کشورهای مختلف توظیف شد و در جهت حق ممالک محاط در خشکه تلاش های زیادی به عمل آورد و دستاوردهای نیز داشت. در سال ۱۳۵۸ هـ ش

تدوین این کنوانسیون نقش مهم داشت می نویسد: «از نقطه نظر کشورهای محاط در خشکه شناسایی حقوق شان در سطح جهانی یک موفقیت است که از عرصه ۴۰ سال به این سو در جستجوی آن بودند.» طبیعی می افزاید: "کنوانسیون نه تنها فضای همکاری را ایجاد نموده بلکه در رشد تجارت ممالک محاط در خشکه که اکثریت شان در آسیا و افریقا موقعیت دارند، کمک به سزایی بود."

آقای ملیک حقوقدان^۱ در این مورد می گوید: "تصویب کنوانسیون یک پیشرفت قابل ملاحظه بوده و اولین موافقتنامه بین المللی می باشد که وضع خاص کشورهای محاط در خشکه را شناسایی می کند." او اضافه می نماید: "شناسایی وضع خاص این ممالک در ماده دهم صراحت پیدا نموده که آن ها در تحت قید کشور کامله الوداد یا دولت بهره مند نمی باشند. همچنان آوردن تمام مقررات بین المللی در یک سند واحد خود به ذات خویش حایز اهمیت است."

پروفسور پلازولی در این مورد نظر متفاوت دارد و ابراز می دارد که با مقایسه با ستاتیوی بارسلونا از بعضی جنبه های این کنوانسیون بهتر و از جهاتی بدتر می باشد.^۲

آقای داکتر عبدالغفور روان فرهادی دیپلومات مجرب افغان در این مورد نظر بسیار

مجبور به مهاجرت شد، در ۱۵ حمل ۱۳۷۷ هـ ش در سویس وفات نمود. مرحوم آثاری به زبان های دری، پشتو، عربی و انگلیسی دارد که میتوان از دیموکراسی تطبیقی، حق ترانزیت ممالک بی بحر، حقوق بین الدول، افتخارات افغان، تلاش های سیاسی سید جمال الدین افغانی یاد کرد.

۱- R. MALIK, TRANSIT RIGHT OF LAND-LOCKED CONTRIES, JOURNAL OF WORLD TRADE LAW. JANUARY- FEBRUARY 1970, VOL 4. PP 46-48
 ۲- PALAZZOLI, Revue General du Droit International Public, 1966 pp 734-736.

سختگیرانه و منفی دارد و اظهار می دارد که: "این کنوانسیون باعث رضامندی کشورهای ترانزیت گردید چه آن ها می توانند مانع دسترسی به بحر ممالک محاط در خشکه شوند و این کشورها هیچ وسیله دیگر ندارند تا به بحر دسترسی پیدا نمایند."^۱

جغرافیه دان مشهور امریکایی حارم دی بیجی Harim de Biji نیز نظر منفی نسبت به این کنوانسیون دارد، او فکر می کند: "این سند به ممالک محاط در خشکه دسترسی آزادی به بحر طوری که آن ها آرزو داشتند نمی دهد، بلکه کشور ترانزیت می تواند در هر زمان مانع عبور کالاهای کشور همسایه محاط در خشکه به بهانه که به امنیتش صدمه می رساند گردد. بدین صورت دسترسی به بحر به روابط حسنه دو کشور ارتباط دارد. اگر روابط خراب گردد، کشور ترانزیت هر نوع تصمیمی که لازم ببیند می تواند اتخاذ نماید."^۲

در خاتمه باید گفت که باوجودی که این کنوانسیون دارای نقاط ضعف می باشد، اما نباید فراموش کرد که تمام مقررات بین المللی در زمینه در یک کنوانسیون، خود یکی از تقاضاهای دایمی کشورهای محاط در خشکه بود.

روشن است که میثاق متذکره آخرین موافقتنامه چند جانبه در زمینه نبوده بلکه تلاش این ممالک جهت از بین بردن موانع دوام پیدا می کند و ثمر آن در کنوانسیون حقوق بحر ۱۹۸۲ م که بعداً مطالعه می گردد، تا اندازه دیده می شود.

۱- Intervention du Mr. Farhadi – 5 July 1967 cite par Martin Ira Glassner (Acces to the sea for developing Land-Locked State- Martinus Nighoff, The Hague 1970, p. 216

۲- Harim de Biji – Systematic political geography, New York, John Wiley and Sons, Inc. 1967 pp – 366- 367

۲ - برنامه های عمل الماتا و ویانا،

کنفرانس بین المللی وزرای کشورهای محاط در خشکه رو به انکشاف، ترانزیت، دونرها و سازمان های مالی و انکشافی به ارتباط همکاری ترانسپورت و ترانزیت به روزهای ۲۸ و ۲۹ اگست ۲۰۰۳م در مطابقت به قطعنامه ۵۶/۱۸۰ مجمع عمومی سازمان ملل متحد در شهر الماتا مرکز جمهوری قزاقستان دایر گردید، و کنفرانس بعدی در این زمینه در شهر ویانا برگزار شد.

الف - برنامه عمل الماتا:

در این کنفرانس به تعداد ۸۳ کشور به شمول افغانستان و همه همسایه های آن اشتراک داشتند و همچنان نمایندگان کمیسیون های اقتصادی افریقا، اروپا، آسیا پاسفیک، پروگرام انکشافی سازمان ملل متحد، کنفرانس ملل متحد برای تجارت و انکشاف، بانک جهانی، صندوق وجهی بین المللی، بانک انکشاف آسیایی، اتحادیه ترانسپورت جاده، سازمان جهانی گمرکات و بعض سازمان های دیگر بین المللی اشتراک ورزیده بودند.

در جلسه اخیر کنفرانس «برنامه عمل الماتا» در مورد ضرورت های خاص ممالک محاط در خشکه در پرتو چهارچوب جدید جهانی در باره همکاری های ترانسپورت و ترانزیت کشورهای محاط در خشکه در حال انکشاف به تصویب رسید. مرام عمومی برنامه عمل چنین تشریح شده است: با نظر داشت ضرورت های خاص ممالک محاط در خشکه در حال رشد، ایجاد یک چهارچوب جهانی به مقصد انکشاف سیستم های مؤثر ترانسپورت و ترانزیت در کشورهای محاط در خشکه و ترانزیت در حال توسعه، همچنان با توجه به منافع ممالک محاط در خشکه، اهداف عمده این برنامه از این قرار است:

- ۱- تأمین دسترسی به بحر و از بحر برای کشورهای محاط در خشکه در حال رشد توسط تمام وسایط ترانسپورتی،
- ۲- کاهش مصارف و ارتقای سطح خدمات به مقصد افزایش رقابت صادرات این کشورها،
- ۳- کاهش مصارف واردات.
- ۴- رفع مشکلات جهت از بین بردن تأخیرات و رفع بلا تکلیفی در تجارت جاده،
- ۵- کاهش خسارات ناشی از خرابی کالاهای در جاده، بهبود امنیت در ترانسپورت جاده و امنیت افراد در امتداد جاده.

پنج اولویت برنامه عمل الماتا:

- ۱- بهبود سیاست گزاری، کاهش بیوروکراسی و مصارف گمرکات، تقلیل سایر مصارفات و کاستن مدت انتقال صادرات کشورهای محاط در خشکه در حال رشد.
- ۲- بهبود ساختارهای خطوط آهن، جاده ها، خطوط هوایی و پایپ لاین ها، و این پروژه ها مطابق به شرایط محلی باید در نظر گرفته شود، مثلاً در افریقا جاده ها دارای اهمیت است و در آسیای جنوبی خط آهن عمومیت دارد.
- ۳- اتخاذ تدابیر لازم جهت گسترش و توسعه تجارت در سطح بین المللی و همچنان توصیه به عمل آمده که در مورد کالاهای ممالک محاط در خشکه رو به انکشاف سلوک ترجیحی صورت گیرد تا با کالاهای سایر کشورها رقابت کرده بتوانند.
- ۴- دوزنها باید در مورد زیربناها و بهبود سیاست گزاری ها برای کشورهای محاط در خشکه و ترانزیت در حال رشد کمک های تخنیکی و مالی به عمل آرند.

۵- واری و پیگیری برنامه عمل از موضوعات قابل پیمایش از قبیل مقدار مصارف، مدت زمانی ترانزیت باید صورت گرفته از نتیجه در ختم هر سال به مجمع عمومی سازمان ملل متحد گزارش داده شود.

در برنامه عمل الماتا که طی ده سال (بین سال های ۲۰۰۲ الی ۲۰۱۳م) پیش بینی شده به حل ضرورت های خاص کشورهای محاط در خشکه در حال رشد و ایجاد راه های حل آن ها تأکید شده بود.

ب - برنامه عمل ویانا:

به تاریخ ۵ نوامبر ۲۰۱۴م دومین کنفرانس هم در این مورد در شهر ویانا مرکز کشور اتریش برگزار گردیده، تعداد زیاد نمایندگان کشورهای محاط در خشکه و ترانزیت رو به انکشاف و ممالک مساعدت کننده و سازمان های بین المللی به شمول سرمشی سازمان ملل متحد (بانکی مون)، رئیس جمهور اتریش هینز فیشر با اشتراک در این گردهمایی مشکلات ترانزیتی ممالک محاط در خشکه در حال رشد مورد بررسی قرار گرفتند. اشتراک کنندگان سعی ورزیدند تا راه های حل جستجو گردد و مصوبه تحت عنوان «اعلامیه ویانا» یا برنامه عمل ویانا برای مدت ۱۰ سال (۲۰۱۴ تا ۲۰۲۴م) به تصویب رسید.

در این کنفرانس از پیشرفت های نسبی که طی ۱۰ سال گذشته در بعضی بخش های کلیدی صورت گرفته بود استقبال به عمل آمد. این انکشافات عمدتاً در هماهنگی با طرز العمل ها و پالیسی های ترانزیتی با کشورهای ترانزیت، رشد نسبی زیربنای ترانسپورتی و توسعه تجارت با کشورهای دیگر را احتوا می کند.

اما کنفرانس این پیشرفت ها را کافی ندانسته اظهار نمود که مدت انتقال اموال

وارداتی کشورهای محاط در خشکه در حال رشد که در سال ۲۰۰۶ میلادی ۵۷ روز را در بر می گرفت، در سال ۲۰۱۴ م به ۴۷ روز کاهش یافته و باوجود آن هم مدت طولانی شمرده می شود زیرا دو چند مدت زمانی کشورهای ترانزیت رو به انکشاف را در بر می گیرد. و ممالک محاط در خشکه رو به انکشاف با محدودیت های فراوان در راستای انتقال کالاهای صادراتی خویش به مارکیت های جهانی مواجه اند و سهم این کشورها با داشتن ۴۴۵ میلیون (۷ فیصد نفوس جهان) در تجارت بین المللی در حدود یک فیصد می باشد. با وجودی که ارزش صادرات این کشورها در سال ۲۰۰۳ الی ۲۰۱۳ م پنج چند افزایش یافته اما باید به خاطر داشت که با آنهم مصارف انتقال کالاهای صادراتی و وارداتی و مواد اولیه در کشورهای محاط در خشکه در حال رشد دو برابر همچو کالاهای در ممالک ساحلی می باشد.

در برنامه عمل ویانا^۱ به همکاری های منطقی، انکشاف زیربناها و بهبود وضع تجارت، کاهش مدت زمان ترانزیت به حد اقل ممکن، بازسازی و مراقبت زیربناهای ترانسپورتی تأکید صورت گرفته است.

ج - نقش دفتر نماینده عالی سازمان ملل متحد در کشورهای کمتر انکشاف یافته و ممالک محاط در خشکه رو به انکشاف:

قابل یادآوری می باشد که دفتر نماینده عالی سازمان ملل متحد در مورد کشورهای کمتر انکشاف یافته، ممالک محاط در خشکه رو به انکشاف و دول کوچک جزیره ای رو به انکشاف در برگزاری این نشست ها و مجالس و تهیه اسناد و برنامه های عمل

نقش مهم داشته که در زیر مختصراً این نهاد معرفی می شود.

دفتر نماینده عالی سازمان ملل متحد برای کشورهای کمترین انکشاف یافته، محاط در خشکه در حال انکشاف، و جزایر کوچک در حال توسعه: دفتر در دارالانشای سازمان ملل متحد می باشد که در سال ۲۰۰۹م توسط قطعنامه شماره ۵۶/۲۷۷ مجمع عمومی سازمان ملل متحد ایجاد گردید، وظایف متعدد دارد، که یکی بررسی تطبیق برنامه عمل برای کشورهای کمتر انکشاف یافته بود و شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد را جهت تطبیق ارزیابی آن کمک می نماید.

جهت تطبیق اعلامیه ها و برنامه های عمل الماتا و ویانا سعی کرده و از چگونگی عملی کردن آن ها گزارش می دهد. همچنان کوشش می کند که برنامه های عمل که جهت کمک به جزایر کوچک در حال توسعه طرح گردیده، عملی شود. در مجامع بین المللی جهت جلب کمک به گروپ کشورهای کمتر انکشاف یافته طرفداری و دفاع می نماید. در رأس این دفتر یکی از معاونین منشی عمومی سازمان ملل متحد قرار داشته که عنوان نماینده عالی سازمان ملل متحد برای کشورهای کمتر انکشاف یافته، ممالک محاط در خشکه در حال انکشاف، و جزایر کوچک در حال توسعه (UN-OHRLLS)^۱ را دارد، و فعلاً در رأس آن خانم یوتای کمنو UTOIKAMANU از کشور تونگا (جزیره کوچک در اوقیانوس آرام) بوده، قبل از آن شهروندان کشورهای نیپال، مالی و بنگله دیش عهده دار این وظیفه بوده اند.

۱- UNITED NATIONS OFFICE OF THE HIGH REPRESENTATIVE OF LEAST DEVELOPED COUNTRIES, LANDLOCKED DEVELOPING COUNTRIES AND SMAL ISLANDS DEVELOPING STATES. که مخفف آن UN-OHRLLS می شود.

۳- موافقتنامه های منطقوی،

طی سال های اخیر، همکاری های منطقوی رشد بی سابقه نموده است و این امر در همه مناطق جهان تحقق پذیرفته است و موقعیت جغرافیایی بعضی کشورهای محاط در خشکه از جمله افغانستان در عین حال که یک چالش بزرگ در برابر انکشاف آنها می باشد.

از سوی دیگر این موقعیت جغرافیایی که در بین ممالک دیگر منطقه به حیث نقطه تلاقی کشورهای همان منطقه یا پل اتصال می باشد، یک فرصت خوب بوده که می تواند به حیث قانون تجارت و ترانزیت در منطقه یا فراتر از آن تبدیل گردد.

گفتنیست همکاری های منطقوی در ابتداء در اروپا شروع گردید و این همکاری ها در ساحه ترانسپورت و ترانزیت نیز توسعه یافت و کمیسیون اقتصادی اروپا در این زمینه نقش به سزایی داشته و چندین کنوانسیون به ابتکار این نهاد به تصویب رسیده است. علاوه بر منطقه آسیا نیز بعد از استقلال کشورهای محاط در خشکه آسیای مرکزی این همکاری در ساحه ترانزیت در منطقه توسعه یافته و اسناد مهم منطقوی به تصویب رسیده است.

الف - تسهیلات ترانزیت در اروپا و کنوانسیون تیر TIR،

نقش کمیسیون اقتصادی اروپا در مورد آزادسازی ترانزیت از اهمیت خاص برخوردار است، خاصاً در آوردن تسهیلات پیرامون ترانزیت خطوط آهن و جاده ها سهم به سزایی داشته است.

دو کنوانسیون، اول در این راستا، ایجاد تسهیلات در مورد ترانزیت کالاها و امتعه

از سرحدات و دومی در زمینه عبور اشخاص از سرحدات ممالک متعاقد از طریق خطوط آهن می باشد که هر دو به تاریخ اول اپریل ۱۹۵۳ م نافذ گردیده است.

به همین ترتیب علاوه بر کنوانسیون معتبر تیر TIR، که بعداً مطالعه می شود، یک کنوانسیون مهم دیگر نیز وجود دارد که به نام کنوانسیون علایم جاده ها یا کنوانسیون ویانا در باره ترافیک راه، یاد می گردد. هدف این کنوانسیون ایجاد تسهیلات ترافیک جاده و افزایش امنیت راه ها با ایجاد مقررات معیاری ترافیک میان کشورهای که عضویت این کنوانسیون را دارند می باشد.

این کنوانسیون در ۸ نوامبر ۱۹۶۸ م در کنفرانس راه های شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد تصویب و توسط اشتراک کنندگان به امضاء رسید، و به تاریخ ۲۱ مارچ ۱۹۷۱ م نافذ گردید، و بیشتر از ۷۴ کشور به آن الحاق ورزیده اند. در این کنوانسیون به جز افغانستان، همه همسایگان این کشور عضویت دارند.

کنوانسیون تیر^۱ TIR،

یکی از کنوانسیون های بااهمیت، کنوانسیون تیر TIR است که توسط کمیسیون اقتصادی اروپا ترتیب و به تاریخ ۷ جنوری ۱۹۶۰ م نافذ گردیده است. این کنوانسیون به نام کنوانسیون کارنه تیر نیز یاد می شود که تسهیلات فراوانی را در مورد ترانزیت کالاها و امتعه از طریق جاده ها یا زمین فراهم می سازد.

کنوانسیون تیر یا کنوانسیون ترانسپورت بین المللی جاده که اساساً یک کنوانسیون

۱- تیر TIR یا مخفف کلمات فرانسوی Transport International Routier می باشد. این کنوانسیون در پانزدهم جنوری ۱۹۵۹ م در ژینو/جینوا (سویس) امضاء شد.

منطقه‌ای برای اروپا بود، اکنون به حیث یک کنوانسیون جهانی مبدل گردیده است، مطابق این کنوانسیون در ترانسپورت جاده‌یی وسایط نقلیه و امتعه یا کالاها به مقصد عبور از خاک هر کشور عضو تسهیلات زیاد در سرحدات ورودی و خروجی فراهم می گردد.

کنوانسیون مذکور ۱۵ سال بعد از اصلاحات در سال ۱۹۷۵م جای خود را به کنوانسیون گمرکی در باره ترانسپورت کالا تحت پوشش کانه تیر یا کنوانسیون تیر ۷۵ داد که در واقع زاده تجارب کنوانسیون سابقه و با درنظرداشت پیشرفت های صنعتی و کاهش پیچیدگی های قبلی و ایجاد امنیت گمرکی بنابر تغییرات و اصلاحاتی که در کنوانسیون قبلی آورده شده بود می باشد. به این ترتیب کنوانسیون اصلاح شده در سال ۱۹۷۷م جانشین کنوانسیون تیر ۱۹۵۹م گردیده نافذ شد. به منظور تسریع امور ترانسپورتی و کاهش سلسله مراتب در تشریفات گمرکی برای ترانزیت بین المللی در جریان ترانزیت، سندی تهیه می گردد که به نام کارنه یا دفترچه تیر یاد می شود.

کارنه تیر TIR CARNET سندی است که از طرف مراجع گمرکی برای امتعه و کالا در چهارچوب کنوانسیون تیر در کشور مبدأ صادر می گردد و به موجب آن امتعه یا کالا در واسطه نقلیه جاده‌یی به طور سربسته/سرغج یا پلمپ شده از خاک کشورهای مسیر راه عبور می نماید و ضرورت برای کنترل و نظارت مجدد به ارتباط ترانزیت در سرحدات ورودی و خروجی این ممالک عضو ندارد.

کارنه تیر توسط سازمان ایرو (IRU International Road Transport Union) اتحادیه بین المللی حمل و نقل زمینی که مرکز آن در ژنیو/جینوا (سویس) است، چاپ و به مؤسسات ضامن واگذار می شود و در ایرو IRU شماره کارنه کشور مبدأ، کشور مقصد، امضاء سازمان ایرو، نمبر لاری، مشخصات شرکت ترانسپورت و راه های مجاز

عبور قید می گردد.^۱ این کنوانسیون نقش قابل ملاحظه‌ی جهت رشد تجارت به خصوص در اروپا ایفاء نموده است.

از آنجایی که ترتیب سیستم ترانزیت تیر به فاصله کمی بعد از جنگ جهانی دوم یعنی ۱۹۴۹م بین چند کشور محدود اروپا به اجراء درآمد، موفقیت طرحی که در ابتداء محدود بود، منجر به انعقاد کنفرانس و کنوانسیون ژینو/جینوا ۱۹۵۹م و امضاء آن شد، طوری که قبلاً تذکر به عمل آمد از سال ۱۹۶۰م میان شماری از کشورهای اروپا به اجراء درآمد، اما بعداً مشکلات ترانزیتی طوری که محسوس بود مرفوع گردیده، تعداد زیادی از ممالک به شمول کشورهای غیر اروپایی به آن شمولیت ورزیدند، چنانچه تعداد ممالک شامل آن به ۷۶ کشور به شمول اعضای اتحادیه اروپا می رسد. عربستان سعودی آخرین



۱- مؤسسه ضامن جهت پوشش هر نوع ریسک در حقوق و عوارض گمرکی در طول ترانزیت یک سلسله ضمانت های بین المللی ایجاد گردیده است که مهمترین این ضمانت ها توسط سازمان ایرو در ژینو/جینوا ترتیب داده می شود.

کشوری بود که به آن الحاق ورزید.

در سیستم تیر این امکان وجود دارد که امتعه و کالاها تحت پوشش کارنه تیر از طریق جاده یا (از طریق دیگری به شرطی که جزء ترانسپورت جاده باشد) بدون تضمینات اضافی نزد گمرک های بین راه از یک گمرک مبدأ الی گمرک مقصد ادامه یابد، که این امر باعث کاهش مصرف و جلوگیری از تأخیر در عملیات ترانزیت می گردد.

از همین رو تعداد کانتینرهای که تحت پوشش کارنه تیر فعالیت می نمایند، در سال ۱۹۵۶م تنها سه هزار (۳۰۰۰) بوده، در سال ۱۹۶۰م تعداد شان به یک صد هزار (۱۰۰۰۰۰)، در دهه هفتاد به هشت صد هزار (۸۰۰۰۰۰) و دهه هشتاد به نه صد هزار (۹۰۰۰۰۰) کارنه تیر صادر گردیده، و به اثر توسعه تجارت بین اروپای شرقی و غربی این رقم در سال ۲۰۱۳م به ۳ میلیون رسید.

طوری که قبلاً گفته شد در سیستم تیر ۷۶ کشور الی سال ۲۰۰۸م طرف متعاقد وجود داشته که شامل تمام کشورهای اروپا، شمال افریقا، شرق نزدیک و شرق میانه و همچنان ایالات متحده امریکا، کانادا، چیلی و یوراگوی نیز در آن شمولیت دارند. به همین ترتیب بعضی از ممالک شرق دور و جنوب آسیا به طور مثال چین، منگولیا و به اضافه آن ها اندونیزیا و هند به این کنوانسیون شمولیت دارند.

تمام همسایه ها به شمول افغانستان عضو این کنوانسیون می باشند، از جمله همسایه ها، پاکستان و چین آخرین کشوری های اند که عضویت آن را حاصل نموده پاکستان به تاریخ ۲۱ جولای ۲۰۱۵ و چین در ۵ جولای ۲۰۱۶م به این کنوانسیون

الحاق ورزیدند، لذا در صورت رعایت مندرجات کنوانسیون از طرف کشورهای همسایه و منطقه این کنوانسیون می تواند مشکل ترانزیت افغانستان را تا اندازه قابل توجه مرفوع سازد، چنانچه سیستم تیر که حمل و نقل جاده یی می باشد، نقش قابل ملاحظه در هم پیوستن ممالک اروپایی ایفاء نموده و مصنوعات شان به سهولت به بازارهای کشورهای عضو سرا زیر شد، طوری که تذکر یافت همچنان صادرات کالاهای ممالک دیگر را به اروپا نیز آسانتر می سازد.

ب - تسهیلات منطقوی ترانسپورت و ترانزیت در قاره آسیا،

در این قسمت فقط به موافقتنامه ها و دیگر تسهیلات ترانزیتی که زیادتیر به افغانستان ارتباط دارد مورد بررسی قرار گرفته و تسهیلات را در چهارچوب سازمان ایکو، سارک و راه لاجورد مختصراً مطالعه می گردد.

۱- سازمان همکاری اقتصادی (ایکو ECO) تسهیل کننده ترانزیت کشورهای عضو،

سازمان همکاری اقتصادی که افغانستان عضو آن می باشد، دارای ۶ عضو دیگر کشورهای محاط در خشکه بوده، همچنان این سازمان ۱۰ عضو منطقوی نیز دارد که ۷۰ فیصد اعضای آن ممالک محاط در خشکه بوده و هدف این سازمان ایجاد هماهنگی اقتصادی میان کشورهای منطقه می باشد. ممالک عضو ایکو دسترسی مستقیم به آب راه های جهان از جمله به بحیره عمان، بحر هند، خلیج فارس، بحیره مدیترانه، بحیره سیاه و جهیل کسپین دارند، به اضافه شبکه های گسترده مواصلاتی حوزه ایکو، ظرفیت

فراوان برای ترانسپورت و ترانزیت ایجاد نموده است.^۱

برای اعضای ایکو تسهیل و بهبود تجارتی میان شان و با دیگر کشورها موضوع حیاتی بوده و از همین لحاظ در جهت بهبود تجارت ترانزیتی سعی فراوان نمودند تا تشریفات اداری یکسان و ساده گردیده و همچنان طرزالعمل های گمرکی در حوزه ایکو سهل و همآهنگ شود، خاصاً در نقاط عبوری سرحدی، بنادر و میدان های هوایی تسهیلات ایجاد گردد و به همین لحاظ به تاریخ ۱۵ مارچ ۱۹۹۵م در اسلام آباد «موافقتنامه تجارتی سازمان همکاری اقتصادی» (ایکوتا) بین ۸ کشور عضو به امضاء رسید.^۲

هدف این موافقتنامه تجارتی ایکو (ایکوتا) کاهش تعرفه ها بوده و قرار بود به کاهش سقف تعرفه ها به حد ۱۰ فیصد در مدت ۵ سال برسد. اما اکثر ممالک عضو متعهد به کاهش ۱۰ فیصد نگردیدند.

در پهلوی این موافقتنامه تجارتی ایکو (ایکوتا) اعضای ایکو یک موافقتنامه مهم دیگر را تحت «چهارچوب موافقتنامه ترانسپورت ترانزیت» به تاریخ ۹ می ۱۹۹۸م در الماتا (قزاقستان) به امضاء رسانیدند که به تاریخ ۱۶ می ۲۰۰۶م نافذ شد. تمام اعضای

۱- سازمان (ایکو) در سال ۱۹۶۲م توسط سه کشور ایران، پاکستان و ترکیه تحت نام سازمان همکاری عمران منطقه ای ایجاد گردید. این سازمان در سال ۱۹۸۵م نام Economic Cooperation Organization یا ایکو را اختیار کرد، در ۱۹۹۲م کشورهای افغانستان، آذربایجان، قزاقستان، ترکمنستان، ازبکستان، قرغزستان و تاجکستان که همه ممالک محاط در خشکه هستند به آن پیوستند.

۲ - ایکوتا The Economic Cooperation Organization Trade Agreement

ایکو به استثنای ازبکستان و ترکمنستان این موافقتنامه را تصویب نمودند که دارای یک مقدمه ۴۵ ماده و ۸ ضمیمه می باشد.

در مقدمه موافقتنامه درج شده که به اثر جهانی شدن اقتصاد، سهل ساختن ترانسپورت بین المللی جهت انکشاف و رشد اقتصاد، ایجاد شغل یک امر حیاتی می باشد. با نظر داشت این موضوع هیچ کشور ساحلی و محاط در خشکه نباید از باقی جهان مجزا گردد و از کنوانسیون های ۱۹۶۵م تجارت ترانزیت ممالک محاط در خشکه و کنوانسیون تجارتی سازمان ایکو ۱۹۹۵م یادآوری گردیده است.

در مقدمه کنوانسیون متذکره که در آن اهداف مورد نظر ذکر گردیده^۱ بعداً یک سلسله تعریفات آمده و در تعریف «ترافیک ترانزیت» افراد و بار مسافر نیز شامل بوده و در تعریف وسایط ترانسپورت تمام وسایط ترانسپورت داخل است.

این کنوانسیون در برگیرنده همه راه های ترانسپورت جاده، خط آهن و دریا می باشد. علاوه بر آن بعضی موضوعات عمده جهت ترانسپورت ترانزیت ذکر گردیده است مثل تسهیلات گدام های کالاها، هماهنگ سازی ساعات کاری در سرحدات، مهیا ساختن تسهیلات پارکینگ برای کانتینرها و لاری های کلان باربری و سایر وسایط نقلیه و جلوگیری از معطلی در جریان ترانسپورت (ماده ۹).

علاوتاً داشتن دفاتر برای شرکت های ترانسپورتی در بنادر و فراهم نمودن ویزه های چند بار مسافرتی حداقل یک سال برای افراد در نظر گرفته شده است. در کنوانسیون

۱- اهداف کنوانسیون همچنان در ماده سوم درج گردیده که خاصتاً آوردن تسهیلات، امنیت و جلوگیری از تقلب می باشد.

سفارش گردیده است تا کشورهای عضو به کنوانسیون ها از قبیل کنوانسیون ترافیک جاده (۱۹۶۸م)، کنوانسیون اشاره های ترافیکی (۱۹۶۸م)، کنوانسیون گمرکی ترانسپورت بین المللی کالا تحت کارنه TIR ۱۹۷۵م الحاق نمایند.

ماده ۳۷ به حل منازعه ناشی از تطبیق کنوانسیون اختصاص یافته که در ابتداء از طریق مشوره بین طرفین و بعد توسط حکمیت، در آخر به اثر عدم توافق طرفین داورها یا احکام توسط رئیس محکمه عدالت بین المللی تعیین گردیده و حکم محکمه حکمیت الزامی می باشد.

طوری که گفته شد چهارچوب موافقت نامه ترانسپورت ترانزیت برای اعضای ایکو بوده اما دیگر ممالک نیز می توانند در صورتیکه همه اعضای ایکو با آن موافق باشند در آن شمولیت کسب نمایند.

موافقتنامه ایکو که در فوق از آن تذکر به عمل آمد از نگاه متن با وجودی که مخصوص کشورهای محاط در خشکه نبوده، باآنهم عالی طرح شده و از جمله موافقتنامه های بسیار پیشرفته در مورد حمل و نقل ترانزیت می باشد. اما متأسفانه در ساحه عمل چندان مطلوبیت برای افغانستان نداشته است.

بعد از برگزاری اولین اجلاس شورای هماهنگی ترانسپورت ترانزیت ایکو ایجاد چهار کمیته شامل بیمه، راه آهن، جاده و حقوقی در نظر گرفته شد. همچنان در چهارچوب سازمان همکاری اقتصادی چندین موافقتنامه دیگر به ارتباط تسهیل تجارت عقد شد، از قبیل موافقتنامه تسهیل ویژه (۱۹۹۸م)، موافقتنامه تأسیس بانک ایکو و همچنان بعضی نهادها مثلاً مؤسسه عالی بیمه ایکو، مجمع اتاق های تجارت و صنایع

ایکو و مؤسسه استاندارد ایکو.

تأسیس ایکو با اهداف بلند یادشده امیدهای زیادی را به وجود آوردند، زیرا فکر می شد که بین کشورهای عضو یک نوع بازار مشترک اقتصادی به وجود می آید و علاوهً تلاش به خاطر ادغام تجارت ممالک منطقه با تجارت جهانی مدنظر بود، البته در زمینه چندان موفقیت حاصل نشده است. از مجموع بیشتر از ۶۰۰ میلیارد تجارت خارجی کشورهای عضو ایکو تنها ۱۰ فیصد آن در داخل منطقه ایکو صورت می گیرد یعنی تجارت بین اعضای ایکو بسیار ناچیز است، در رابطه به برداشته شدن موانع تجارتی هم چندان موفقیت تا هنوز به دست نیامده است.

چند دهه بعد از شروع فعالیت این سازمان دیده می شود که عملکرد آن بسیار ضعیف بوده است، متأسفانه عوامل مختلفی در مورد به وجود آمدن چنین امری دخیل است:

اول: تعداد زیاد ممالک عضو با سابقه اقتصاد سوسیالیستی برای شان خالی از اشکال نیست که به اقتصاد بازار آزاد به آسانی رو آورند که این امر، یکی از مهمترین موانع در گسترش تجارت در منطقه می باشد.

دوم: علاوهً عوامل دیگری نیز وجود دارد که در جهت رسیدن به اهداف ایکو دشواری های را به وجود آورده است، که مهمترین آن صدور ویزه به تجار و دیگر افراد می باشد، امروز برای اتباع کشورهای عضو به طور مثال افغانستان به خاطر به دست آوردن ویزه به صورت عادی و نورمال باید به صف های طولانی ساعت ها و حتی روزها انتظار بکشند که برای یک تاجر بسیار سخت و غیر عملی بوده، مجبور می شود با دادن رشوه چندین برابر قیمت رسمی ویزه مشکل خود را حل نماید که این باعث عدم تمایل

شان به توسعه تجارت می گردد. در مناطق دیگر دنیا که سازمان های منطقوی اقتصادی ایجاد گردیده اولین اقدام شان از بین بردن ویزه و یا آوردن تسهیلات در مورد صدور ویزه برای تجار و دیگر افراد ضروری به تجارت ترانزیت می باشد، که در زمینه نه فقط به روی کاغذ بوده، بلکه عملاً اقدام شده است.

سوم: البته برعلاوه موضوعات متذکره مشکلات زیاد دیگر مثل عدم زیرساخت های مناسب و عدم اجرایی شدن موافقتنامه تجارت ایکو و مسایل تمایلات سیاسی برخی اعضا به سمت قدرت بزرگ متخاصم می باشد و اقتصاد ضعیف کشورهای عضو مخصوصاً ۳ مملکت: افغانستان، تاجکستان و قرغزستان و مصرف بالای ترانسپورت ترانزیت و کمبود سرمایه گذاری، دسترسی به بازارهای منطقوی و بین المللی بسیار دشوار ساخته است.

چهارم: دو عامل دیگر و عمده در جهت عدم تبادلات تجارتي در منطقه، درگیری کشورهای عضو ایکو با مسأله تروریزم و افراط گرایی منطقوی و تجارت مواد مخدر می باشد. مبارزه علیه تروریزم و افراط گرایی منطقوی و تجارت مواد مخدر از عوامل مهم دیگر کندی عملکرد ممالک عضو این سازمان می باشد و این امر در همکاری های منطقوی، تجارت و حمل و نقل و ترانزیت با سایر حوزه های جهان مشکلات بزرگ ایجاد نموده است.

رونق تجارت همیشه در مناطق امن امکان پذیر است و دو پدیده ناهنجار فوق الذکر باعث بروز بی امنی و بی ثباتی در منطقه مخصوصاً در افغانستان و قسمماً در پاکستان گردیده است که سبب عدم عملی شدن بعضی پروژه های ایکو مثل کوریدور مهم خط آهن چین، قرغیزستان، تاجکستان، افغانستان، ایران به علت ناامنی ها و

جنگ با تروریزم در افغانستان معطل مانده است.

در خاتمه باید تذکر داد که ایجاد یک سازمان بین المللی اقتصادی بین کشورهای غرب آسیا، آسیای مرکزی و قفقاز که دارای مشترکات فراوان تاریخی، فرهنگی و نژادی هستند، یک قدم مثبت می باشد و امروز سازمان های اقتصادی منطقوی زیاد در هر گوشه جهان برای هماهنگی، همگرایی و همکاری اقتصادی به وجود آمده، به طور مثال در شرق حوزه ایکو (سازمان معتبر شانگهای)، در جنوب (سازمان سارک)، در غرب (شورای همکاری خلیج) و در شمال غرب (سازمان همکاری بحیره سیاه) وجود دارند، لذا یک سازمان همکاری اقتصادی در این منطقه نیز ضروری می باشد.

باوجود عملکرد ضعیف، باآنهم سازمان ایکو آنچه اجراء کرده است، کمتر از انتظار نبوده و فعالیت های مثبت را نیز انجام داده است، در برخی از زمینه ها پیشرفت های خوب داشته است مثلاً: تصویب موافقتنامه جهت تسریع مبادلات بین اعضا و ایجاد نهادهای تسهیل کننده تجارت مانند مؤسسه ستاندارد ایکو Eco- Riscam در تهران. انتظار می رود در برطرف کردن موانع فنی و تسهیل تجارت نقش عمده را ایفاء خواهد کرد.

به هرصورت، تقریباً اکثر سازمان های اقتصادی منطقوی بین کشورهای در حال رشد عملکرد شان بسیار پایین تر از اهداف تعیین شده می باشد، که این امر در مورد سازمان ایکو نیز صدق می کند، اما جنبه های مثبت عملکرد آن به مقایسه ناکاری های آن، به صورت نسبی بیشتر می باشد.

۲- تسهیلات تجارت و ترانزیت در چهارچوب سازمان همکاری منطقه‌ای جنوب آسیا یا سارک^۱

سارک یک سازمان همکاری منطقه‌ای سیاسی و اقتصادی است که هدف آن تشکیل یک اتحادیه اقتصادی بود. در اول تأسیس آن توسط کشور بنگله دیش مورخ ۸ دسامبر ۱۹۸۵ م پیشنهاد گردید و ممالک هند، پاکستان و سریلانکا به ایجاد آن موافقت نمودند. حالا این سازمان بعد از پیوستن نیپال، بوتان، مالدیو و افغانستان دارای ۸ عضو می باشد. کشورهای عضو موافقه نموده اند تا تعرفه های شان را بالای کالای یکدیگر به استثنای کالاهای حساس کاهش دهند، بدین منظور در سال ۲۰۰۴ م طی دوازدهمین اجلاس خویش سران سارک موافقتنامه سافتا SAFTA یا موافقتنامه تجارت آزاد منطقه جنوب آسیا را تصویب نمود که در سال ۲۰۰۶ م نافذ گردید.^۲

افغانستان در سال ۲۰۰۷ م به سارک پیوست و در سال ۲۰۱۱ م به عنوان هشتمین کشور سارک عضویت موافقتنامه سافتا را نیز حاصل کرد. هدف عمده این موافقت نامه را تحکیم همکاری های اقتصادی و افزایش تجارت بین کشورهای جنوب آسیا تشکیل می دهد که در اثر کاهش تعرفه ها و رفع سایر موانع به این مأمول نایل آیند.

۱- سارک در انگلیسی (SAARC) South Asian Association for Regional Cooperation

۲- SOUTH ASIAN FREE TRADE AREA

سارک یکی از سازمان های مهم منطقوی بوده و مجموع اعضای آن شامل کشورهای است که به طور کل زیادتیر از یک و نیم میلیارد جمعیت را در برگرفته و حوزه وسیع جغرافیایی را احتوا می کند، لذا کوشش جهت تسهیل انتقال کالاهای تجارتی، ایجاد محیط امن و سالم و پیش بینی مکانیزم مؤثر و کارآ را برای حل مسالمت آمیز منازعات تجارتی که در توافقنامه تذکر یافته، در صورت تطبیق درست آن در جهت حفظ ثبات و افزایش تجارت منطقه کمک به سزایی خواهد نمود.

در موافقتنامه سافتا حق امتیاز یا حق ترجیحی برای ۴ کشور کمتر انکشاف یافته اعضای سارک یعنی افغانستان، نیپال، بنگله دیش و بوتان در نظر گرفته شده تا این کشورها صادرات شان را بدون موانع مالیاتی با در نظر داشت بعضی ملحوظات (ماده ۲۱ موافقتنامه) به دیگر ممالک عضو صادر نمایند.

عملی شدن این همه تسهیلات جهت ایجاد منطقه آزاد تجارتی بین اعضای سارک کمک زیادی به عمل خواهد آورد. البته سارک با مانع و چالش های نیز مواجه است که عمده ترین چالش آن در تشابه به سازمان ایکو، فقر و عقب ماندگی اقتصادی کشورهای جنوب آسیا می باشد و مشکلاتی را در سطح همکاری بین اعضای آن ایجاد کرده است.

چالش مهم دیگر بی امنیتی و ناآرامی در برخی از ممالک منطقه مخصوصاً افغانستان و تا حدودی پاکستان می باشد و بر علاوه اختلافات سیاسی شدید بین دو عضو مهم این سازمان یعنی هند و پاکستان و تا حدی میان افغانستان و پاکستان می باشد. این همه عوامل سبب شده تا سارک به طور مکمل به اهداف خویش نرسد و به این ترتیب موافقتنامه سافتا به صورت کامل اجراء نگردد. در میان ممالک عضو سافتا

مهمترین اقتصاد مربوط کشور هند بوده که ۸۳ فیصد مجموع کُل واردات اعضای سارک را به خود اختصاص داده است.

سريلانکا، نيپال و بوتان بزرگترین واردکنندگان از کشورهای عضو سافتا می باشند که قسمت اعظم این واردات از هند به عمل می آید. همچنان تقریباً ۱۰ فیصد واردات افغانستان نیز از ممالک عضو سافتا صورت می گیرد.

باوجود این همه مشکلات و چالش ها، بازهم سارک به عنوان یکی از مهمترین سازمان های منطقوی می تواند در آینده گام های مهمی جهت همگرایی اقتصادی و سیاسی بردارد که این روند می تواند به کاهش تنش ها و رفع اختلافات بیانجامد و زمینه برای پیشرفت و رفاه اقتصادی در جنوب آسیا فراهم گردد. بر علاوه دسترسی افغانستان به بازارهای جهان را از طریق ترانسپورت بحری مهیا سازد.

۳- راه لاجورد،

افغانستان به عنوان کشوری که به آب های آزاد بین المللی راه ندارد، تقویه و توسعه مناسبات تجارتي و رشد تجارت و راه یافتن به دهلیزهای مختلف و متعدد تجارتي و ترانزیتی به منظور رسیدن به آب های آزاد بین المللی از اولویت های اصلی سیاست خارجی اقتصادی حکومت است. دولت افغانستان در سال های اخیر در عرصه دسترسی به زیربناها و دهلیزهای ترانزیتی دست آوردهای امیدوارکننده داشته است. مسیر ترانزیتی آسیا-اروپا که راه لاجورد نام گذاری شده، قرار است از مسیر ترکمنستان، آذربایجان و گرجستان به بحیره سیاه و بعد با گذشتن از ترکیه، افغانستان را به آب های آزاد وصل خواهد کرد.

در هشتمین نشست ریکا^۱ که در ترکمنستان برگزار شد، موافقتنامه نهایی استفاده از راه لاجورد نیز میان ممالک عضو این دهلیز به شمول افغانستان به تاریخ ۱۵ نوامبر ۲۰۱۷م به امضاء رسید. ایجاد این مسیر ترانزیتی تجارتي از ابتکارات افغانستان است که بعد از مذاکرات متعدد بالاخره میان اعضای آن نهایی و امضاء شد. موافقتنامه راه لاجورد که بین کشورهای افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه امضاء گردیده است، کوتاه ترین راه برای دسترسی افغانستان به اروپا از طریق بحیره سیاه و بحیره مدیترانه می باشد. این دهلیز ترانزیتی طوری که در فوق اشاره شد از بندرهای آقینه ولایت فاریاب و تورغندی ولایت هرات شروع و از مسیر بندر ترکمن باشی کشور ترکمنستان و بعد از عبور از بحیره کسپین به باکو مرکز آذربایجان رسیده، بعداً از تفلیسی پایتخت جورجیا تا بنادر پوتی و باتومی واقع در بحیره سیاه و از آن جا به شهر قارس و استانبول رسیده بالاخره به قاره اروپا منتهی می گردد.

این دهلیز، راه یا هم راه لاجورد از لحاظ صرفه جویی در وقت و نرخ انتقال مال التجاره افغانستان با سایر کشورها کاهش و تخفیف چشمگیری را خواهد داشت. استفاده از این مسیر اهمیت به سزایی در جهت رونق تجارت و اقتصاد کشور داشته زمینه های مساعدی را در عرصه سرمایه گذاری ها، اشتغال زایی و رشد تولیدات مهیا خواهد

۱- «REGIONAL ECONOMIC COOPERATION CONFERENCE ON AFGHANISTAN»

یا کنفرانس همکاری اقتصادی منطقوی برای افغانستان یک انجمن همکاری اقتصادی بین کشورهای آسیای میانه و جنوب آسیا بوده، که جهت آوردن ثبات در افغانستان از طریق همکاری های اقتصادی سعی می ورزند. اولین اجلاس این انجمن در دسامبر ۲۰۰۵م در کابل برگزار شد که در آن ۱۱ کشور منطقه اشتراک داشتند.

ساخت، زیرا ممالک عضو تعهد سپرده اند که هیچ نوع تعرفه یا محدودیت های دیگری را بالای کالاها و امتعه تجارتي افغانستان وضع نخواهند کرد.

افغانستان برعلاوه استفاده از خطوط آهن و کشتی های این کشورها، فرصت آن را خواهد داشت تا از موترهای باربری بدون موانع و قیود گمرکی به هر یک از این کشورها داخل شود.

استفاده از این راه و دهلز به ملاحظه تعهدات ممالک عضو می تواند منحث یک راه بدیل معقول ترانزیتی به بنادر بحری و کاهش وابسته گی به بندر کراچی فوق العاده مهم خواهد بود.



فصل چهارم

موافقتنامه های دو جانبه

در طول تاریخ یک تعداد موافقتنامه های دو جانبه قابل ملاحظه در باره ترانزیت و دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر عقد گردیده است، طوری که قبلاً هم تذکر یافت ماده سوم کنوانسیون ابحار آزاد ۱۹۵۸ م و ماده سوم کنوانسیون نیویارک ۱۹۶۵ م انعقاد معاهدات دو جانبه را تجویز و تشویق نموده و همچنان در بخش دهم کنوانسیون ۱۹۸۲ م یا کنوانسیون حقوق بحر که به ممالک محاط در خشکه اختصاص یافته، نیز این موضوع یادآوری گردیده است.

بر وفق دو سند اخیرالذکر کشورهای متعاهد می توانند امتیازات بیشتر را به تناسب مقررات این کنوانسیون های بین المللی برای ممالک محاط در خشکه بدهند.



حق دسترسی به بحر برای کشورهای محاط در خشکه تنها یک مکلفیت اخلاقی در برابر آن ها نبوده، بلکه یک حق شناخته شده توسط حقوق و عرف بین الملل می باشد و باید این موافقتنامه ها با ممالک ترانزیت جهت تحقق اصول شناخته شده بین المللی باشد و نه توسط چانه زدن و چانه زنی ها یا به عبارۀ دیگر (چیزی بگیری و چیزی بدهی) عقد گردد. یادآوری اصل رویۀ بالمثل در موافقتنامه که با ماهیت حق دسترسی آزاد به بحر کشورهای محاط در خشکه که اساس آن از وضع جغرافیای نامساعد آن ها منشأ می گیرد، در تضاد می باشد.

جهت بررسی بهتر این موافقتنامه ها سعی می شود تا اول به تاریخچه و سوابق این معاهدات روشنی لازم انداخته شده، و بعداً چند موافقتنامه که از اهمیت زیاد برخوردار است، مخصوصاً موافقتنامه تجارتی و ترانزیتی بین افغانستان و پاکستان و موافقتنامه ها میان نیپال و هند مورد مطالعه قرار گیرد.

۱- تاریخچه و پس منظر موافقتنامه های دو جانبه در اروپا و افغانستان

الف - در اروپا:

سوئیس اولین کشور محاط در خشکه است که حق داشتن کشتی ها و برافراشتن بیرق را در کشتی های خود توأم با ترانزیت تقاضا نمود. همچنان اولین مملکت است که معضله ترانزیت کالاها و امتعه خویش را با همسایه آن زمان خویش یعنی کشور پادشاهی ساردینا به تاریخ ۱۶ مارچ ۱۸۱۶م از طریق یک موافقتنامه منعقدۀ بین هر دو کشور حل و فصل نمود که در آن درج شده بود: کالاها و اموالی که از بندر آزاد جینوا

(مربوط کشور ساردینا) داخل سویس می گردد، از مالیه ترانزیت معاف می باشد (ماده ۵)، ماده ۸ معاهده مذکور آزادی ارتباطات تجارتی را تأمین می کند^۱، مگر بعد از جنگ جهانی اول (۱۹۱۸م) تعداد زیادی معاهدات دو جانبه خاصاً در اروپا عقد شده و علت عمده آن به وجود آمدن چند کشور محاط در خشکه بعد از فروپاشی امپراتوری اتریش-هنگری و تجزیه آن به چندین کشور جدید محاط در خشکه از قبیل اتریش-هنگری، پولند، صربیا و چکوسلواکیا (که فعلاً چک و سلواک دو کشور مستقل هستند) می باشد.

در ۲۱ اپریل ۱۹۲۱م معاهده بین جرمنی و پولند عقد گردید، البته پولند در آن زمان به بحر آزاد راه نداشته یک کشور محاط در خشکه بود، اما به موجب این معاهده دهلیزی ایجاد شد که پولند را به بندر آزاد دانزیک وصل می نمود.^۲ در معاهده متذکره مطابق ماده ۷۹ ترانسپورت و ترانزیت مال التجاره و اشخاص و بگاژ شان از حقوق گمرکی و سایر مالیات مماثل معاف بودند. این موافقتنامه یک سند استثنایی است، زیرا جرمنی یک قسمت خاک خویش را جهت ایجاد دهلیز به نفع ترانزیت و دسترسی پولند به بحر واگذار نموده بود و خاک جرمنی به دو قسمت یعنی پروس شرقی و جرمنی انقسام یافته و در برابر ایجاد این دهلیز، پولند بعض تسهیلاتی را به دست آورده بود. باید یادآورد شد که این موافقتنامه بعد از ختم جنگ جهانی اول و شکست جرمنی در این جنگ به امضاء رسیده بود.

به تاریخ ۲۳ مارچ ۱۹۲۱م یک موافقتنامه بین کشور چکوسلواکیا (که فعلاً چک و سلواک دو کشور مستقل هستند)، و ایتالیا به امضاء رسید، به موجب این موافقتنامه از

۱- DEMARTENS متممه جدید در مجموعه معاهدات، جلد اول شماره ۶۹ صفحه های ۴۷۳ و

بعدی.

۲- جامعه ملل- مجموعه معاهدات، جلد ۱۲-۱۹۲۲، شماره ۳۰۸۶، صفحات ۶۲ و بعدی.

طرف ایتالیا واگذاری امتیازات به چکوسلواکیا در بندر تریست Trieste پیش بینی شده بود. چکوسلواکیا مطابق این موافقتنامه یک دفتر مخصوص و داشتن یک ساحه گمرکی برای عراده جاتی که از چکوسلواکیا به بندر می رسیدند و حق داشتن هنگرها به مقصد بارگیری و تخلیه امتعه و اموال را داشت.

ب- تاریخچه موافقتنامه های دو جانبه افغانستان،

در براعظم آسیا افغانستان اولین کشور از جمله ۱۲ مملکت محاط در خشکه می باشد که موافقتنامه ها با همسایگان خویش عقد نموده است. در سال ۱۹۲۱م افغانستان با دو کشور همسایه آن زمان یکی با همسایه جنوبی بریتانیای کبیر و دیگر با جمهوری فدراتیف سوسیالیستی شوروی امضاء نمود.

موافقتنامه اولی در ۲۲ نوامبر ۱۹۲۱م امضاء و در ۱۹۲۲م به تصویب رسید.^۱ این موافقتنامه منحصر به موضوع تجارت ترانزیت نبوده و دیگر موضوعات مورد علاقه نیز شامل آن بود. بر وفق ماده ششم متن آن؛ انگلستان به افغانستان حق واردات آزاد مواد مورد ضرورت را از بنادر قلمرو آن کشور می دهد. همچنان افغانستان آزادانه خرید و صدور هر نوع کالا را دارا بوده و هیچ نوع حقوق و مالیه در کالاهای افغانی اخذ نمی گردید و اگر از کالاهای وارداتی مالیه اخذ می گردید، باید دوباره برگشت داده می شد. موافقتنامه تجارت بین دو کشور که به تاریخ ۵ جون ۱۹۲۳م عقد شد^۲ موافقتنامه قبل الذکر را تکمیل می نماید.

۱- کمیسیون اقتصادی برای آسیا و شرق دور C.E.A.F.O. اسناد 4/2 ECAFE/1F/T/SOB

۲- عین سند صفحات ۱۳ و ۱۴.

این موافقتنامه جهت برآورده شدن اهداف موافقتنامه قبلی عقد گردید و بعضی کمبودی های آن را مکمل و پُر نموده است. در متن آن مسایل اداری و گمرکی به صورت مفصل تشریح گردیده است.

به همین ترتیب به تاریخ ۲۸ جون ۱۹۲۱م معاهده بین افغانستان و روسیه به امضاء رسید و آن کشور موافقه نمود که مال التجاره که از روسیه و کشور دیگر مربوط افغانستان به صورت ترانزیت از آن کشور می گذرد، از هر نوع مالیه و حقوق گمرکی معاف می باشد.

همچنان موافقتنامه های دیگر میان ممالک محاط در خشکه آسیایی، آفریقایی و امریکای جنوبی در سال های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰م به امضاء رسید که در این جا بررسی آن ها باعث طولانی شدن این فصل می شود و مندرجات آن شبیه موافقتنامه های که در بالا ذکر گردید می باشد. در این قسمت فقط دو موافقتنامه دو جانبه که بین نیپال و هند و میان افغانستان و پاکستان عقد شده است، مورد بررسی قرار می گیرد.

۲- موافقتنامه تجارتي و ترانزیتی بین افغانستان و پاکستان،

مذاکرات در مورد عقد موافقتنامه جدید میان افغانستان و پاکستان در سال ۲۰۰۸م شروع شد. هیئت افغانی یک مسوده موافقتنامه را برای جانب پاکستان ارائه داشت، اما در ترتیب متن نهایی هیئت مشاورین بانک جهانی مساعدت کرده بودند که بادر نظر داشت مندرجات متن اصلاح شده کنوانسیون توکیو^۱ مربوط سازمان جهانی گمرکات^۲ تهیه گردیده

۱- کنوانسیون بین المللی ساده سازی و هماهنگی های گمرکی به انگلیسی International Convention on the Simplification and Harmonization on Costumes Procedures در سال ۱۹۷۴م عقد

گردید و در سال ۱۹۹۹م تعدیل و این تعدیل در سال ۲۰۰۶م مرعی الاجراء قرار داده شد.

۲- سازمان جهانی گمرک به انگلیسی WORLD CUSTOMS ORGANIZATION یک سازمان بین الحکومتی است که مقر آن در بروکسل/بلجیم قرار داشته و در پهلوی سایر وظایف خدماتی در زمینه گسترش

است. کنوانسیون متذکره به نام کنوانسیون بین المللی ساده سازی و هماهنگی طرزالعمل های گمرکی است که اساس آن را شفافیت، کنترل های قابل پیش بینی و ساده سازی طرزالعمل های گمرکی تشکیل می دهد. بالاخره بعد از دو سال مذاکره موافقتنامه مورد نظر به تاریخ دهم عقرب ۱۳۹۰ هـ ش (۲۰۱۰م) به امضاء رسید و به تاریخ ۱۲ جون ۲۰۱۱م مرعی الاجراء و نافذ شناخته شد. این موافقتنامه دارای ۵۷ ماده، ۲ ضمیمه و ۴ پروتوکول می باشد، ضمایم و پروتوکول های متذکره جزء موافقتنامه شناخته شده و برای طرفین الزام آور می باشد.

البته این موافقتنامه در تاریخ این دو کشور مهمترین موافقتنامه تلقی می گردد که بعد از سال ها گفتگو، چانه زنی و مباحثات به چنین موافقتنامه دست یافتند. این موافقتنامه جاگزین موافقتنامه ۱۹۶۵م یعنی موافقتنامه ۴۵ سال قبل گردید که طی آن مشکلات زیادی محسوس بود و پاسخگوی نیازمندی های طرفین نمی شد، و ایجاب می نمود تا مطابق



موافقتنامه ها و جمع آوری بهتر ساختن عواید گمرکی و تسهیلات گمرکی مدرنیزاسیون گمرک و همچنان ظرفیت سازی ها را انجام می دهد. تا سپتامبر ۲۰۱۳م این سازمان ۱۸۲ عضو داشت و افغانستان در ۱۵ اگست ۲۰۰۴م عضویت این سازمان را حاصل نمود، پاکستان از ۱۶ نوامبر ۱۹۵۵م بدینسو عضو آن است.

ضروریات و مقتضیات جدید در مورد تجارت و ترانزیت موافقتنامه جدید عقد شود.^۱ موافقتنامه جدید به نام موافقتنامه تجارت و ترانزیت افغانستان و پاکستان، اپتا^۲ APTTA مسمما است. در این موافقتنامه تسهیلات زیادی مدنظر قرار داده شده و طبعاً مشکلاتی هم وجود دارد.

الف - تسهیلات بر وفق اپتا APTTA:

در قسمت تسهیلات افغانستان بر علاوه حق استفاده از دهلیزها یا جاده های ترانزیتی زیادی حق تجارت با کشورهای ثالث را نیز دارد و سهولت های دیگر از قبیل ساده سازی پروسیجرها در نظر گرفته شده که عین سهولت برای پاکستان در خاک افغانستان جهت تجارت آن کشور با ممالک آسیای میانه در نظر گرفته شده است که بعداً این انکشافات جدید مورد بررسی قرار داده می شود.

در اینجا موضوعات مهم موافقتنامه به ترتیب نقاط دخی، خروجی، تردد وسایط، موضوعات امنیتی، همکاری های گمرکی، مسأله حل منازعات و مقام هماهنگی مورد مطالعه قرار می گیرد.

۱- دهلیزهای حمل و نقل و بنادر:

نقاط دخی و خروجی:

افغانستان در گذشته مشکلات زیادی را بنابر این که عمدتاً وابسته به یک

۱- موافقتنامه سال ۱۹۶۵م به نام موافقتنامه ترانزیت و تجارت به انگلیسی ATTA یا Afghanistan Transit Trade Agreement یاد می گردید.

۲- AFGHANISTAN-PAKISTAN TRANSIT TRADE AGREEMENT یا APTTA و به دری به اپتا مسمی است.

دهلیز ترانزیت تورخم - کراچی بود تحمل می کرد، یعنی افغانستان عمدتاً کالاهای خود را از طریق بندر کراچی صادر و وارد می نمود. بعضی اوقات نظر به روابط سیاسی و کشیده گی های که اکثراً به وقوع می پیوست، وقتاً فوقتاً این مسیر مسدود می شد و به هزارها تن مواد تجارتي فاسد می گردید و به تجار افغانی صدمه و زیان های فراوانی اقتصادی می رساند، باوجود دوام مشکلات متذکره فعلاً افغانستان تا حدودی از آن حالت احتیاج و مشکلات نجات یافته و خود موقف یک کشور ترانزیت و پل اتصالی بین شمال و جنوب و شرق و غرب آسیا را حاصل نموده و در حالت تحقق امنیت در منطقه دست بالا را حایز خواهد بود.

در ضمیمه اول موافقتنامه اپتا دهلیزهای ترانزیت و بندرهای دخولی و خروجی به مقصد استفاده طرفین توافق نموده اند تا «مسیرهای حمل و نقل ترانزیت بین المللی و بنادر دخولی و خروجی را در نقاط سرحدی قلمروهای شان تعیین کنند.» و تسهیلات لازم را فراهم سازند.^۱

در ضمیمه این موافقتنامه طرفین حق ترانزیت را در برابر یکدیگر از طریق راه ها یا جاده های زمینی و بنادر که در سند مذکور تعیین شده محدود ساخته و در آن مورد در متن موافقتنامه تفصیلات لازم ذکر شده است. به موجب موافقتنامه ۲۰۱۰ م لاری ها/ موترهای باربری کلان جانب افغانی می توانند به ۳ بندر مهم بحری پاکستان یعنی کراچی، بندر گوادر و قاسم دسترسی داشته باشند، همچنان به دو بندر خشکه SOST سوست نزدیک سرحد چین و واگه در سرحد هند دسترسی داشته باشند و اموال صادراتی خویش را به این دو کشور صادر نمایند. اما وسایط باربری جانب افغانی نمی توانند مال التجاره هندی را از بندر واگه به افغانستان وارد نماید. در مقابل می توانند کالاهای

۱- ماده اول ضمیمه یک.

پاکستانی را وارد کنند.

موافقتنامه ۲۰۱۰م برای پاکستان به همه همسایه های افغانستان حق استفاده از این بنادر را می دهد، پاکستان می تواند جهت دخول به کشورهای همسایه افغانستان:

- به کشور ایران از طریق بنادر سرحدی زرنج و اسلام قلعه،
- به ازبکستان از طریق حیرتان،
- به تاجکستان از طریق آی خانم و شیرخان بندر،
- به ترکمنستان از راه بنادر آقینه و تورغندی استفاده کند.

دیده می شود که در این موافقتنامه بنادر و دهلیزهای زیادی جهت استفاده از بنادر دخولی و خروجی در نظر گرفته شده است که به مقایسه موافقتنامه ۱۹۶۵م سهولت های بیشتر را وانمود و مهیا می سازد.

در این موافقتنامه دهلیزهای حمل و نقل ترانزیتی چنین تعریف شده است:



«مسیرهای تعیین شده در قلمرو های طرفین متعاقد برای عبور و مرور ترانزیتی طرف متعاقد دیگر به شمول کشورهای ثالث مورد استفاده قرار می گیرد.» (ماده ۲ ضمیمه ۱)

ماده سوم ضمیمه متذکره تصریح می کند: طرفین موافقتنامه دهلزهای حمل و نقل ترانزیتی بین المللی «از طریق خط آهن، جاده ها، میدان های هوایی» از طریق پاکستان و از طریق جاده، دریاها، میدان های هوایی از طریق افغانستان» را به نام بنادر دخی و خروجی تعیین می کند، البته در قسمت بنادر قبلاً روشنی انداخته شد. اما در قسمت تعیین مسیرهای حمل و نقل ماده ۵ (ضمیمه ۱) به تفصیل مسیرهای ترانزیتی در افغانستان و پاکستان را مشخص ساخته است، و هر دو کشور افغانستان و پاکستان متعهد گردیدند تا تسهیلات لازم و آزادی ترانزیت^۱ را در امتداد مسیرهای تعیین شده مهیا سازند، بر علاوه طرفین می توانند در باره مسیرهای اضافی در آینده موافقه نمایند.

۲- موضوعات امنیتی و تسهیلات،

جهت جلوگیری از قاچاق اموال و مال التجاره غیر مجاز یک سلسله موضوعات امنیتی مدنظر گرفته شده است، در موافقتنامه ۲۰۱۰م ترانزیت و تجارت بین افغانستان و پاکستان به اثر اصرار پاکستان این موضوع بیشتر درج شده است، زیرا این کشور همیشه از انتقال کالاها به صورت قاچاق غیر مجاز از طریق افغانستان شکایت داشته حتی ادعا می کرد که حجم کالاهای قاچاقی بیشتر از حجم کالاهای مجاز می باشد که البته تا یک حدی این ادعا درست است، اما در زمینه مقدار و حجم آن بسیار مبالغه نیز

۱- فصل دوم موافقتنامه تحت عنوانی «حق ترانزیت» بوده و در ماده ۳ «آزادی ترانزیت» در قلمروهای کشورهای متعاقد تذکر رفته است.

صورت گرفته است.^۱

بر عکس مقدار زیادتر تولیدات پاکستان نیز به صورت قاچاق و بدون پرداخت حقوق گمرکی به صورت غیر مجاز از طریق مسیرهای مخفی و غیر قانونی داخل افغانستان می شود که این موضوع به اضافه سایر کالاها و امتعه خارجی بدون پرداخت محصول گمرکی صدمه شدیدی به اقتصاد افغانستان وارد کرده و این کشور را به حیث یک کشور مستهلک تبدیل کرده است. در ابتداء چند نوع تضمین جهت جلوگیری از ورود مال التجاره های غیر مجاز مدنظر قرار گرفته است، از قبیل:

- تضمینات بانکی،
- تضمینات بانکی برای وسایط نقلیه،
- سپردن تضمینات لازم برای کانتینرها، مجوز ضمانت حمل کننده گان.

بر وفق این موافقتنامه، Container Security Deposit Boarded Carrier License صرف لاری های می توانند داخل پاکستان شوند که حمل کنندگان دارای مجوز قانونی باشند، البته مطابق موافقتنامه مذکور وسایط نقلیه که دارای مجوز از طرف مقامات باصلاحیت طرف های متعاقدین باشد، حق ترانزیت در خاک یکدیگر را دارند و اکثراً کمپنی ها^۲ می توانند این مجوز را حاصل کنند که دارای تعداد زیاد لاری های

۱- به قول مقامات پاکستانی ۳۷ فیصد تایر وارداتی شان از افغانستان به طور قاچاق داخل آن کشور می شود.

۲- بر وفق مقررات افغانستان پاکستان تجارت ترانزیتی ۱۹۸۴م یک کمپنی در صورتی می تواند همچو جوازی را حاصل کند که کم از کم دارای ۲۵ عراده لاری راجستر شده باشد USAID Trade Project Analysis of Afghanistan Pakistan Transit Trade Agreement, p.5

باربری باشند. این موضوع یک محدودیت بزرگ برای کشور در حال جنگ مثل افغانستان محسوب می شود.

در ضمیمه این موافقتنامه راه های آهن مورد استفاده ترانزیت تصریح و توضیح گردیده و تسهیلات در زمینه در نظر گرفته شده است. سایر تسهیلات همچنان طرفین موافقتنامه تعهد می نمایند که تسهیلات لازم را در مقررات گمرکی در باره حمل و نقل اجناس و مال التجارة ترانزیتی اتخاذ نمایند.

طرفین وعده می سپارند که جهت از بین بردن تأخیر تسهیلات لازم را فراهم نمایند، مخصوصاً تأسیسات و زیربنای مؤثر در گمرکات مربوط شان فراهم نمایند (ماده ۶ موافقتنامه)، و بر علاوه زمینه کنترل و نظارت مشترک و همزمان را مهیا سازند، به ایجاد دفاتر نمایندگی های تجارتی برای متصدیان حمل و نقل و بارچالانی ها موافقه صورت گرفته است (ماده ۱۴ موافقتنامه). صدور ویزه کثیرالمسافرت برای درایوران وسایط نقلیه و اشخاص مشغول عملیات عبور و مرور ترانزیت. (ماده ۲۱ بند ۷)، سعی در جهت ساده سازی طرزالعمل های گمرکی طبق معیارها و شیوه های بین المللی و همچنان هماهنگی کنترل های گمرکی و سایر کنترل ها (ماده ۲۷)، تسهیل و تسریع اجراءات در زمینه اموال سریع الفساد به عمل آید (ماده ۲۳ موافقتنامه). یکی دیگر از تسهیلات مهم آن است که تعداد اسناد، طرزالعمل ها و تشریفات مورد نیاز حمل و نقل کاهش یافته و تأکید شده تا بر معیارهای بین المللی تجارت بین المللی برابر ساخته شود، تا به این وسیله از تأخیرات و مصارف جلوگیری صورت گیرد (ماده ۲۸ موافقتنامه)^۱، و همه مقررات اضافی

۱- مطابق معیارهای کنوانسیون تجدید شده بین المللی ساده سازی ۱۹۹۹م، کیوتو، جاپان.

و تعدیل در طرز العمل های که به ارتباط ترانسپورت ترانزیتی معرفی گردد به اطلاع جانب دیگر پیش از پیش رسانیده شود، مانند همه ترانسپورت های ترانزیت (ماده ۳۱ موافقتنامه) مقرر می دارد که هیچگونه محصول گمرکی و مالیات، صرف نظر از سمت و مقصد آنان بالای اموال ترانزیتی وضع نمی دارد و همچنان توافق شده که اجازه ورود موقت برای هر نوع وسایل حمل و نقل که برای انتقال اموال مورد استفاده قرار می گیرد عطا نمایند، اما در برابر عرضه خدمات و استفاده از دهلیزهای ترانزیت و پارکینگ، مالیه متناسب به عرضه خدمات اخذ گردد و باید این مصارف طوری محاسبه شود که مشابه مصارف متصدیان داخلی صورت پذیرد.

در اخیر باید تذکر داد در مورد کشتی های مربوط طرفین متعاقبین در موافقتنامه مقرر گردیده که هیچ نوع تبعیض بر اساس بیرق کشتی های محل مبدأ حرکت، دخول، خروج با محل مقصد و یا دیگر قرائین مربوط به ملکیت کشتی ها صورت نمی گیرد.

ب - محدودیت ها،

۱- نادیده گرفتن موقعیت جغرافیایی افغانستان،

موضوع مهمی که در متن موافقتنامه دیده نمی شود، عبارت از موقعیت نامساعد جغرافیایی افغانستان، منحیث کشور محاط در خشکه و داشتن حق دسترسی به بحر و از بحر می باشد. باوجودی که در مقدمه آن تذکر رفته است: «به رسمیت شناختن دسترسی آزاد افغانستان به بحر منحیث یک اصل مهم برای توسعه تجارت بین المللی». به این ترتیب در مقدمه این موقعیت نامساعد جغرافیایی افغانستان به حیث یک کشور محاط

در خشکه مد نظر قرار داده شده و این متن از کنوانسیون ۱۹۶۵ م نیویارک اقتباس شده و اصل دسترسی به بحر به عنوان یک اصل توسعه تجارت بین المللی و انکشاف اقتصادی تذکر یافته اما نه به حیث یک حق شناخته شده در حقوق بین الملل (کنوانسیون ۱۹۸۲ م حقوق بحر).

همچنان در مقدمه به اسناد دیگر در رابطه به کشورهای محاط در خشکه اشاره شده است، مثل اهداف و اصول اعلام شده در کنوانسیون ابحار آزاد (ژینو/جینوا ۱۹۵۸ م)^۱ و موافقتنامه چهارچوب حمل و نقل ترانزیتی سازمان همکاری های اقتصادی ایکو ECO و اعلامیه ۱۹۹۸ م الماتا و همچنان اضافه شده، با توجه بیشتر به قوانین و مقررات سازمان تجارت جهانی WTO تحت ماده پنجم GATT یعنی موافقتنامه عمومی راجع به تعرفه و تجارت در خصوص آزادی ترانزیت.

اسنادی که در فوق و در مقدمه موافقتنامه آمده، همه آن ها در صفحات قبلی این کتاب مورد بررسی قرار گرفته است، اما سند مهم بین المللی که در موافقتنامه ذکر نگردیده همانا سندی می باشد که بخش دهم آن به کشورهای محاط در خشکه اختصاص دارد و آن عبارت از کنوانسیون ۱۹۸۲ م حقوق بحر است که پاکستان عضو آن بوده و هر گاه یک کشور عضو آن هم نباشد این عدم عضویت مانع مرعی الاجراء بودن آن در برابر آن شده نمی تواند، زیرا منبع کنوانسیون متذکره عرف قبول شده بین المللی بود^۲ و عرف بین المللی به شکل کنوانسیون تدوین شده است، اجراء و تحقق عرف قبول شده بین المللی از طرف همه ممالک لازمی پنداشته می شود. ماده ۱۲۵ کنوانسیون

۱- ماده سوم آن به دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر اختصاص یافته است.

۲- بر وفق اساسنامه دیوان بین المللی عدالت، عرف بین المللی در پهلوی معاهدات یک منبع مهم حقوق بین الملل می باشد.

متذکره تحت عنوان «حق دسترسی به بحر و از بحر» بوده و برای ممالک محاط در خشکه حق دسترسی به بحر و از بحر به منظور استفاده از حقوقی که در کنوانسیون متذکره درج شده به شمول حقوقی که به آزادی به بحر آزاد ارتباط می گیرد و اصل مهم میراث مشترک بشریت می باشد، لذا حق کشورهای محاط در خشکه در این جا به اصل دسترسی به بحر آزاد و میراث مشترک بشریت تعلق می گیرد که هر مملکت حق دارد به آن ها دسترسی داشته باشد، از آن جایی که یک کشور محاط در خشکه جهت دسترسی به این حقوق باید از یک یا چند کشور همسایه ترانزیت بگذرد تا به بحر آزاد و میراث مشترک برسد که البته این مشکل را یک مملکت که دارای ساحل است مثل پاکستان، محتمل نیست. به همین سبب طوری که بعداً مورد بررسی قرار می گیرد، کشور نیپال بسیار تلاش نمود تا با همسایه نیرومند جنوبی خویش (هند) دو معاهده عقد نماید؛ یکی در مورد ترانزیت که حالت و موقعیت جغرافیایی آن کشور مدنظر گرفته شده و دیگر در باره تجارت که منافع متقابل مورد نظر است.

موافقتنامه ۲۰۱۰م بین افغانستان و پاکستان که متن آن کاملاً به یک موافقتنامه ترانزیتی میان دو کشور عادی و حتی دو کشور ساحلی می ماند که بین هم عقد کرده باشند، نه اینکه بین یک کشور ساحلی و یک کشور محاط در خشکه عقد شده باشد، همه حقوق و مسئولیت های مندرج در آن به اساس رویه بالمثل در نظر گرفته شده است.

علاوه بر موضوعی که در فوق تذکر یافت، محدودیت های دیگر نیز در آن درج شده است که در ذیل به طور مختصر به آن اشاره می شود. ترانزیت اشخاص، تعریف وسایط نقلیه و ترانزیت مهمات نظامی می باشد.

۲- ترانزیت اشخاص،

اگرچه در موافقتنامه ترانزیت ۱۹۶۵م اشخاص شامل آن نبود، در حالی که در کنوانسیون ۱۹۸۲م حقوق بحر و کنوانسیون بارسلونا اشخاص شامل ترانسپورت ترانزیت می باشد. در ماده ۲ موافقتنامه ۲۰۱۰م پیرامون عبور و مرور ترانزیتی چنین مطلب مطالعه شده می تواند: عبور و مرور ترانزیتی عبارت است از اموال: «شامل بگاژ بدون همراه، وسایط نقلیه در حالت ترانزیت در قلمرو یکی از طرفین متعاقد» دیده می شود که افراد شامل تعریف فوق نیست.

در حالیکه کنوانسیون معتبر ۱۹۸۲م حقوق بحر که پاکستان شامل آن می باشد^۱ در مورد ترافیک ترانزیت چنین توضیح داده است: «ترانزیت افراد، بگاژ، کالاها و وسایط ترانسپورت» (ماده ۱۲۴ پاراگراف ۲۳) باید خاطر نشان گردد که متن متذکره شبیه به تعریفی است که در کنوانسیون بارسلونا ذکر شده است.

در اخیر باید گفت: موضوع ترانزیت افراد در موافقتنامه ترانزیت مورخ ۱۴ سنبله ۱۳۵۳هـ ش بین افغانستان و ایران ذکر شده که: «طرفین موافقت می نمایند که «حق آزادی ترانزیت را برای مسافری و لوازم شخصی آن ها و همچنین برای اجناس، مال التجاره و عبور و مرور وسایط نقلیه» فراهم سازد.

دیده می شود که این موافقتنامه با ایران تعریف بسیار وسیع از ترانسپورت ترانزیت

۱- پاکستان در ماه فبروری ۱۹۹۷م شامل کنوانسیون ۱۹۸۲م حقوق بحر گردید اما افغانستان باوجود پیشنهادات مکرر اینجانب (دوکتور ضیا نظام) در زمان عهده داری مشاوریت ارشد وزارت امور خارجه افغانستان متأسفانه به کنوانسیون مذکور الحاق نه ورزیده عضویت آن را حاصل نکرد.

ارائه داشته و موافقتنامه متذکره بهترین موافقتنامه دو جانبه است که افغانستان تا به حال امضاء کرده است. قابل یادآوری است که قبل از این موافقتنامه به تاریخ ۲۷ ثور ۱۳۵۲ هـ ش موافقتنامه دیگر تحت عنوان موافقتنامه تجارتی عقد گردیده بود.^۱

هرگاه موقعیت و وضع جغرافیایی افغانستان در نظر قرار داده می شد، اشخاص مورد استثنا قرار نمی گرفت و این به ذات خود یک محدودیت نهایت مهم است، البته این موضوع قبلاً حین مطالعه کنوانسیون ۱۹۶۵ م نیویارک مورد بررسی قرار داده شده است و همچنان پیرامون مباحثاتی که در زمینه بین نمایندگان کشورهای محاط در خشکه و ترانزیت به عمل آمده روشنی لازم انداخته شده است.

در مورد ترانزیت افراد معنی رفع ویزه همه گانی نیست، فقط افرادی که به صورت ترانزیت از پاکستان عبور می نمایند شامل این کتگوری بوده و یا حداقل حضور شان جهت ترانسپورت ترانزیت ضروری می باشد. در موافقتنامه تنها در مورد درایور و کلینر که دارای اجازه نامه بوده و توسط بایومتریک قابل تشخیص باشد ذکر گردیده است (ماده ۲)، و در ماده ۲۰ صدور ویزه کثیرالمسافرت ۶ ماهه برای درایوران و اشخاص مشغول عملیات ترانزیت بین المللی طبق قوانین و مقررات خویش صادر می نماید که در مورد صدور آن شرایط زیادی وجود دارد.

۳- وسایط نقلیه:

در موافقتنامه ۲۰۱۰ م وسایط نقلیه به صورت محدود تعریف شده است، چنانچه

۱- متن هر دو موافقتنامه در جلد سوم اسناد معاهدات دو جانبه ایران با سایر دول، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی وزارت امور خارجه ایران، صفحات ۱۲۶-۱۳۱-۱۳۸ و ۱۵۱.

در ماده ۲ گفته شده:

«وسایط نقلیه عبارت است از «وسایط نقلیه روی جاده و واگون های ریل» می باشد، اما در کنوانسیون حقوق بحر به صورت وسیع تر وسایط نقلیه تعریف شده:

- اقسام وسایط که بالای خط آهن حرکت می کند^۱ کشتی های بحر، جھیل، دریا و عراده جات جاده، و در محلاتی که ضرورت است باربرها (اشخاص و حیوانات).

در تعریف کنوانسیون حقوق بحر کشتی ها نیز شامل می باشد، اما در قسمت پایپ های انتقال نفت و گاز و انواع دیگر وسایط نقلیه مطابق این کنوانسیون، ضرورت موافقه جداگانه بین طرفین متعاقبین می باشد.

تعریف بالا از وسایط نقلیه تقریباً عین تعریفی است که در کنوانسیون ۱۹۶۵م در مورد کشورهای محاط در خشکه (ماده ۱ پراگراف ۳) آمده است.

۴- ترانزیت اسلحه، مهمات و تجهیزات نظامی،

موضوع مهم دیگر که محدودیت عمده برای افغانستان شناخته می شود عبارت از ترانزیت اسلحه، مهمات و اموال نظامی است که ماده ۲۵ موافقتنامه ۲۰۱۰م «ترانزیت اسلحه، مهمات و تجهیزات نظامی» مستثنی قرار داده شده و این امر برای افغانستان من حیث کشور محاط در خشکه نهایت مهم است، زیرا این کشور واردات تجهیزات نظامی مورد ضرورت خویش را حتماً از طریق یک کشور دیگر وارد می نماید، چون به بحر راه ندارد. بهترین طریق آن از راه کشور همسایه که ساحل دارد یعنی پاکستان می باشد و اگر

۱- Railway Rolling Stolk پراگراف ۲ ماده ۱۲۴.

واردات باز ایجاب یک موافقتنامه دیگر را نماید کار بس مشکل خواهد بود. در حالی که پاکستان این مشکل را نداشته بلکه تمام تجهیزات نظامی خود را از هر مملکت که خواسته باشد از طریق بنادر بحری خویش می تواند آزادانه وارد نماید.

۵- تعریف وسیع قوانین داخلی،

باید تذکر یابد که یک محدودیت دیگر تعریف بسیار وسیع قوانین داخلی می باشد که در ماده (۲) چنین آمده است: «قوانین داخلی عبارت است از مجموعه قوانین و مقررات نافذه داخلی یا محلی»، دیده می شود که برعلاوه قوانین ملی، قوانین محلی نیز شامل می باشد. افغانستان قوانین محلی ندارد اما پاکستان که کشور فدرال است قوانین محلی نیز داشته و کالاهای افغانی از ۳ ایالت یا صوبه (سند، پنجاب و پشتونخوا) آن کشور می گذرد، این امر می تواند زمینه تقلب و سوءاستفاده و همچنان بهانه جویی های مختلف را مهیا نموده و سبب اذیت و آزار تجار افغانی شود.

در اخیر از یک محدودیت مهم دیگر که به نفع افغانستان است یادآوری می گردد و آن کنترل پریکرسرها و مواد کیمیاوی است که برای تولید مواد مخدر به صورت غیر قانونی از آن استفاده می گردد.^۱ افغانستان مواد متذکره را در اختیار نداشته و همه آن عمدتاً از طریق پاکستان داخل افغانستان می شود. اگر طبق موافقتنامه ۲۰۱۰م واردات آن کنترل گردد، اکثراً لابر اتوارها و مراکز تولید هیرویین و یا سایکوتراپیک غیر فعال می شود (ماده ۲۶).

همه پروتوکول ۴ موافقتنامه متذکره به این موضوع اختصاص یافته است. در

۱- از کنوانسیون ۱۹۸۸م سازمان ملل متحد علیه ترافیک غیر قانونی مواد مخدر و مواد سایکوتراپیک جهت تدوین این بخش استفاده شده است.

صورتی که احکام فوق الذکر عملی گردد و مقامات ذیربط مانع توريد این مواد گردند، بهترین وسیله جهت پایین آوردن سطح اعتیاد در کشور خواهد شد و کشور از این بلای تازه وارد شده نجات خواهد یافت.

ج - چالش ها و مشکلات موافقتنامهٔ اپتا APTTA،

باوجود تسهیلات زیاد به مقصد استفاده از ۳ بندر بحری و ۲ بندر خشکه در موافقتنامهٔ متذکره بازهم سختگیری های زیادی در زمینه محسوس است که قسماً از توانایی طرفین مخصوصاً طرف افغانی بسیار بالاتر است، که همین حالت امکانات سوء استفاده یا رشوه ستانی را مساعد ساخته است. برعلاوهٔ موجودیت مشکل روابط سیاسی هر دو کشور باعث آن گردیده تا دشواری های تبارز کندکه ذیلاً طور فشرده ارائه می شود:

۱- مشکلات سیاسی:

پاکستان همواره موضوعات تجارتی را فدای مسایل سیاسی کرده، بنابر آن از ایجاد آن کشور (۱۹۴۷م) تاکنون یک شریک تجارتی مطمئن و قابل اعتماد شناخته نشده، چنانچه بندر سرحدی تورخم طی سال های اخیر بعد از نشست های سیاسی بین دو کشور به دفعات مسدود شده و این امر باعث ضرر و خسارهٔ تجار افغانی گردیده است، و به همین سبب سطح تجارت میان این دو مملکت که قبلاً در حدود ۲/۵ میلیارد دالر بود، بسیار کاهش یافته است.

باید گفت که بعد از امضای موافقتنامهٔ اپتا میزان تجارت هر دو کشور به اثر بیشتر شدن تسهیلات به مقایسهٔ موافقتنامهٔ ۱۹۶۵م سیر صعودی داشته از سال ۲۰۱۱

تا ۲۰۱۴م به ۲/۵ میلیارد بالغ گردید، اما بعد از سال ۲۰۱۵م بنابر ایجاد مشکلات زادهٔ مناسبات سیاسی هر دو مملکت به ۴۸۲ میلیون دالر تنزیل کرد. به هرصورت همیش حجم صادرات افغانستان به مراتب کمتر از حجم صادرات پاکستان است.

همین انگیزه ها و اختلافات سیاسی باعث آن شده تا پاکستان همواره شرایط سختگیرانه تری را در جهت دسترسی به بندر گوادر برای افغانستان وضع کند، که مانع انکشاف تجارت با هند گردیده است. همچنان این امر سبب شده تا افغانستان سعی به عمل آرد تجارت خود را با سایر کشورها از طریق و مسیر برخی از ممالک دیگر مخصوصاً همسایه ها خاصاً ایران و کشورهای آسیای مرکزی/میانه انکشاف بیشتر دهد، چنانچه سطح تجارت با ایران که در سال ۲۰۱۴م معادل در حدود هشت صد میلیون دالر بود، در سال ۲۰۱۹م به معادل ۱/۸ میلیارد دالر بالغ شده است.^۱

افغانستان، هند و ایران در ماه می ۲۰۱۶م موافقتنامهٔ توسعهٔ بندر چابهار را امضاء نمودند. این سه کشور تلاش دارند تا همکاری های ذات الینی اقتصادی خویش را توسعهٔ دهند. یک مشکل بزرگ تجارت ترانزیت با ایران نیز موضوع ترانزیت اشخاص و ویزه می باشد. همچنان با فعال شدن راه لاجورد، CAREC یا برنامهٔ همکاری اقتصادی آسیای مرکزی^۲ و عضویت در سارک، تجارت افغانستان با سایر ممالک رونق بیشتر یافته است.

۱- BBC سایهٔ سیاست بر تجارت افغانستان و پاکستان، افزایش معامله با ایران، ۱۹ جون ۲۰۱۹م،
 ۲- CAREC- Central Asia Regional Economic Cooperation در سال ۱۹۹۷م و هدفش انکشاف همکاری های اقتصادی بین ممالک منطقه است، اعضای آن افغانستان و ۵ کشور آسیای میانه به اضافهٔ آذربایجان، جورجیا، چین، پاکستان و منگولیا می باشد. یعنی در مجموع ۱۱ عضو دارد و سالانه به سطح وزرا یکبار اجلاس داشته است. اجلاس سال ۲۰۱۷م در شهر دوشنبه برگزار گردید.

سه اولویت پروگرام CAREC عبارت اند: - انکشاف ترانسپورت، - تسهیل تجارت و - همکاری در زمینه انرژی و پالیسی تجارت می باشد که تمام این اولویت ها در جهت انکشاف کشورهای منطقه ضروری بوده، مخصوصاً شامل اموری است که جهت تقویه و رشد اقتصادی ممالک محاط در خشکه بسیار مهم و با ارزش است، و راه های بدیل تجارت ترانزیت را با پاکستان تشکیل می دهد، چنانچه تذکر یافت تجارت افغانستان با کشورهای آسیای میانه و دیگر ممالک منطقه انکشاف قابل ملاحظه نموده است.

۲- دشواری برآورده ساختن بعضی شرایط:

در موافقتنامه اپتا یک سلسله الزامات ذکر شده که برآورده شدن آن ها برای افغانستان بسیار دشوار می باشد. تحمیل الزامات از قبیل داشتن جواز تجارت، حایز بودن حساب بانکی و موجودیت جواز ترانزیت از طرف مقامات سرحدی پاکستان به تجار افغانی که اکثراً باعث بروز مشکلات شده و تجار مجبور به پرداخت رشوه می گردند. مبلغ تضمین/گرانته بانکی بسیار گزاف بوده، یک صد هزار الی یک صد و پنجاه هزار روپیۀ پاکستانی را برای هر CARRIER طرف مقامات پاکستان تقاضا می دارد و بانک های هر دو کشور از دادن چنین گرانته امتناع می ورزند که اکثر باعث تأخیر بیشتر می شود.

بررسی تمام محموله های تجارتی در دو طرف سرحد یکی دیگر از چالش های عمده تجار افغانی و پاکستانی می باشد زیرا قسمت اعظم اقلام تجارتی میان دو کشور امتعه و اموال فاسد شدنی بوده، کنترل و چک مکرر آن وقت زیاد را در برگرفته بنابر آن همچو اموال ضایع می گردد. عدم همکاری های بانکی نیز از مشکلات بزرگ تجار هر دو طرف بوده، عدم این همکاری ها باعث آن می گردد تا تجار جهت خریداری اموال

تجارتی پول های زیادی را مجبوراً به شکل غیر قانونی و غیر رسمی به طرف مقابل بپردازد، که این امر باعث بروز مشکلات زیاد شده است.

۳- تأخیر و معطلی ها،

مقامات افغانی همواره از تأخیر بدون مورد در انتقال اموال شان از بنادر پاکستان شکایت دارند که بعضاً الی ۸ ماه دوام می نماید، بابت همین معطلی ها تجار افغانی مصارفات بسیار گزاف می پردازند. روزانه یک صد ۱۰۰ الی یک صد و بیست ۱۲۰ کانتینر کالاهای مربوط به افغانستان تنها وارد بندر کراچی می شود و جانب پاکستان قصداً بیش از ۶۰ کانتینر را تصفیه نمی کند، لذا تجار افغانی مجبور می شوند مصرف بابت تأخیر را بپردازند. این معطلی ها باعث ضیاع مواد خوراکی می شود.^۱ در سال ۲۰۱۲م به تعداد سه هزار ۳۰۰۰ کانتینر مال التجاره افغانی در بنادر پاکستان متوقف گردید که مصرف بسیار گزاف برای امور توقفگاه و معطلی اموال پرداخته شد.

قسمت زیاد انتقال کالاهای افغانی توسط شرکت (نشنل لوژستیک سل) اجراء می گردد، این شرکت مربوط به اردو و نظامیان پاکستان می باشد. بعضاً مقامات پاکستانی نظر به ملحوظات مختلف سیاسی و اقتصادی باعث معطلی و تأخیر کالاهای افغانی می شوند. همچو محدودیت ها و مشکلات، انکشاف تجارت بین دو کشور را نهایت بطی ساخته است.

۱- ودصم (روزنامه اقتصادی افغانستان) جنوری ۲۰۱۵م مقاله تحت عنوان «تجارت ترانزیت میان افغانستان و پاکستان» اظهارات آقای توفیق داوری رئیس در وزارت تجارت افغانستان در مجلس سنا را به نشر رسانده که این موضوع در آن تذکر داده شده است.

د - اداره هماهنگی تجارت ترانزیت،

اداره هماهنگی ترانزیتی^۱ یا APTTCA جهت «نظارت»، فراهم آوری تسهیلات و تطبیق مؤثر موافقتنامه ۲۰۱۰م (ماده ۲)، ایجاد گردیده است. اداره مذکور متشکل از تعداد مساوی طرفین متعاقد از مأمورین، سکتور خصوصی تحت ریاست مشترک معینان وزارت های تجارت دو کشور می باشند. (ماده ۳۴)

وظایف عمده اداره متذکره نظارت از تطبیق موافقتنامه، اطمینان از تفسیر یکسان موافقتنامه، اتخاذ تدابیر از تجارت غیر مجاز و بررسی مشکلات برای عملی نمودن موافقتنامه (ماده ۳۵). همچنان یک وظیفه عمده دیگر این اداره (حل و فصل) منازعات که در اثر تفسیر موافقتنامه مطرح می شود.

این اداره در هر ۶ ماه یکبار طور متناوب در قلمرو هریکی از طرفین جلسه می نماید و همچنان بر حسب پیشنهاد یکی از طرفین جلسات فوق العاده تشکیل می دهد. تصامیم اداره متذکره به اتفاق آرا گرفته می شود. خدمات سکرتیریت را وزارت تجارت که در خاک آن کشور جلسه برگزار می گردد، عهده دار می باشد.

ه - حل و فصل منازعات،

فصل ۱۱ موافقتنامه به موضوع حل و فصل منازعات اختصاص یافته است و در زمینه نسبت به موافقتنامه های سابق یک میکانیزم مشرح ارائه نموده است. جهت حل منازعات طرفین در ابتداء باید کوشش نمایند تا هر گونه اختلاف در مورد تفسیر و تطبیق

۱- APTTCA یا Afghanistan Pakistan Transit Trade Coordination Authority

را از طریق اداره هماهنگی تجارت ترانزیتی حل گردد، و در صورتی که توسط اداره متذکره حل نگردد، یکی از طرفین می تواند درخواست مشوره^۱ را نمایند و طرف مقابل باید در ظرف ۱۰ روز از تاریخ دریافت درخواست جواب دهد و در مدت ۳۰ روز بعد از تاریخ دریافت آن جهت رسیدن به راه حل قناعت بخش وارد مشوره شود. در صورتی که بعد از مدت متذکره مشوره به عمل نیاید یا در خلال ۶۰ روز بعد از تاریخ درخواست مشوره به نتیجه مطلوب نرسد، طرف درخواست کننده مشوره حق دارد که از طرف مقابل کتباً درخواست ایجاد دیوان حکمیت^۲ را نماید. (ماده ۴۲)

هریک از طرفین در خلال مدت ۳۰ روز بعد از تاریخ دریافت درخواست متذکره یک حکم را تعیین می نماید و بر علاوه آن تا ۳ نامزد جهت تعیین حکم ثالث یا رئیس دیوان پیشنهاد نماید.

طرفین مشترکاً از بین اشخاص پیشنهادی یک نفر در خلال مدت ۴۵ روز بعد از تاریخ دریافت درخواست ایجاد دیوان حکمیت از میان نام های پیشنهادی انتخاب می کنند.

دیوان طرز العمل های خود را بادر نظر داشت مقررات حل منازعات سازمان تجارت جهانی WTO تعیین می نماید. فیصله دیوان نهایی بوده و منازعه باید مطابق آن حل گردد. دیوان گزارش خویش را در خلال ۳۰ روز بعد از ارائه قضیه به دیوان به طرفین ارائه نماید.

۱- Consultation

۲- ARBITRAL TRIBUNAL

و - ارزیابی موافقت نامهٔ اپتا APTTA،

عقد این موافقتنامهٔ امیدواری های زیادی به دنبال داشت، اما بعداً در حین تطبیق آن مشکلات زیادی بروز نمود. البته یک قسمت بزرگ این چالش ها زادهٔ مسایل سیاسی و فساد اداری می باشد، به اضافه از آن مشکلات بیشتر هنگام اجراء و تطبیق موافقتنامهٔ بروز کرد. پس بنابر تجربهٔ حاصله ایجاب می کند تا بعضی از تعدیلات در موافقتنامهٔ صورت گیرد و در برخی از مواد آن تجدیدنظر به عمل آید. البته این اصلاحات و تعدیلات نه تنها تجارت ترانزیت را میان این دو کشور بهبود خواهد بخشید بلکه افغانستان و پاکستان خواهند توانست بین ممالک آسیای مرکزی و آسیای جنوبی حیثیت پُل ارتباطی را حاصل و در رونق تجارت منطقهٔ نقش به سزایی را حاصل کند. به خاطر بهبود و مؤثریت این موافقتنامهٔ لازم است هنگام تعدیلات نکات ذیل در نظر گرفته شود:

اول از نگاه حقوقی موافقتنامهٔ Agreement به معاهدهٔ Treaty تبدیل و تعویض گردد، یعنی به این سند حقوقی اعتبار و ارزش بیشتر داده شود، چنانچه هند و نیپال موضوعات ترانزیتی خود را در چهارچوب یک معاهدهٔ تنظیم و حل نمودند. بدین ترتیب این دو کشور دو معاهدهٔ جداگانه را امضاء کردند، یکی در زمینهٔ ترانزیت و دیگری در عرصهٔ تجارت.

موضوع عمده و مهمی که در این موافقتنامهٔ در نظر گرفته نشده، موقعیت جغرافیایی نا مساعد افغانستان من حیث یک کشور محاط در خشکه است که دسترسی آن به بحر و استفاده از بحر می باشد، و این موضوع در تضاد با مادهٔ ۲۵ کنوانسیون حقوق بحر که حیثیت قانون اساسی ابصار را دارد واقع شده، زیرا مطابق مادهٔ فوق افغانستان حق دسترسی آزاد به بحر و از بحر را داشته که عین حق را پاکستان به حیث

کشور ترانزیت ساحلی در داخل یک مملکت محاط در خشکه ندارد.

با وجود شناسایی افغانستان منحیث کشور محاط در خشکه، در مُقدمه این موافقتنامه بازهم تمام متن این سند به اساس رویه بالمثل تدوین گردیده است که این خود انکار از موقعیت جغرافیایی نا مساعد افغانستان به حیث یک مملکت محاط در خشکه می باشد. چنانچه در ماده سوم آن تحت عنوان «آزادی ترانزیت» تذکر رفته: «آزادی ترانزیت در قلمرو هر یکی از طرفین متعاقد از طریق مسیرهای از قبل توافق شده بسیار راحت برای ترانزیت بین المللی جهت عبور و مرور از قلمرو طرف متعاقد دیگر رعایت می گردد. هیچ نوع تبعیض بر اساس بیرق کشتی ها، محل مبدا حرکت، دخول یا خروج یا محل مقصد یا دیگر قرائن مربوط به مالکیت کشتی و سایر وسایل حمل و نقل صورت نمی گیرد». یعنی هر دو طرف دارای عین حقوق می باشند یا به عبارت دیگر هر دو طرف در برابر همدیگر رویه بالمثل را مراعات نمایند.

درج رویه بالمثل در ماده ۳ در تضاد با شناسایی افغانستان به حیث یک کشور محاط در خشکه مندرجه مُقدمه موافقتنامه می باشد، لذا افغانستان تکلیف ندارد عین تسهیلات ترانزیت که از طرف پاکستان برایش داده می شود، برای آن کشور مهیا سازد. در کنوانسیون معتبر بحر ۱۹۸۲ م شرایط رویه بالمثل برای ترانزیت کشورهای محاط در خشکه ملغی قرار داده شده است. طبق این اصل باید رویه بالمثل در موافقتنامه های ترانزیت بین یک مملکت محاط در خشکه و کشور ساحلی ترانزیت درج نگردد.

برعلاوهٔ تطبیق موافقتنامهٔ اپتا مشکلات زیادی ایجاد نموده حتی چندی باعث تعلیق آن گردید. یکی از چالش‌های بزرگ موافقتنامهٔ این است که حتی رویهٔ بالمثل نیز به نفع پاکستان نقض شده است.

براساس این موافقتنامهٔ اموال تجارتي افغانستان از راه بندر واگه به بازارهای هند صادر می‌گردد، اما تجار افغانی نمی‌توانند کالاهای تجارتي هند را از خاک پاکستان وارد نمایند، و این در حالی است که تجار پاکستان بدون چنین شرایط کالاهای تجارتي خود را به کشورهای آسیای میانه می‌توانند ترانزیت کنند.

علاوتاً چنانچه قبلاً مطالعه گردید محدودیت فراوان دیگر وجود دارد که از توان تجار هر دو کشور به خصوص افغانستان بالا بوده و زمینهٔ فساد اداری را مهیا ساخته است.

به هرصورت، باید موافقتنامهٔ متذکره تعدیل شود و موضوع موقعیت جغرافیایی نا



مساعدا افغانستان و واقعیت توانایی تجار هر دو طرف و موضوع ترانزیت افراد درنظر گرفته شود. لذا ضرورت مبرم و حتمی است که اصلاحات و تغییرات لازم در آن صورت گیرد که این امر نه تنها سبب بهبود تجارت ترانزیت بین دو کشور می شود، بلکه باعث کاهش کشیده گی های گذشته خواهد شد.

۳- موافقتنامه ها میان هند و نیپال،

کشور نیپال بین دو کشور بزرگ دنیا یعنی چین و هند موقعیت دارد. لذا این موقعیت جغرافیایی می تواند تا یک فرصت خوب یا یک سد بزرگ در راه انکشاف اقتصادی این کشور قرار گیرد.

از سال ۱۹۵۰ الی ۱۹۷۰م تقریباً ۹۰ فیصد تجارت خارجی این کشور با همسایه جنوبی آن هند انجام می شد، بعد از سال های ۹۰م این تناسب تغییر نمود، تجارت خارجی نیپال با دیگر کشورها نیز انکشاف می نماید و دلایل عمده این تغییرات انکشاف



نسبی صنعت، تنوع زیادتر در اقلام صادراتی و استفاده از تسهیلاتی که کشورهای پیشرفته برای ممالک کمترین انکشاف یافته وضع کرده بودند، این عوامل باعث گردید تجارت خارجی این کشور با هند از ۹۰ فیصد به ۵۰ فیصد در سال ۱۹۹۱م نزول نماید. در سال ۱۹۹۶م وضع تجارت به نفع هند تغییر خورد و هند سخاوتمندانه تولیدات نیپال را در خاک خویش از مالیه و حقوق گمرکی معاف کرد، که این امر سبب سرمایه گذاری های چند ملیتی در خاک نیپال گردید.

بدین ترتیب تجارت با هند دوباره ازدیاد یافته و دو ثلث تجارت نیپال با هند صورت می گیرد، و در سال ۲۰۱۵م بار دیگر روابط خراب گردید و سرحد بین دو کشور برای مدتی مسدود شد اما دوباره بعد از یک زمان عادی گردید. در این قسمت در مورد موافقتنامه های که بین دو کشور در مورد ترانزیت امضاء گردید مختصراً بررسی می شود:

الف - تاریخچه موافقتنامه های تجارت و ترانزیت:

اولین سند در سال ۱۹۵۰م بعد از استقلال هند (معاهده تجارتی بین دو کشور) به امضاء رسید. بر وفق این معاهده، هند به نفع نیپال «حق کامل بدون محدودیت ترانزیتی تجارتی» را شناخت.^۱ هند تسهیلات زیاد برای برآورده شدن ترانزیت اموال تجارتی نیپال فراهم نمود، اما این تسهیلات محدود و منحصر به تجارت ترانزیت بود.

معاهده تجارت و ترانزیت^۲ ۱۹۶۰م توافق بعدی که میان دو کشور به امضاء رسید، در این معاهده نیز مانند معاهده قبلی، حقوق کامل و بدون محدودیت نیپال در امور

۱- در ماده اول معاهده تجارتی، سال ۱۹۵۰م. متن انگلیسی ماده متذکره TREATY OF TRADE AND COMMERCE چنین تذکر گردید "FULL AND UNRESTRICTED RIGHT OF COMMERCIAL TRANSIT"
 ۲- THE TRADE AND TRANSIT TREATY 1960

ترانزیت تجارتی شناخته شده است. مدت اعتبار این معاهده ۱۰ سال بود.

در ۳۱ اکتوبر ۱۹۷۰م زمانی که اعتبار معاهده ۱۹۶۰م تمام شد، نیپال تقاضا نمود تا عوض معاهده قبلی، دو معاهده دیگر یکی در زمینه حق ترانزیت آن کشور به حیث کشور محاط در خشکه، و معاهده دومی در زمینه تجارت بین دو کشور امضاء گردد، اما هند این پیشنهاد را قبول نکرده، تأکید نمود که تنها یک معاهده مثل قبل به امضاء برسد. چون به موافقه نرسیدند از این رو نیپال پیشنهاد کرد تا معاهده منقضی شده یک سال دیگر تمدید یابد، تا طرفین به یک موافقه برسند. اما هند این پیشنهاد را نپذیرفته و محدودیت های در زمینه صادرات و واردات آن کشور یعنی تجارت ترانزیت وضع گردید. وقتی ترانزیت بعضی کالاهای ضروری نیپال متوقف شد، این وضع برای نیپال حکم محاصره اقتصادی^۱ را داشت.

ب - موافقتنامه های نافذ:

بالاخره در ۱۷ مارچ ۱۹۷۸م هند و نیپال دو معاهده جداگانه، اولی در مورد ترانزیت و دیگر در باره تجارت امضاء نمودند، و بدین ترتیب پیشنهاد سال ۱۹۷۰م نیپال در زمینه برآورده گردید. در مقدمه معاهده ترانزیت نیپال به حیث یک کشور محاط در خشکه یاد گردیده، حق دسترسی به بحر و از بحر برایش به رسمیت شناخته شده است.^۲

در این معاهده تسهیلات زیاد برای نیپال مخصوصاً در مورد جاده های ترانزیت و دیگر سهولت ها در نظر گرفته شده است. معاهده تجارت ۵ سال و معاهده ترانزیت ۷ سال اعتبار داشتند.

ECONOMIC BLOCKAD-۱

۲- ماده اول معاهده ۱۹۹۱م

معاهده ترانزیت دو کشور در سال ۱۹۹۱م و بعداً در سال ۱۹۹۹م با کمی تعدیلات و تغییرات معاهده سال ۱۹۷۸م دوام می یابد. در مقدمه مثل سابق حق دسترسی نیپال به بحر و از بحر شناخته شده، اما این اصل با آوردن اصل رویه بالمثل کمرنگ شده است.^۱

درج این دو اصل متناقض در معاهده به معنی در نظر نگرفتن وضعیت جغرافیایی خاص کشور محاط در خشکه بوده، و در تناقض با کنوانسیون حقوق بحر می باشد، چه بر وفق ماده ۱۲۵ کنوانسیون مذکور حق دسترسی آزاد ممالک محاط در خشکه یک حق انحصاری کشور محاط در خشکه نظر به وضع نامساعد جغرافیایی آن بوده، و به هیچ وجه تحت مقررات رویه بالمثل داخل نمی شود.

در ماده ۳ ترافیک ترانزیت محدودتر از ستاتیو برسولونا تعریف شده و اشخاص، بار مسافری و ترانسپورت شامل آن نمی گردد. ماده ۴، معافیت از حقوق گمرکی و دیگر مصارفات^۲ به جز تادیه معقول پول در برابر خدمات ترانزیت، طرفین جهت سهولت ترانزیت نقاط دخولی و خروجی ترافیک ترانزیت و گدام ها و محلات دیگر برای انبار نمودن کالاهای ترانزیت را مطابق مقررات مربوط توافق می نمایند.

ماده ۷ جهت استفاده از آزادی ابحار با کشتی های تجارتی نیپال از طرف هند رفتار مناسب در بنادر صورت گرفته، و هیچگاه کمتر از رویه که با دیگر کشتی های خارجی صورت می گیرد نخواهد بود. اما دیده می شود که کشتی های جنگی تحت مقررات این

۱- این حق در مقدمه معاهده ترانزیت تذکر یافته است. متن معاهدات ترانزیت و تجارت در کتاب

«نیپال کشور محاط در خشکه و حقوق بین الملل» SURYA P. SUBEDI, LANDLOCKED NEPAL AND INTERNATIONAL LAW, KATMANDO 1989 pp 85-112.

۲- به انگلیسی CHARGES

ماده نیامده، با وجودی که نیپال کشتی جنگی ندارد، و خارج نمودن آن از این سهولت ها از طرف کشور ساحلی درست نمی باشد.

ماده ۱۰ در مورد محدودیت های ترانزیت است که کشور ترانزیت می تواند جهت حفظ منافع مشروع و همچنان در زمینه امنیت خویش تدابیر لازم اتخاذ نماید. آوردن «منافع مشروع» یا «امنیت» بدون مشخص ساختن آن ها و به صورت مبهم، کشور ترانزیت می تواند به بهانه های مختلف مشکلات به ترانزیت مملکت محاط در خشکه ایجاد کند.

پروتوکول معاهده ۱۵ مسیر یا جاده را در خاک هند برای تجارت ترانزیت نیپال تعیین نموده است. همچنان نیپال حق دارد که از بنادر کلکته و هالندیا جهت تجارت با کشورهای سومی استفاده کند. افزون بر آن، موافقتنامه جهت استفاده از خطوط آهن هند بین دو کشور به امضاء رسیده، که مطابق آن خطوط آهن بین هالندیا و کلکته (هند) و برکنج (نیپال) از طریق راکسول RAXAUL در خاک هند می باشد، مورد استفاده قرار گرفته می تواند.

ج - ارزیابی:

در مورد موافقتنامه های که نیپال و هند عقد کرده اند، می توان چنین ارزیابی کرد: روی هم رفته نظر به موافقتنامه های سابق بین دو دولت، نیپال توانسته در بعضی ساحات موفقیت را از آن خود سازد.

اول عقد دو معاهده یکی در مورد ترانزیت و دیگر در زمینه تجارت. اولی وضع جغرافیایی نیپال به حیث یک کشور محاط در خشکه شناخته شد، و دوم اینکه برای نیپال ۱۵ مسیر یا جاده جهت دسترسی به بحر در نظر گرفته شده است.

اما به ارتباط حقوق اعاده شده به اصل رویه بالمثل از طرف هند، انکار حق نیپال

جهت رسیدن آن کشور به بحر بوده و فقط موضوع مثل یک معامله تجارتي عادی «چیزی بگیری- چیزی بدهید» در نظر گرفته شده است. این امر نقض ماده ۱۲۵ کنوانسیون حقوق بحر که قبلاً در زمینه معلومات ارائه شد، می باشد. همچنان مندرجات ماده ۱۲۶ کنوانسیون متذکره در نظر گرفته نشده، تا پروسیجر صادرات و واردات نیپال ساده گردد.

از میان بردن یا الغای اصل رویه بالمثل در مورد حق دسترسی به بحر و از بحر کشورهای محاط در خشکه یک پیشرفت حقوق بین الملل در جهت عدالت و مساوات بین المللی به شمار می رود، و نادیده گرفتن آن توسط مملکت که سالیان دراز از عدالت بین المللی طرفداری نموده، یک امر غیرعادی شمرده می شود.

بخش دوم

حقوق کشورهای محاط در خشکه به بحر

بیشتر از ۷۰ فیصد سطح کره زمین را آب های شور احتوا می کند که به چند اوقیانوس و چندین بحیره انقسام یافته است. در متون قدیم دری/ فارسی به این آب های شور دریا یا بحر گفته شده، چون در ادبیات شفاهی و نوشتاری افغانستان اصطلاح بحر معمول و مروج است، لذا در این کتاب هم از کلمه بحر بیشتر استفاده شده است، زیرا دریا به رودخانه اطلاق می گردد.

باید گفت امروز کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق بحر^۱ منبع اصلی حقوق بحر را تشکیل می دهد. این کنوانسیون به تاریخ دهم دسامبر ۱۹۸۲م در شهر مونتی گوئی/جامیکا توسط ۱۶۸ کشور در روز آخر کنفرانس سوم حقوق بحر به امضاء رسیده و به نام قانون اساسی بحر نیز شهرت دارد.

قواعد مندرجه این کنوانسیون اکثراً حقوق بین الملل عرفی در مورد حقوق بحر را بیان می کند، اما کنوانسیون متذکره یک سال بعد از پیوستن شصتمین کشور در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۶م مرعی الاجراء و نافذ شناخته شد. در حال حاضر ۱۶۸ کشور^۲ آن را به تصویب رسانیده یا به آن الحاق ورزیده است. جدول اعضای کنوانسیون یادشده در این کتاب درج است.

۱- این کنوانسیون در زبان انگلیسی UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF SEA و مخفف آن UNCLOS می باشد.

۲- تا سوم اپریل ۲۰۱۸ م به تعداد ۱۶۸ کشور در آن عضویت حاصل نمودند.

کنفرانس سوم حقوق بحر مدت ۹ سال (۱۹۷۳ تا ۱۹۸۲م) دوام کرد. کنوانسیون متذکره حدود ۴۰۰ ماده یا اصل بوده، ۳۴۰ ماده آن شامل اصل متن کنوانسیون می باشد و متباقی ماده‌ها در ضمایم گنجانیده شده اند. یعنی این کنوانسیون یک سند پیچیده و بغرنج می باشد. در اینجا مختصراً جریان سومین کنفرانس حقوق بحر و تاریخچه حقوق بحر مطالعه می شود و بحر به شکل فشرده تعریف می گردد.

الف - سومین کنفرانس حقوق بحر سازمان ملل متحد

(۱۹۷۳-۱۹۸۲م)

طوریکه گفته شد سومین کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد حقوق بحر به تاریخ ۳ دسامبر ۱۹۷۳م شروع و تا امضاء آن یعنی دهم دسامبر ۱۹۸۲م مدت ۹ سال را در بر گرفت.

در جریان این کنفرانس مواضع دولت ها در باره اکثر موضوعات و مطالب چنان متفاوت بود که تهیه و تصویب هر گونه متن به عنوان اساس مذاکرات از طریق رأی گیری مؤثریت نداشت، زیرا کشورهای بزرگ صنعتی که تحقق کنوانسیون به پذیرش و موافقه آن ها ارتباط داشت در صورت رأی گیری در اقلیت کوچک قرار می گرفتند، لذا در نتیجه لازم دیده شد تا جهت پذیرش پیشنهادات و متن ها از روش Consensus^۱ یا (اجماع) کار گرفته شود، در تمام مدتی که کنفرانس جریان داشت، عین روش عملی شد.

۱- Consensus کلمه لاتینی که به دری/فارسی به اجماع ترجمه گردیده، به معنی توافق عمومی می باشد، یعنی مخالفت در برابر پیشنهاد یا متن وجود نداشته باشد.

با اتخاذ این روش کنفرانس توانست چندین «متن مذاکره» و طرح حاوی مواد مربوط به همه مسایل طرف مباحثه کنفرانس را که توسط رؤسای سه کمیته اصلی کنفرانس تهیه شده بود تصویب نماید.

در جریان کنفرانس از همبستگی های سنتی (شمال- جنوب) و (شرق- غرب) تا اندازه زیاد کاهش به عمل آمده بود. برخلاف آن، گروپ های به اساس منافع مشترک تشکیل یافتند، قدرت های صنعتی که به آزادی بحر اهمیت زیاد قایل بودند؛ در مقابل کشورهای ساحلی رو به انکشاف که طرفدار توسعه حداکثر صلاحیت ها در ابحار نزدیک خود بودند، قرار گرفتند.

بدین ترتیب در کنفرانس موافقه همه گروپ ها لازم بود تا متن به تصویب می رسید.

گروپ سومی که اهمیت بیشتر برای این نوشته دارند؛ عبارت از گروه متشکل از ممالک محاط در خشکه و کشورهای که از لحاظ جغرافیای وضع نامساعد داشتند، بودند. همان بود که این گروپ جهت به دست آوردن حقوق ممالک محاط در خشکه چه در قسمت دسترسی به بحر و چه حق استفاده از منابع بحری نقش به سزایی داشتند.

طوری که اشاره شد کنوانسیون حقوق بحر دارای ۱۷ بخش و ۳۲۰ ماده است که بخش دهم آن به دسترسی آزاد و ترانزیت کشورهای محاط در خشکه اختصاص یافته است، و نیز در سایر بخش های کنوانسیون از حقوق و مکلفیت های ممالک محاط در خشکه در پهلوی کشورهای ساحلی تذکر به عمل آمده و در کنوانسیون چند اصطلاح مهم که در اسناد حقوقی بین المللی قبلی به نظر نمی رسید، نیز گنجانیده شده که

مهمترین آن‌ها منطقه اقتصادی انحصاری و منطقه اعماق ابحار است که به نام «میراث مشترک بشریت» یاد می‌گردد و در این کنوانسیون درج گردیده است.

بر وفق این کنوانسیون، رژیم حقوقی ابحار به قسمت‌های مختلف بحر از هم متفاوت اند، و هر قدر که بحر به کشورهای ساحلی نزدیکتر باشد، به همان اندازه حاکمیت کشور مذکور بالای آن بیشتر می‌باشد. در عین حال عمدتاً به مناطق ذیل انقسام یافته است: آب‌های داخلی (مانند بنادر)، بحر ساحلی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی، فلات قاره و همچنان بحر آزاد و بستر آن که به نام میراث مشترک بشریت یاد می‌شود.

جهت دانستن بهتر تحولات و انکشافات حقوق بحر و بالاخره انفاذ کنوانسیون ۱۹۸۲م به سابقه، تاریخچه و تغییراتی که باعث ایجاد این کنوانسیون گردیده، مرور کوتاهی صورت می‌گیرد و بعد تلاش‌های گروپ کشورهای محاط در خشکه و ممالک دارای وضع جغرافیای نامساعد مطالعه می‌شود. اما در ابتداء در این جا لازم دیده می‌شود بحر مختصراً تعریف گردد.

تعریف بحر:

جغرافیه دانان، بحر را مجموعه ساحاتی که حاوی آب‌های شور بوده تعریف می‌کنند، اما از نقطه نظر حقوق بین الملل ساحات مختلفی که دارای آب شور می‌باشند، این آب‌ها به شرطی شامل بحر شده می‌توانند که در همه کره زمین باهم پیوسته یا در ارتباط باشند، و آب‌های شور بسته مانند جهیل‌های بزرگ مثل کسپین از لحاظ حقوقی نمی‌توانند شامل تعریف بحر شوند.

همچنان بر وفق پرنسپ های حقوق عمومی بین الملل تعریف بحر بر علاوه آب های شور، بستر آن و زیر بستر نیز شامل بحر آزاد و منطقه می باشند، این همه موضوعات در کنفرانس سوم حقوق بحر مورد مطالعه و مباحثه قرار گرفت.

ب- تاریخچه توسعه صلاحیت های کشورهای ساحلی در بحر و شکل گیری کنوانسیون حقوق بحر:

۱- عمومیات:

به طور عرفی و سنتی دو اصل عمده بر حقوق بحر حکمفرما بوده که عبارت اند: یکی حق دولت های ساحلی بالای منطقه تحت کنترل آن ها، باریکی در طول ساحل آن، و دیگر اینکه خارج از این ساحه بحر آزاد خارج از صلاحیت های ملی قرار داشته اند و اصل آزادی بر آن حکمفرما بود.

بعضی دولت ها تلاش ورزیده اند تا مناطق وسیع بحر را به تصرف خویش درآورند، مثلاً روم (قبل از میلاد مسیح و در شروع میلاد) بحیره مدیترانه را تحت سلطه خود می دانست، بعداً در قرون ۱۶ و ۱۷ م اسپانیا و پرتغال ادعای حاکمیت به منطقه بزرگ ابهار را داشتند.

در قرن ۱۷ هوگو گروتیوس Hugo Grotius هالندی در کتاب مشهور خویش^۱ (بحر آزاد) از آزادی ابهار دفاع می کرد، در حالی که جان سلدن John Selden انگلیسی

۱- کتاب تحت عنوان Mare Liberum یا بحر آزاد توسط هوگوگروتیوس Hugo Grotius در سال

۱۶۰۹ م به چاپ رسید.

در کتاب خویش مدافع (بحر بسته)^۱ بود، تا بالاخره نظر گروتیوس برنده شناخته شد و اکثریت دول و نظریه پردازان از آزادی بحر دفاع نموده اند.

باید گفت که طی مدت طولانی بحر به حیث راه ارتباطی مدنظر بود، و از طرف دیگر بحر منبع سرشار ماهی و دیگر منابع بحری می باشد، و فکر می شد که این مخزن تمام شدنی نیست و صید ماهی با وسایل دست داشته آن زمان قابل تشویش نبود، مگر در قرن فعلی ماهیگیری با وسایل مدرن و به حجم بیشتر مایه نگرانی شده است. پیشرفت و انکشافات سریع صنعتی باعث استفاده بیشتر و گسترده تر منابع بحری گردید.

بنابر آن اکثریت ممالک ساحلی خواستار حق نظارت و مراقبت از منابع نزدیک و وسیع ساحل خویش شدند، اما این همه خواست ها و تقاضاها در اطراف مفهوم بنیادی «آزادی بحر» بناء گردیده توسعه یافت، لذا آزادی بحر به یک فکر و عُرف بین المللی تبدیل شد.



۱- کتاب تحت عنوان Mare Clausum یا بحر بسته توسط John Selden در سال ۱۶۳۵ م به نشر رسید.

از اواسط قرن ۱۹م به بعد این قواعد عُرفی تدوین و ترتیب گردیدند که در آن راستا اعلامیه مورخ ۱۸۶۵م پاریس در باره جنگ بحری می باشد که در آن قواعد جنگ توضیح شده، بعداً طی دومین کنفرانس لاهه در سال ۱۹۰۷م در زمینه روشنی بیشتر انداخته شد. در ۱۸۹۷م به ابتکار کمیته دریانوردی بین المللی یا CMI^۱ و به کمک حقوق دانان، یک تعداد کنوانسیون ها در باره تأمین امنیت بحر نافذ گردید.

سازمان بین المللی دریانوردی یا IMO^۲ که هدف آن تسهیل همکاری ها و مبادله اطلاعات بین کشورهای عضو جهت به وجود آوردن معیارهای بلند مصونیت، حفظ و امنیت است، و این سازمان که یکی از مؤسسات اختصاصی سازمان ملل متحد می باشد، در انکشاف حقوق بحر کمک به سزایی نمود و به ابتکار آن کنوانسیون های زیادی در موارد امنیت، مصونیت و حفظ بحر و پیشگیری از آلودگی های بحر به وسیله کشتی ها و همچنان تصویب کنوانسیون های متعدد دیگر به ارتباط امور کشتی رانی در بحر را متضمن بود.

بعد از اختتام جنگ جهانی دوم (۱۹۴۵م) کار تدوین Codification حقوق بحر سرعت گرفت. البته چند عامل عمده باعث این امر گردید که عبارت از انکشاف سریع صنعت، صید ماهی، کشف منابع انرژی امکان استفاده منابع معدنی بستر و زیر بستر ابحار مخصوصاً در فلات قاره ممالک مجاور بوده اند.

۱- کمیته دریانوردی بین المللی در سال ۱۸۹۷م جهت پیشبرد هماهنگی قواعد ملی دریانوردی ایجاد شد.

۲- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION در ۶ مارچ ۱۹۴۸م در کنفرانس

ژینو/جینوا ایجاد گردید و قبل از این تاریخ، به نام سازمان مشورتی بین الحکومتی دریانوردی یاد می شد که مقر آن در لندن می باشد.

در سال ۱۹۴۸م سکرتریت/دارالانشاء سازمان ملل متحد از کمیسیون حقوق بین الملل CDI تقاضا نمود تا در زمینه تدوین یا کودیفیکیشن حقوق بحر اقدام نماید، چنانچه در ۱۹۴۹م کمیسیون این موضوع را در دستور کار خویش قرار داده و مسوده کنوانسیون را تهیه نمود که به اساس آن در ۱۹۵۷م مجمع عمومی سازمان ملل متحد تدویر یک کنفرانس را به اساس مسوده کمیسیون حقوق بین الملل دعوت نمود.^۱

کنفرانس مذکور در سال ۱۹۵۸م دایر شد که اولین کنفرانس سازمان ملل متحد در باره حقوق بحر بوده و ۴ کنوانسیون در رابطه به موضوع متذکره تصویب گردید، که عبارت اند از کنوانسیون های: ۱- بحر ساحلی یا سر زمینی، ۲- بحر آزاد، ۳- منابع بیولوژیک و ماهی گیری، و ۴- فلات قاره یی به اضافه یک پروتوکول با امضاء اختیاری جهت حل و فصل اجباری اختلافات.



۱- INTERNATIONAL LAW COMMISSION توسط قطعنامه مجمع عمومی تأسیس و اصلی این کمیسیون توسعه و تدوین حقوق بین الملل می باشد و دارای ۳۴ عضو بوده و برای ۵ سال از جمله حقوقدانان کشورهای مختلف توسط مجمع عمومی انتخاب می گردند. در حال حاضر (۲۰۲۱م)، ۸ عضو مسلمان دارد.

این کنفرانس با وجود موفقیت نسبی در زمینه، نتوانست در قسمت عرض بحر ساحلی و منطقه ماهی گیری دولت ها به توافق برسد، از همین سبب کنفرانس دوم پیرامون حقوق بحر در سال ۱۹۶۰م برگزار گردید. این کنفرانس هم نتوانست موضوعات متذکره را حل نماید، علت عمده شکست کنفرانس متذکره آن بود که کشورهای رو به انکشاف مخصوصاً ممالک امریکای لاتین به صورت گسترده، مالکیت قسمت بیشتر بحر نزدیک ساحل خویش را تقاضا می نمودند، این کشورها هراس داشتند که به علت مشکلات اقتصادی و عقب ماندگی فنی و تخریکی خویش نتوانند به درستی از منابع بحری نزدیک قلمرو خود استفاده کنند و ممالک پیشرفته از آن بهره ور شوند. مدت مدیدی نگذشته بود که بنابر افزایش سریع استفاده از منابع بحر معلوم گردید که کنوانسیون های فوق جوابگوی نیازمندی های مورد نظر نمی باشند.

ماهی گیری از ساحه فعالیت محلی ممالک ساحلی خارج گردیده، کشتی های بزرگ مجهز با کارخانه های پروسس کشورهای صنعتی در نزدیک سواحل ممالک رو به انکشاف منابع زنده بحر را به شکل بی سابقه شکار می نمودند. تانکرهای بزرگ نفتکش مقادیر عظیم نفت را حمل و نقل می نمودند و حادثات وحشتناک زیاد به وقوع پیوست، که اسباب آلودگی های نفتی ناشی از استخراج نفت در فلات قاره که توسعه وسیع پیدا نموده بود با سایر مسایلی که سبب تاراج منابع و آلودگی بحری شده بود، گردید. علاوه بر پیشرفت صنعت باعث شد تا از منابع اعماق بحر که سرشار از سنگ (کلوخه) های بولی متالیک است، استفاده گردد.

به اضافه آن بسیاری از ممالک تازه به استقلال رسیده که در شکل گیری کنوانسیون های ۱۹۵۸م نقش نداشتند، طرفدار تجدید کنوانسیون های متذکره بودند.

این همه عوامل منجر به حمایت وسیع قواعد جدید در مورد حقوق ابحار گردیدند، اما این بار برخلاف کنفرانس تهیه اسناد به کمیسیون حقوق بین الملل سپرده نشده بلکه این وظیفه به عهده کمیته اعماق ابحار گذاشته شد که در سال ۱۹۶۵ م ایجاد گردیده بود، در نتیجه یک کمیته سیاسی جاگزین کمیسیون حقوقی گردید.

کمیته بستر ابحار در سال ۱۹۷۳ تا ۱۹۸۲ م مؤلف بود تا مقدمات برگزاری کنفرانس را تدارک نماید. کمیته متشکل از ۳ کمیته فرعی بود:

کمیته فرعی **اولی** مسایل مربوط به نظام حقوقی بستر اعماق ابحار، **دومی** مربوط به موضوعات بحر سر زمینی، فلات قاره، منطقه انحصاری اقتصادی، بحر آزاد و منابع زنده آن، مناطق ماهی گیری، و دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر و غیره و **سومی** مسایل مربوط به حفاظت محیط زیست بحری و تحقیقات اختصاصی علمی بحری داشت.

محول ساختن برگزاری کنفرانس سوم حقوق بحر به کمیته بستر ابحار، نسبت به صبغه حقوقی بیشتر رنگ سیاسی داشت و به همین سبب موضوع به کمیته اول مجمع عمومی یعنی کمیته سیاسی و امنیتی محول گردید، در حالی که کمیته ششم مجمع عمومی مسئولیت رسیدگی به موضوعات حقوقی را دارا می باشد.

از شروع کنفرانس سوم حقوق بحر موضع گیری ممالک اشتراک کننده که تعداد شان به حدود ۱۵۰ کشور می رسید، نظریات شان چنان متفاوت بود که حتی تهیه یک متن جهت سهولت کار کنفرانس که به عنوان اساس کار کنفرانس قرار گیرد، امکان پذیر نبود.

به ارتباط موضوع کتاب، در اینجا مختصراً به تلاش های ممالک محاط در خشکه که یکجا با کشورهای دارای وضع جغرافیای نامساعد، جهت تأمین حقوق شان روشنی انداخته می شود:

۲- تلاش های باهمی کشورهای محاط در خشکه و ممالک از لحاظ جغرافیای دارای وضع نامساعد و تدوین متن مصالحوی بخش دهم کنوانسیون:

این گروپ کشورها متشکل از ۵۵ مملکت عضو^۱ در کنفرانس سوم حقوق بحر از اهمیت خاصی برخوردار بودند، که اکثراً در مقابل گروپ کشورهای ساحلی که ۶۰ عضو داشت قرار می گرفت. هر دو گروپ دارای اعضای بودند که از ممالک پیشرفته و در حال انکشاف متشکل بودند. گروپ اولی بسیار منسجم و یکپارچه بود و از همین سبب مانع تصامیمی می شدند که منافع شان در آن مدنظر قرار نداشت و بیشتر طرف مقابل را به مصالحه، سازش و توافق مجبور می ساختند. از همین نقطه نظر بخش دهم کنوانسیون حقوق بحر که مربوط به کشورهای محاط در خشکه می باشد، باوجود کاستی های زیاد نیز بهترین سند مصالحوی بین المللی است که در این مورد تا به حال به تصویب رسیده است.

گرچه ممالک محاط در خشکه که آن ها هم دارای وضع جغرافیای نامساعد اند، اما درجه احتیاج شان با کشورهای ساحلی دارای وضع جغرافیای نامساعد از نگاه دسترسی به بحر متفاوت است.

طوری که قبلاً مطالعه گردید، گروپ ممالک محاط در خشکه در کنفرانس حقوق بحر ۱۹۵۸م عرض وجود نمود، اما گروپ کشورهای دارای وضع جغرافیای نامساعد برای

۱- ۲۹ کشور محاط در خشکه و ۲۶ کشور دارای وضع نامساعد جغرافیایی (LUDUVIC-CAFLISCH). منبع قبلاً تذکر یافته است.

بار اول در سال ۱۹۶۸م در چهارچوب کمیته بستر ابحار شکل گرفت.

تعریف کشورهای دارای وضع جغرافیای نامساعد بسیار مشکل است، زیرا بعضی از آن ها به مقایسه نفوس و وسعت خویش دارای سواحل کوتاه می باشند مثل عراق و کانگو (زایر)، بعضی هم فلات قاره شان محصور به فلات قاره ی ممالک دیگر ساحلی همسایه بوده بعضاً منطقه اقتصادی انحصاری زیاد کوچک و یا ساحلی در بحیره های نیمه بسته قرار دارند، لذا این گروپ کشورها یک گروپ متجانس نبوده در شرایط متفاوت جغرافیایی قرار داشته و از نگاه اقتصادی یک تعداد شان دارای منطقه اقتصادی نادر و فقیر می باشند مثل سنگاپور، جامایکا، تانزانیا و هر دو جرمنی شرقی و غربی (که فعلاً یک کشور است) بودند.

در ۲۲ مارچ ۱۹۷۶م در جریان کنفرانس سوم حقوق بحر کشورهای ذیل را عضو این گروپ می شمردند:

در افریقا:

- ۱_ حبشه (در آن وقت اریتریا جزء قلمرو این کشور بود) یک کشور ساحلی،
- ۲_ گامبیا ۳_ سودان، ۴_ زایر (جمهوری دیموکراتیک کانگو).

در امریکای جنوبی:

- ۱_ جامایکا

در آسیا:

۱- بحرین، ۲- عراق، ۳- اردن، ۴- کویت، ۵- قطر، ۶- سنگاپور، ۷- امارات متحده عربی.

در اروپا:

۱- بیلا روس، (جزء قلمرو اتحادشوری سابق) حالا یک کشور محاط در خشکه است. ۲- فنلند، ۳- جرمنی دیموکراتیک، ۳- جرمنی فدرال، ۴- هالند، ۵- پولند، ۶- سویدن، ۷- بلغاریا، ۸- بلجیم.

در این مرحله تعداد شان به ۲۱ کشور می رسید که یکجا با کشورهای محاط در خشکه یک گروپ مهم را تشکیل می دادند.

به همین سبب بعضی مواد کنوانسیون حقوق بحر ۱۹۸۲م به این گروپ اختصاص یافته است، چنانچه مواد ۷۰ تا ۷۳ بخش پنجم در مورد منطقه انحصاری اقتصادی-طوری که بررسی خواهد گردید، مواد متذکره به ممالک اختصاص یافته است که از نظر جغرافیای نامساعد شناخته شده اند.

خواست اساسی این گروپ مثل یکی از تقاضاهای کشورهای محاط در خشکه عبارت از اشتراک به منابع زنده و معدنی ابحار بود. در اینجا تذکر این نکته فقط به خاطر اتحاد شان در کنفرانس سوم حقوق بحر به حیث یک گروه مهم فشار بود که توانست ممالک دیگر را به مصالحه وادار سازد.

استفاده از منابع زنده بحری از قدیم الایام مورد علاقه بشر بوده است، منابع معدنی

موجود در ابحار نیز طی دهه های اخیر توجه کشورهای را به خود جلب کرده، زیرا ابحار سرشار از وجود نفت و سایر منابع معدنی می باشد و ممالک محاط در خشکه سعی ورزیده اند تا سهم عادلانه از این منابع را داشته باشند.

مزیت کنوانسیون ۱۹۸۲م این است که همه مسایل مربوط به ابحار به صورت کُل در یک سند گنجانیده شده است، اما مشکل آن است که بحر به چندین بخش از هم مجزا شناخته شده و کنترل قسمت زیاد آن که در عُرف و اسناد قبلی سابقه نداشت، به کشورهای ساحلی محول شده است.

در این بخش ابتداء حقوق کشورهای محاط در خشکه در مناطق خارج از صلاحیت ملی دولت های ساحلی و در قسمت دوم حقوق ممالک محاط در خشکه در مناطق تحت صلاحیت دولت های ساحلی درج شده است.

فصل اول

حقوق کشورهای محاط در خشکه در مناطق خارج از حوزه قضایی دولت های ساحلی در بحر

موضوع حقوق کشورهای محاط در خشکه به منابع بحری خارج از صلاحیت دولت ها دارای دو جنبه اساسی می باشد:

اول: دسترسی آن ها به منابع بحر آزاد و حق کشتی رانی و

دوم: حقوق شان در منابع بستر اعماق ابحار و نقش شان در نظام این منطقه.

۱- دسترسی و حقوق کشورهای محاط در خشکه به منابع و آزادی های بحر آزاد:

بر وفق ماده دوم کنوانسیون ۱۹۵۸ م و ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ م تمام آزادی های بحر آزاد توسط کشورهای جهان اعم از ممالک ساحلی و کشورهای محاط در خشکه قابل اعمال است. لذا در این زمینه دول محاط در خشکه دارای حقوق مساوی با دول ساحلی می باشند. آزادی های که در این مورد در ماده ۸۷ درج است عبارت اند از:

- آزادی کشتی رانی،
- آزادی پروازها بر فراز بحر آزاد،
- آزادی ماهی گیری،
- آزادی عبور کیبل ها، پایپ ها یا لوله گذاری در بحر،

- آزادی ساختمان جزیره های مصنوعی،
- آزادی تحقیقات و تتبعات علمی در بحر.

دو فقره اخیرالذکر شامل این آزادی ها قبلاً در ماده دوم کنوانسیون بحر آزاد ۱۹۵۸ م ژینو/جینوا به صراحت ذکر نشده بود، باقی همه در ماده متذکره کنوانسیون ژینو/جینوا آمده است. دیده می شود که تساوی حقوق جهت استفاده از این آزادی ها برای همه کشورها به شمول دولت های محاط در خشکه پذیرفته شده است.

ماده ۸۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ م مانند ماده اول کنوانسیون ۱۹۵۸ م ژینو/جینوا، بحر آزاد به شکل منفی تعریف شده است، یعنی بحر آزاد شامل تمام مناطقی می باشد که در ساحه منطقه انحصاری اقتصادی، بحر سر زمینی (یا ساحلی) و آب های داخلی یک دولت قرار ندارد، و همچنین داخل آب های مجمع الجزایر کشور مجمع الجزایر نباشد.^۱

بحر آزاد یک منطقه بدون صاحب یا مالک^۲ نبوده، هیچ کشور حق مالکیت بر آن را ندارد و همچنین تمام خصوصیات یک منطقه مشترک را ندارد.

- ۱- آب های مجمع الجزایر قسمتی از بحر است که در داخل محوطه یک کشور مجمع الجزایری (مثل اندونیزیا) در آن قرار دارد، یعنی این آب ها داخل خطوط مبدأ کشور مجمع الجزایری واقع گردیده است و آب های مذکور آب های داخلی تلقی نگردیده اما شباهت های زیادی به آن دارد.
- ۲- Res nullius بدون مالک، همچنان اصطلاح لاتین مذکور که می تواند مورد مالکیت خصوصی و شخصی قرار گیرد.
- ۳- RES COMMUNIUS یک اصطلاح لاتینی است، معنی آن مال مشترک همه بوده مورد مالکیت و استفاده شخصی قرار گرفته نمی تواند.

این تعریف یعنی بحر مشترک زیادتر به تعریف «میراث مشترک بشریت که در قسمت بستر و زیر بستر اعماق ابحار اعمال می گردد، بعداً مورد مطالعه قرار خواهد گرفت، اطلاق می گردد.»

بحر آزاد ساحه مشترک همه دول و اتباع آن ها بوده، می تواند از آن استفاده کنند و هیچ کشوری نمی تواند بخشی از بحر آزاد را به خود ضمیمه کند.

در این جا آزادی های را که در کنوانسیون حقوق بحر ذکر گردیده مورد بررسی قرار می دهیم، به خصوص از آزادی کشتی رانی، آزادی ماهی گیری و آزادی پرواز صحبت مفصل تر به عمل خواهد آمد.

الف - حقوق کشتی رانی و افراشتن بیرق دول محاط در خشکه:

کنوانسیون ۱۹۵۸ م ژینو/جینوا مقرر می دارد که کشتی های تمامی کشورها به شمول ممالک محاط در خشکه حق عبور بی ضرر از بحر سر زمینی را داشته و از آزادی کشتی رانی در آب های ماورای آن برخوردار می باشند.



در مواد ۱۷، ۳۸، ۵۸، ۸۷ و ۹۰ کنوانسیون ۱۹۸۲م حق کشتی رانی کشورهای محاط در خشکه با صراحت تمام در این کنوانسیون مانند کنوانسیون های ژینو/جینوا بیان شده و این امر با حقوق عرفی بین الملل مطابقت دارد.

در حال حاضر تنها یک تعداد محدود از ممالک محاط در خشکه دارای کشتی های تجارتی هستند و بالفعل از حقوق خویش استفاده می کنند که در اخیر این بحث در یک جدول توضیح داده شده است.

گفتنیست که قبل از شروع جنگ جهانی اول (۱۹۱۴م) در مورد موضوع حق کشتی رانی و افراشتن بیرق های کشورهای محاط در خشکه بر فراز کشتی های مربوط شان تردیدهای وجود داشت و بعضی ممالک مخالف آن بوده و استدلال می کردند که چون کشورهای محاط در خشکه دارای بنادر بحری نیستند، لذا نمی توانند برای کشتی های خویش تابعیت اعطا نموده و کنترل مؤثر و همه جانبه بر آن ها داشته باشند.

اما بعد از اختتام جنگ جهانی اول (۱۹۱۸م) انکشافاتی در راستای تدوین حقوق کشتی رانی صورت پذیرفت. حق داشتن کشتی و افراشتن بیرق های شان را بر فراز کشتی های مربوط کشورهای محاط در خشکه، در کنوانسیون وارسا Warsaw Convention و سایر تعهدات صلح، این حق به کشورهای محاط در خشکه به رسمیت شناخته شد.^۱

۱ - قبل از شروع جنگ جهانی اول نیز اقداماتی توسط دولت سویس در این جهت صورت گرفت که در ابتداء به مخالفت های بعضی کشورها مخصوصاً فرانسه رو به رو گردید، اما در اثر تلاش های

در ماده ۲۷۳ (فقره آخر) معاهده وارسا ۲۸ جون ۱۹۱۹م^۱ آمده است: «ممالک عهدکننده موافقه به شناسایی کشتی های کشور متعهد و اشتراک کننده که ساحل بحری ندارند تعهد می نمایند زمانی که آن ها در محل واحد و در داخل قلمرو شان ثبت شده باشند و محل متذکره به حیث بندر ثبت شناخته می شود.» با وجودی که این معاهدات مختص به کشورهای محاط در خشکه نبوده، دارای مندرجات بسیار مهم در زمینه های کشتی رانی این کشورها می باشد.

حق متذکره در جریان کنفرانس ۲۰ اپریل ۱۹۲۱م ارتباطات و ترانزیت جامعه ملل به صورت اعلامیه صادر شده، لذا برای بار اول در تاریخ همچو یک اعلامیه رسمی و مختص برای ممالک محاط در خشکه صادر می گردد. میان این اعلامیه و متن معاهده وارسا شباهت زیاد موجود است، در آن چنین تذکر رفته است:



پیگیر این کشور، بالاخره مخالفت ها از بین رفت و اولین هیئت دیپلماتیک سویس به جاپان توسط کشتی متعلق به سویس و با بیرق سویس انتقال یافت.

۱- جامعه ملل، کنفرانس بارسلونا. متون مکمل کنوانسیون ها، سفارشنامه ها تصویب شده PAYOT GENEVE, 1921, PP. 60 و بعدی.

امضاءکنندگان با صلاحیت به نمایندگی از دول متبوع خویش اعلام می دارند: «کشتی های با بیرق ممالک محاط در خشکه را به رسمیت شناخته، زمانی که در یک جای واحد در قلمرو آن کشور ثبت شده باشد و محل مذکور برای این کشورها بندر ثبت شده شمرده می شود.»

ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ م ژینو/جینوا این امر را تأیید نموده است. تمام کشورهای ساحلی و غیر ساحلی حق داشتن کشتی ها با بیرق های خویش را در ابحار آزاد دارند، کنوانسیون ۱۹۸۲ م نیز در ماده ۷۶ عین متن را حایز است.

باید متذکر شد که داشتن کشتی با بیرق یک کشور ضمیمه حاکمیت آن کشور بوده و ضرورت به شناسایی از طرف سایر کشورها ندارد، اما با آنهم این اعلامیه که اولین سند در زمینه می باشد به طور خاص به نام ممالک محاط در خشکه از طرف کشورهای مهم آن زمان صادر گردیده، از اهمیت خاص برخوردار است.

بر وفق بند اول ماده ۹۲ کنوانسیون حقوق بحر کشورهای صاحب بیرق صلاحیت انحصاری را در کشتی های مربوطه خود در بحر آزاد داشته و کشتی های مربوط به آن ها هم حیثیت قلمرو شان را دارا است و قوانین موضوعه همان کشور در آن قابل تطبیق است.

نظریه قلمرو بودن کشتی مربوط را چندین تصمیم قضایی و حکمیت تأیید کرده است، چنانچه محکمه دایمی بین المللی در حکم خویش تذکر می دهد: «نتیجه اصل آزادی ابحار آن است که کشتی ها در بحر آزاد حیثیت قلمرو آن دولتی را دارد که حامل بیرق آن است، زیرا همانند قلمرو آن دولت اقتدار خود را در آن جا به کرسی می نشاند و

هیچ دولت دیگر نمی تواند اقتدارش را در آن جا اعمال کند، لذا کشتی های ممالک محاط در خشکه در بحر آزاد همانا حیثیت قلمرو شان را داشته و تحت حاکمیت انحصاری شان قرار دارد.

۱- قضیه لوتوس: در دوم اگست ۱۹۲۶م کشتی فرانسوی به نام لوتوس با یک کشتی ترکی در بحیره اژه تصادم کرد، و محکمه دایمی بین المللی حکم خویش را مبنی بر صلاحیت انحصاری دولت صاحب کشتی صادر نمود.

کشورهای محاط در خشکه دارای کشتی های تجارتی با معلومات ظرفیت مجموعی به تن یا تناژ

شماره	اسم کشور	ظرفیت مجموعی به تن یا تناژ
۱	اطریش	92765
۲	آذربایجان	654912
۳	بولویا/بولیوی	14913
۴	بروندی	8000
۵	حبشه	79520
۶	مجارستان/هنگری	45105
۷	قزاقستان	880819
۸	لوگزامبورگ	1348
۹	مالی	200
۱۰	یوگاندا	5091
۱۱	پراگوای	39115
۱۲	جمهوری افریقای مرکزی	31020
۱۳	سویس	382176
۱۴	سلواک	92765
۱۵	چک	140304
۱۶	ترکمنستان	32128
۱۷	زامبیا	23000

منبع: کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد یونکتاد UNCTAD، بررسی ترانسپورت بحری

UNCTAD/RMT/(95)1,1995

ب - آزادی ماهی گیری:

کشتی های تمام ممالک جهان اعم از ساحلی و غیر ساحلی حق استفاده از منابع بحر آزاد را داشته و حق دسترسی به ذخایر ماهی و استفاده از آن ذخایر را دارند، این موضوع در ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ م صراحت دارد. با وجودی که قسمت عمده ذخایر ماهی جهان فعلاً در محدوده مناطق انحصاری اقتصادی ممالک ساحلی با ۲۰۰ مایل ساحلی قرار داشته و خارج از ساحه بحر آزاد می باشد، با آنهم کنوانسیون ۱۹۸۲ م مقرر داشته که در بحر آزاد ماهی گیری برای عموم کشورها به شمول ممالک محاط در خشکه آزاد است و فقط محدودیت های در مورد بعضی انواع ماهی ها و شکار افراطی ماهی وجود دارد.

رعایت این محدودیت ها بر عهده ممالک ذینفع گذاشته شده است که در اداره و مدیریت آن همکاری نمایند و در صورت لزوم از تخصص کمیسیون های بین المللی استفاده کنند (مواد ۸۷ و ۱۱۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ م).

قابل ذکر است که این آزادی ماهی گیری در بحر آزاد برای همه کشورها بیشتر به نفع ممالک پیشرفته است که دارای سرمایه و تکنالوژی لازم بوده و می توانند با کشتی های بزرگ مجهز با کارخانه های پرورس ماهی به فاصله های دور به شکار ماهی می پردازند در حالی که برای کشورهای رو به انکشاف مانند اکثریت ممالک محاط در خشکه در عمل ماهی گیری در ابشار آزاد ناممکن خواهد بود.

اثر بسیار مهم ماهی گیری آزاد و نامحدود در بحرهای آزاد این است که تعداد زیاد کشتی ها به ماهی گیری بیش از حد پرداخته و اثرات بد اقتصادی و محیط زیست را در آن مناطق به وجود می آورند که در نتیجه این روش غیر مسئولانه به ضرر و خساره محیط

زیست و همهٔ جهانیان تمام خواهد شد.

حقوق بین الملل موجود ذخایر ماهی ابحار را تمام شدنی دانسته و در زمینه مقرراتی جدی را وضع کرده است. در جریان کنفرانس سوم حقوق بحر، اشتراک کنندگان در مجموع آگاه بودند که ماهی گیری تنظیم نشده و بی بند و بار یا غیر فنی و مسلکی در بحر آزاد باعث از بین رفتن بسیاری از نسل های کمیاب و ذخایر ماهی ها شده و همین تشویش سبب آن شد تا در زمینه قواعدی وضع گردد.

ماده های ۱۱۷ تا ۱۲۰ کنوانسیون ۱۹۸۲م در زمینهٔ جلوگیری از ماهی گیری بی حد و حصر، دولت های ذینفع را در منطقهٔ بحر آزاد وظیفه داده تا در مدیریت، اداره و حفاظت منابع ماهی همکاری نمایند و در صورت ضرورت از کمیسیون های بین المللی ماهی گیری مطالبهٔ کمک نمایند.

در سال های بعد از تصویب کنوانسیون متذکره، کمیسیون های بین المللی که تعداد شان به بیش از ۲۰ می رسد، وظایف خویش را بر اساس مندرجات کنوانسیون حقوق بحر عیار ساختند.

سازمان مواد غذایی و زراعت جهان (FAO) در گزارش سال ۲۰۱۳م پیرامون وضع ماهی گیری در جهان چنین نوشت:

«طی مدت بسیار کوتاه یعنی چند دهه، ماهی گیری مخصوصاً ماهی گیری عنعنوی به ماهی گیری صنعتی تقریباً در تمام ابحار و اوقیانوس ها توسعه یافته از بسیاری ذخایر ماهی های ابحار یا بیش از حد برداشت شده یا کاملاً از بین رفته است، لذا وضعیت

نهایت وخیم بوده با آنهم امید نجات هنوز هم متصور است.»^۱

در گزارش گفته شده که دو سوم ۲/۳ ذخایر ماهی جهان که در حدود ۷۰ فیصد مقدار ماهی جهان را تشکیل می دهد، یا کاملاً از بین رفته یا بیش از حد از آن استفاده می گردد یا در حالت بسیار بحرانی قرار داشته است.

در حالی که مصرف ماهی در جهان هر روز بیشتر می گردد. بعضی از انواع ماهی به خطر نابودی قرار گرفته اند.^۲ با کم شدن ماهی در اعماق نسبتاً کم، ماهی گیرها در اعماق بحرها اقدام به صید ماهی کرده اند. در حال حاضر ۴۰ فیصد شکار ماهی ها در



۱- FAO – THE STATE OF WORLD FISHERIES AND AQUACULTURE 2018

۲- شکار ماهی های مهاجر رودپایه در بحر آزاد ممنوع است. در مورد ماهی مهاجر دیگر مثل ماهی تن Thon, Tuna در ضمیمه یک کنوانسیون ۱۹۸۲م بعض محدودیت ها وضع گردید و به همین منوال در مورد نهنگ ها و شیر بحری نیز قیودات وجود دارد و همچنان در باره انواع ماهی های دیگر. BBC. صفحه دانش و فن: ماهیان اعماق اقیانوس ها در معرض خطر انقراض- ۱۶ فبروری ۲۰۰۲م.

جهان در اعماق اوقیانوس ها صورت می گیرد.

کالوم رابرتز استاد در پوهنتون یورک انگلستان اظهار می دارد که حالا کشتی های ماهی گیری مجهز با دستگاه های بسیار پیشرفته ردیاب ماهی ها این امکانات را میسر ساخته که ماهی گیران به اعماق ابحار که آخرین پناه گاه ماهی ها است، دسترسی پیدا کرده و آن ها را شکار نمایند. به عقیده او سهمیه بندی در صید ماهی چندان مؤثر نبوده، بلکه باید در برخی مناطق ماهی گیری مطلق ممنوع شناخته شود^۱.

البته سازمان جهانی زراعت و غذا FAO سازمان ملل متحد به تمامی کشورهای ساحلی و غیر ساحلی جهان توصیه جدی می کند تا مانند دیگر بخش های پیشرفته و موفق زراعتی؛ برای رفع کمبود گوشت ماهی و همچنان تولیدات آن در داخل و خارج



۱- در مورد ROBERTS CALLUM, OPTION FOR MANAGING HUMAN THREATS TO HIGH SEA BIODIVERSITY. همچنان دیده شود مقاله JOURNAL OCEAN AND COASTAL MANAGEMENT به تاریخ ۱۳ جنوری ۲۰۲۰ م.

کشورها، اقدام به ساختن فارم های عصری زراعتی پرورش ماهی نمایند. این عمل از یک طرف ضروریات کمبود گوشت ماهی را مرفوع می سازد و از جانب دیگر از نابودی نسل های مختلف کمیاب و با ارزش ماهی در ابحار جلوگیری می نماید، که خوشبختانه در نیم قرن گذشته چین، اندونیزیا، ایالات متحده امریکا، روسیه و هند و دیگر کشورهای پیشرفته غربی بزرگترین صادر کنندگان گوشت ماهی که در فارم های عصری زراعتی آن ها، پرورش ماهی تولید می شوند مبدل گشته اند.



جدول توضیحات بعضی کشورهای جهان که هر سال
مقدار بیشتر ماهی را شکار و صادر می کنند

شماره	اسم کشور	شکار ماهی به تُن	درآمد سالانه
۱	جمهوری خلق چین	۸۱ میلیون تُن	۱۴,۱ میلیارد دالر
۲	اندونیزیا	۳۱,۲۲ میلیون تُن	۱۱ میلیارد دالر
۳	ناروی	۱۰ میلیون تُن	۸,۸ میلیارد دالر
۴	ویتنام	۶ میلیون تُن	۵,۸ میلیارد دالر
۵	ایالات متحده امریکا	۵ میلیون تُن	۵,۱ میلیارد دالر
۶	فدراسیون روسیه	۴,۸ میلیون تُن	۴,۷ میلیارد دالر
۷	هند	۵ میلیون تُن	۴,۶ میلیارد دالر
۸	کانادا	۵,۴ میلیون تُن	۴,۲ میلیارد دالر
۹	چیلی/شیلی	۱,۴ میلیون تُن	۴ میلیارد دالر
۱۰	هالند	۹,۳ میلیون تُن	۴,۶ میلیارد دالر
۱۱	سویدن	۸,۳ میلیون تُن	۳,۷ میلیارد دالر
۱۷-۱۲	همچنان کشورهای فلپین، میانمار، بنگله دیش، تایلند، مالیزیا و سنگاپور	از ۲ میلیون تُن کمتر	بیشتر از یک میلیارد دالر
۱۸	ایران	۷۰۰ هزار تُن	از جمله کشورهای همسایه افغانستان بدون چین،
۱۹	پاکستان	۵۰۰ هزار تُن	ایران و پاکستان مقام دوم و سوم را دارا می باشند.

شکار ماهی در ابحار کشورهای محاط در خشکه بسیار کم بوده، اکثراً از جهیل ها و دریاها صورت می گیرد و در ابحار آزاد آن ها به شکار ماهی نمی پردازند.

کنفرانس سوم حقوق بحر برای بار اول مکلفیت های عمومی را برای حفاظت از محیط زیست بحر در برابر همه منابع آلودگی تعیین نموده، صلاحیت ها و اعمال مقررات را توسط دولت های ساحلی، دولت های صاحب بیرق و دولت های صاحب بندر مشخص ساخت.

در کنوانسیون حقوق بحر بخش دوازدهم تحت عنوان «حفاظت و نگهداری محیط زیست بحر» بوده، مقرراتی در زمینه وضع گردیده است. این بخش کنوانسیون در بر گیرنده مطالب ذیل می باشد:

اصول عمومی (۴-۱۹۲)، همکاری بین المللی و منطقوی (۹۷-۲۰۱)، کمک های فنی/مسلكی (۲۰۳-۲۰۲)، نظارت و ارزیابی محیط زیست (۲۰۴-۲۰۶) و مسئولیت ها (۲۳۵) اختصاص یافته است.

در کنوانسیون ۱۹۸۲م حفاظت محیط زیست و تلاش جهت جلوگیری ابحار از آلودگی یک قسمت عمده کنوانسیون را در بر گرفته که در اینجا همه دول صاحب بیرق کشتی ها چه ساحلی و چه فاقد ساحل مکلفیت و مسئولیت دارند و باید مقررات این کنوانسیون و سایر کنوانسیون های را که در زمینه حفظ محیط زیست وضع شده است، رعایت کنند.

ج - آزادی پرواز و سایر آزادی های بحر آزاد:

در کنوانسیون مونته گوبی به اضافه ۲ آزادی بسیار مهم برای کشورهای محاط در

خشکه یعنی آزادی کشتی رانی و آزادی ماهی گیری، چهار آزادی دیگر نیز ذکر گردیده که آن ها نیز دارای اهمیت فراوان می باشند و عبارت اند از:

- - آزادی پروازها بر فراز بحر آزاد،
- - آزادی ساختمان جزیره های مصنوعی،
- - آزادی تحقیقات و تتبعات علمی.
- - آزادی عبور کیبل و پایپ لاین یعنی لوله گذاری زیر بحر.

طوری که قبلاً اشاره شد ۲ آزادی اخیرالذکر در کنوانسیون ۱۹۵۸م بحر آزاد در جمله آزادی ها تذکر نیافته و به صورت عُرف بین المللی موجود بود، و در کنوانسیون ۱۹۸۲م آن ها درج می باشند، از جمله این آزادی ها موضوع آزادی پرواز بر فراز بحر آزاد که برای کشورهای محاط در خشکه اهمیت دارد، مختصراً تحت بررسی قرار می گیرد.

از جمله این آزادی ها آزادی پروازها بر فراز بحرهای آزاد مهم تلقی می شود. همان طوری که آب های بحر آزاد و قسماً بستر بحرهای آزاد به هیچ مملکت مربوط و متعلق نیست، همچنان فضای آن هم وابسته و مربوط کدام کشور نبوده بلکه به مقصد پرواز طیارات همه کشورها اعم از ساحلی و محاط در خشکه آزاد می باشد، و این آزادی پرواز بر فضای منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره ممالک ساحلی توسعه می یابد (ماده ۵۵ کنوانسیون ۱۹۸۲م)، اما به دلایل آشکار امنیتی، این آزادی مطلق نبوده و ماده دوم

کنوانسیون شیکاگو^۱ مقرر می دارد: «قواعد لازم الاجراء بر فراز بحر آزاد قواعدی می باشند که سازمان هوانوردی ملکی در مورد پرواز و مانور طیارات وضع کرده است.»

به اضافه این محدودیت، در عمل صلاحیت نظارت مقررات طیاره که در فضای بین المللی پرواز می کند، تحت کنترل کشور قرار دارد که به آن نزدیک بوده و باید دستورها و رهنمایی های آن ها را رعایت کند. باید افزود که سازمان هوانوردی ملکی در زمینه هیچ گونه صلاحیت نداشته و در واقع هر کشور متعاقد باید تدابیری اتخاذ نماید



۱- کنوانسیون هوانوردی ملکی که به نام کنوانسیون شیکاگو نیز یاد می گردد، مهمترین سند بین المللی در مورد هوانوردی ملکی و حقوق هوایی می باشد که در ۷ دسامبر ۱۹۴۴م در شیکاگو امضاء و به تاریخ ۴ اپریل ۱۹۴۷م نافذ شد، و در حدود ۲۰۰ عضو به شمول افغانستان دارد. افغانستان در ۴ اپریل ۱۹۴۷م عضویت آن را حاصل کرد. توسط این کنوانسیون، سازمان بین المللی هوانوردی ملکی THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION که مخفف آن ICAO است، ایجاد شد که وظیفه آن عبارت از هماهنگ سازی استندردها/معیارهای بین المللی هوایی و مدیریت خطوط هوایی در سطح جهانی می باشد. مقر آن در شهر مونتریال کانادا موقعیت دارد.

تا طیارات دارای تابعیت شان بر فراز بحر آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی- قواعد و مقررات لازم الاجرای آن سازمان را رعایت کنند. لذا آزادی پرواز بر فراز بحر آزاد و مناطق انحصاری اقتصادی یک اصل قبول شده می باشد، اما یک کشور محاط در خشکه جهت استفاده از آن باید از فراز قلمرو و آب های ساحلی کشور ساحلی به صورت ترانزیت عبور کند، اما در آن جا این آزادی قابل تطبیق نیست.

بدین ترتیب هر دولت ترانزیت در مورد پرواز بر فراز خاک و آب های ساحلی مقررات وضع نموده که در صورت لزوم می تواند مانع پروازها شود، و در صورت تخلف آن را تجاوز به حاکمیت ارضی خویش تلقی نماید.^۱

در کنوانسیون شیکاگو، آب های ساحلی جزء قلمرو کشور ساحلی شمرده می شود، در ماده دوم کنوانسیون ۱۹۵۸ م ژینو/جینوا در مورد آب های ساحلی و کنوانسیون ۱۹۸۲ م حقوق بحر عین مطلب تذکر داده شده است، چنانچه در ماده دوم پراگراف ۲ آمده است: «حاکمیت یک کشور ساحلی بر فراز آب های سر زمینی یا ساحلی» اعمال می گردد. دیده می شود که رژیم حقوقی آب های ساحلی در مورد کشتی رانی و هوانوردی از هم متفاوت اند، زیرا در مورد کشتی رانی اصل عبور بی ضرر رعایت می شود در حالی که در مورد پرواز در فراز قلمرو آب های سر زمینی تحت حاکمیت مطلق کشور ساحلی قرار دارد.

این که ممالک محاط در خشکه حین تدوین کنوانسیون های بین المللی در مورد درج آزادی پرواز بر فراز قلمرو آب های ساحلی تأکید نکرده اند، سازمان کنفرانس ملل متحد برای تجارت و انکشاف در مورد عدم این تمایل کشورهای مذکور طی یک گزارش تحلیلی علت آن

۱- حکم محکمه بین المللی عدالت ۲ جون ۱۹۸۶ م، «فعالیت های نظامی نیکارگوا» پاراگراف ۲۵.

را حجم کم حمل کالاهای ممالک محاط در خشکه توسط ترانسپورت هوایی می داند.^۱

طوری که گفته شد علاوه بر آزادی پرواز کشورهای محاط در خشکه مثل ممالک ساحلی از ۳ آزادی دیگر یعنی: _ تحقیقات علمی، _ گذاشتن کیبل ها، نل ها و یا پایپ ها در زیر بحر و _ آزادی ساختمان جزیره های مصنوعی را در بحر دارا بوده، در صورت توانایی و ضرورت می توانند از آن ها استفاده به عمل آورند.

۲- حقوق کشورهای محاط در خشکه در منابع بستر، زیر بستر اعماق ابحار یا در «منطقه»، میراث مشترک بشریت:

در طول تاریخ پیوسته حقوق بحر بین خواست های انحصار طلبانه ممالک و ادعای آزادی ابحار می چرخید.

در مجمع عمومی سال ۱۹۶۷م سازمان ملل متحد نماینده کشور مالتا آروید پاردو^۲ برای بار اول یک نظر کاملاً جدید را که با نظریات عنعوی و سستی فرق فاحش داشت، ضمن ایراد بیانیۀ خویش پیشنهاد نمود. مطابق آن پیشنهاد ساحاتی که فراتر از حدود و حوزه قضایی کشورها می باشد، باید هم خارج از ساحه ملکیت های ملی و هم خارج از ساحه های آزادی ابحار مورد استفاده قرار گرفته و مالکیت همه بشریت شمرده شود.^۳

۱- UNCTAD گزارش متخصصین، TD/B/42 (1) TD/B/LDC/AC-1/7-2/7/1992

۲- ARVID PARDO

۳- به تاریخ ۱۸ اگست ۱۹۶۷م در اجندای مجمع عمومی سازمان ملل متحد موضوع بررسی بستر بحرها و زیربستر آن خارج از صلاحیت دولت ها به مقاصد صلح جویانه، استفاده منابع آن به منفعت بشریت را درج نموده. پروفیسر پاردو را بعضاً مخصوصاً هموطنان مالتا اش به عنوان پدر حقوق بحر نیز می شناسند.

الف - پیشینه تاریخی و بررسی موضوع در کمیته اعماق ابحار:

بعد از مباحث طولانی در کمیسیون اول (کمیسیون سیاسی و امنیتی)، مجمع عمومی قطعنامه^۱ را به تصویب رسانید که بر وفق آن یک کمیته خاص با داشتن ۳۵ عضو ایجاد شد تا در این باره راپور را به بیست و سومین اجلاس مجمع عمومی سازمان ملل متحد تقدیم کند. در کمیته مذکور دو کشور محاط در خشکه: اطریش و چکوسلواکیا (که فعلاً چک و سلواک دو کشور مستقل هستند) منحیث عضو نیز اشتراک داشتند.

کمیته خاص طی سال ۱۹۶۸م دارای ۳ اجلاس بود که گزارش خود را به بیست و سومین اجلاس مجمع عمومی سازمان ملل متحد ارائه نمود.

در همین سال بر وفق قطعنامه شماره ۲۴۶۷ مجمع عمومی سازمان ملل متحد نام کمیته خاص به کمیته دائمی تغییر کرد و تعداد اعضای آن هم به ۴۲ افزایش یافت، اما باز هم ۲ کشور محاط در خشکه متذکره کماکان به عضویت خود باقی ماندند.

بنابر آن کمیته دائمی استفاده صلحجویانه بستر ابحار یا به نام کمیته بستر ابحار و اوقیانوس ها مسمی شد که به طور اختصار به نام کمیته بستر ابحار یاد می گردید. پس از مدتی صلاحیت این کمیته توسعه یافته ساحات اجراءات آن از مسایل مربوط به بستر ابحار به بررسی تمام موضوعات مربوط به ابحار را دربر گرفت.

مجمع عمومی، تمام راپورها و گزارشات کمیته را بررسی و در زمینه قطعنامه های را به تصویب رسانید که بررسی آن ها مربوط به کمیسیون اول یعنی کمیسیون سیاسی و امنیتی مجمع عمومی سازمان ملل متحد می گردید، به اثر ضرورت ها و توسعه ساحة

کاری تعداد اعضای کمیته نیز به ۸۶ افزودی یافت که در آن ۸ مملکت محاط در خشکه به شمول افغانستان نیز اشتراک داشتند^۱.

در این کمیته تناسب تعداد ممالک محاط در خشکه نسبت به کمیته های قبلی قسماً بهتر بود یعنی تقریباً ۱۰ فیصد کشورها را احتوا می کرد. با آنهم کمتر از تناسب تعداد آن ها در سطح جهان وانمود می شد، زیرا در آن زمان تقریباً ۲۰ فیصد کشورهای جهان را ممالک محاط در خشکه تشکیل می داد.

کمیته جدید مؤلف گردید تا مسوده مواد یک معاهده در ارتباط به مسایل مربوط به حقوق بحر را تهیه نماید، که بالاخره مسوده متذکره را ترتیب و تهیه نمود.

در این مسوده موضوع تقسیم منصفانه عواید ناشی از استفاده منابع منطقه بستر ابحار بین تمام ممالک به شمول ممالک محاط در خشکه را در نظر گرفته شده بود، که یک نوآوری و ابتکار در مورد حقوق بحر می باشد. قابل تذکر است که کمیته توسعه یافته به ۳ کمیته فرعی که عبارت از:

کمیته فرعی اول: بررسی موضوعات مربوط به اعماق ابحار،

کمیته فرعی دوم: مطالعه موضوعات عمومی حقوق بحر به شمول مسایل به کشورهای محاط در خشکه و

۱- کشورهای محاط در خشکه که عضویت این کمیته را داشتند عبارت بودند از: افغانستان، اتریش، بولویا، هنگری، مالی، نیپال، بیلا روس و چکوسلواکیا (که فعلاً چک و سلواک دو کشور مستقل می باشند).

کمیته فرعی سوم: موضوعات محیط زیست و تحقیقات علمی مربوط می شد.

صلاحیت های کمیته فرعی دوم بسیار وسیع بوده و همه موضوعاتی که مربوط به دو کمیته فرعی دیگر نمی شدند، شامل صلاحیت های این کمیته می گردید^۱ که عبارت بودند از موضوعات آزادی دسترسی به بحر، سلوک مساویانه در بنادر، آزادی دسترسی به اعماق ابحار و اشتراک کشورهای محاط در خشکه به سازمان های مربوط به آن.

ب - اعلامیه ۱۹۷۰م - اعلامیه اصول حاکم بر اعماق ابحار:

قابل یادآوری است که یکی از کارهای عمده کمیته اعماق بحر، تهیه اعلامیه مهم تحت عنوان «اعلامیه اصول حاکم بر بستر ابحار و کف اوقیانوس و زیر بستر ابحار خارج از حدود صلاحیت های ملی^۲ در سال ۱۹۷۰م می باشد. با وجود اختلاف نظریه



۱- سند تحت کد 1. REV. 138/L. AC. مورخ ۱۲ مارچ ۱۹۷۳م

۲- قطعنامه (XXXV) - ۲۷۵۰۰ هفدهم دسامبر ۱۹۷۰م - عنوان انگلیسی

ها به ارتباط نظام بستر ابحار، اعلامیه متذکره با ۱۰۸ رأی موافق بدون رأی مخالف و ۱۴ رأی ممتنع توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد به تصویب رسید.

این قطعنامه همه مسایل مربوط به منطقه را با صراحت تمام بیان نموده مطالب آن قرار ذیل است:

۱- بستر بحر، کف اوقیانوس و زیر بستر خارج از محدوده صلاحیت ملی (که بعد از این به آن «منطقه» گفته می شود، و همچنان منابع منطقه میراث مشترک بشریت می باشد.

۲- منطقه را نمی توان تحت مالکیت هیچ دولت یا فرد حقیقی یا خصوصی قرار داد و هیچ کشوری مدعی اعمال حاکمیت یا احراز حقوق حاکم بر هیچ بخشی از آن نخواهد شد.

۳- هیچ مملکت یا فرد حقیقی یا حقوقی مدعی اعمال یا کسب حقوقی در مورد منطقه و منابع آن مغایر با نظام بین المللی که در آینده تأسیس خواهد شد، اصول این اعلامیه نخواهد شد.

۴- کلیه فعالیت های مربوط به اکتشاف و استفاده منابع منطقه و سایر فعالیت های مربوط آن تابع نظام بین المللی که در آینده تأسیس خواهد شد می باشد.

کشورهای رو به انکشاف مربوط گروپ ۷۷ به شمول کشورهای محاط در خشکه این گروپ این قطعنامه را یک سند الزام آور حقوقی پنداشته و استخراج معادن به صورت یک جانبه بستر ابحار را غیر قانونی دانسته اند. اما به نظر ممالک پیشرفته غربی و

سوسیالیستی این قطعنامه مانند دیگر قطعنامه های مجمع عمومی سازمان ملل متحد، هیچ جنبه الزام آور نداشته و فقط یک سفارشنامه می باشد.

از قطعنامه متذکره بعداً در کنفرانس سوم حقوق بحر از آن در بخش یازدهم که مربوط به اعماق ابحار است، کار گرفته می شود.

بعد از تدویر کنفرانس سوم حقوق بحر وظیفه کمیته تمام گردیده و منحل شد. در جریان کنفرانس وظایف ۳ کمیته فرعی به ۳ کمیسیون محول گردید و کمیسیون اول مسئول بررسی موضوعات مربوط به اعماق ابحار شد.

ج - محتویات کنوانسیون ۱۹۸۲م در مورد اعماق ابحار:

۱ - اصول کنوانسیون در مورد منطقه،

بخش یازدهم این کنوانسیون به منطقه یا ZONE اختصاص یافته و طوری که گفته شد، مراد از منطقه در اینجا عبارت از «بستر بحر، زیر بستر بحر و اوقیانوس در ماورای صلاحیت ملی» است. (ماده اول پراگراف ۱)

ابتکار بزرگ این کنوانسیون تفکیک قواعد قابل اعمال در منطقه و قواعد مربوط به آب های فوق آن است، چنانچه دیده شده که در قسمت آب های فوق منطقه طبیعتاً بحر آزاد واقع است و اصول آزادی در آن حکمفرماست.^۱

رژیم حقوقی منطقه فقط به منابع اقتصادی و آن هم به منابع معدنی و غیر حیه بستر

۱- بحر آزاد بعد از تمام شدن مناطق اقتصادی انحصاری آغاز می گردد.

ابحار و زیر بستر آن محدود شده تطبیق می شود که ماده ۱۳۳ در زمینه صراحت تمام دارد.

بر وفق کنوانسیون حقوق بحر منابع منطقه اعماق ابحار (شامل تمام منابع معدنی اعم از جامد، مایع یا گازی) واقع در منطقه بستر ابحار و زیر بستر آن تعریف شده است.

(ماده یک پراگراف ۲).^۱

- منطقه و منابع آن به عنوان «میراث مشترک بشریت» یاد شده و به این مناسبت یک تعداد مقررات وضع گردیده است که عبارت اند از:
- ممنوعیت ادعا یا اعمال حاکمیت یا حقوق حاکمه از طرف دولت ها بر منطقه یا منابع آن (ماده ۱۳۷ - فقره ۱).
- تعلق داشتن منابع به تمام بشریت (ماده ۱۳۷ - فقره ۲).
- انجام فعالیت ها در منطقه به نفع تمام بشریت (بدون در نظر داشت وضع جغرافیایی کشورها اعم از این که کشور ساحلی یا محاط در خشکه باشد)، با توجه خاص به ممالک رو به انکشاف خصوصاً کشورهای محاط در خشکه و دارای وضعیت جغرافیای نامساعد (ماده ۱۴۰ بند اول) صورت گیرد.

- تقسیم منصفانه و غیر تبعیض آمیز منافع حاصله از فعالیت ها در منطقه (ماده ۱۴۰ بند ۲).
- اختصاص منطقه بر مقاصد صلح آمیز (ماده ۱۴۱).
- حفاظت از محیط زیست بحری در برابر آثار زیان بار ناشی از فعالیت ها در

۱- منطقه، بعد از حدود بیرونی فلات قاره آغاز و مناطق اقتصادی انحصاری شروع می شود.

منطقه (ماده ۱۴۵).

باید متذکر شد که اعلامیه اصول سال ۱۹۷۰ م که قبلاً مورد بررسی قرار گرفته بود، اساس مذاکرات در مورد رژیم بین المللی به خاطر انکشاف و استفاده از منابع معدنی اعماق بستر ابحار در سومین کنفرانس حقوق بحر گردید.

طوری که در کنوانسیون ۱۹۸۲ م تذکر رفته، برای کشورهای محاط در خشکه و به خصوص به ممالک در حالت انکشاف سهم بهتر از منافع حاصله از منابع اعماق ابحار در نظر گرفته شده است.

منطقه اعماق بحر ۵۵ فیصد تمام بستر ابحار را احتواء می کند و باقی بستر ابحار شامل مناطق تحت حاکمیت قضایی دولت های ساحلی می باشند. اصول حقوقی در این منطقه تنها ناشی از مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ م حقوق بحر و موافقتنامه نیویارک ۱۹۹۲ م می باشد.

تمام فعالیت ها در منطقه عمدتاً به اجازه و تصمیم مقام بین المللی، که بعداً مورد بررسی قرار خواهد گرفت، صورت می گیرد.

باید استفاده از منطقه طوری به عمل آید که به نفع و سود تمام بشریت و مخصوصاً کشورهای محاط در خشکه و ممالک دارای وضعیت جغرافیای نامساعد در حال رشد باشد.

قسمیکه گفته شد، کنوانسیون حقوق بحر یک سازمان بین المللی تحت عنوان «مقام» دارای صلاحیت های انحصاری در زمینه مدیریت منابع منطقه ایجاد نمود که بعداً در باره روشنی انداخته خواهد شد.

«مقام» بستر اعماق ابحار تمام فعالیت کشورها را در منطقه سازمان دهی کنترل نموده و هدایت لازم صادر می نماید. وظیفه عمده آن در ارتباط به ممالک محاط در خشکه، مدیریت منابع منطقه و توزیع منافع به دست آمده به کشورهای عضو می باشد. مقام تا ۲۵ اپریل ۲۰۱۸ م دارای ۱۶۸ عضو بود.

۲ - مصالحه بین کشورهای صنعتی و رو به انکشاف در مورد رژیم استفاده از منابع بستر و زیر بستر اعماق ابحار:

ممالک پیشرفته غربی مانند ایالات متحده آمریکا، جرمنی، انگلستان و دیگران، کنوانسیون ۱۹۸۲ م حقوق بحر را تصویب ننمودند. بدین ترتیب در بسیاری از کشورهای صنعتی قوانینی را وضع کردند که به شهروندان شان اجازه استفاده از معادن بستر ابحار را می داد. لذا برای مصالحه ضرورت مبرم احساس می شد تا این کشورها خود را به کنوانسیون حقوق بحر متعهد بدانند و سر منشی سازمان ملل متحد تلاش ورزید تا بالاخره به تدوین موافقتنامه ۱۹۹۴ م منجر شد و با انفاذ آن بخش ۱۱ کنوانسیون حقوق بحر مربوط به اعماق ابحار تا اندازه زیاد تعدیل گردید تا طرف پذیرش و قبول ممالک پیشرفته قرار گیرد و بالاخره موافقتنامه به تاریخ ۲۸ جولای ۱۹۹۴ م تصویب و به تاریخ ۲۸ جولای ۱۹۹۸ م مرعی الاجراء و نافذ گردید که به نام «موافقتنامه مربوط به اجرای بخش یازدهم کنوانسیون حقوق بحر» یاد می گردد.

اعتراض مهم ممالک غربی پیرامون بخش دوازدهم کنوانسیون ۱۹۸۲ م این بود که می گفتند: مقررات آن با اصول بازار آزاد موافق و سازگار نبوده و بیشتر از سیستم اقتصاد رهبری شده نظام کمونیستی الهام گرفته است، اجباری ساختن انتقال تکنالوژی

استفاده از منابع اعماق ابحار هم طرف قبول این کشورها نبوده، به اضافه آن کاهش تقاضای استفاده از منابع معدنی ابحار و از بین رفتن بلاک کمونیستی نیز زمینه را برای انعقاد موافقتنامه^۱ ۱۹۹۴م مهیا ساخت. لهذا در موارد مهم از جمله محدودیت های تولیدات بستر اعماق ابحار و انتقال تکنالوژی تعدیلاتی را در کنوانسیون به عمل آورد و همچنان پاره از تغییرات در ارگان های مربوط به اداره ابحار آورده شد.^۱

قبل از بررسی ارکان مقام بین المللی بستر ابحار، موافقتنامه اجرایی ۱۹۹۴م نیویارک مختصراً مطالعه می گردد.

د - موافقتنامه اجرایی ۱۹۹۴م:

طوری که قبلاً اشاره شد، بعد از تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲م حقوق بحر، از طرف کشورهای غربی مخالفت های زیادی با طرز تطبیق بخش یازدهم کنوانسیون ابراز گردید که این مخالفت ها عمدتاً مسایل ذیل را در بر می گرفت:

۱- صدور مجوز استفاده از اعماق ابحار (منطقه)،

۲- طرز تصمیم گیری در شورای مقام بین المللی منطقه،

۳- قوانین مربوط به قراردادهای،

۴- انتقال اجباری تکنالوژی به کشورهای رو به انکشاف.

بنابر همین علل، میثاق حقوق بحر برای مدت طولانی نافذ شمرده نشده بود، لذا

۱- باوجود این تغییرات به نفع کشورهای بزرگ صنعتی، بازهم ایالات متحده امریکا از تصویب آن ابا و ورزید.

از سال ۱۹۹۰م به بعد یک سلسله مشوره ها و مذاکرات غیر رسمی بین ممالک ذی‌علاقه شروع شد و بالاخره به تاریخ ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴م موافقتنامه توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد به تصویب رسید که به نام موافقتنامه نیویارک یاد می شود. نکات مهم این موافقتنامه عبارت اند از:

- ۱- بخش یازدهم میثاق حقوق بحر باید مطابق موافقتنامه اجراء گردد (ماده ۱)،
 - ۲- موافقتنامه و بخش یازده کنوانسیون حقوق بحر سند واحد جهت تفسیر و اجراء محسوب می گردد (ماده ۲)،
 - ۳- هرگاه تناقض بین موافقتنامه و بخش یازدهم کنوانسیون حقوق بحر بروز کند، به مقررات موافقتنامه رجحان یا ترجیح داده می شود،
 - ۴- اعلام رضایت به قبولی کنوانسیون خود به خود به منزله رضایت به موافقتنامه می باشد،
 - ۵- بودجه مقام بین المللی منطقه موقتاً از بودجه سازمان ملل متحد تأمین می شود.
- لذا موافقتنامه نیویارک تقریباً سیاست تولید و استخراج در منطقه را تغییر داده و قسمت زیاد ماده ۱۵۱ کنوانسیون را که اختصاص به این موضوع داشت، کاملاً منسوخ ساخت.
- بر وفق ماده ۶ موافقتنامه، مقررات حاکم بر سیاست تولید مقام بین المللی اعماق بحر ذیلاً خلاصه می گردد:

- ۱- انکشاف منابع منطقه در مطابقت به پرنسپ های تجارتی (بازار آزاد)،
- ۲- تنفیذ مقررات عمومی تعرفه و تجارت (گات Gatt)،
- ۳- عدم تخصیص کمک ها به فعالیت های که به منطقه صورت می گیرد،

۴- عدم تبعیض در مورد مواد معدنی که از منطقه استخراج می گردد و مواد استخراجی از سایر منابع و با شرکت های که واجد شرایط اند باید قرارداد شود.

باوجود اینکه موافقتنامه در ظاهر به اجراء و تطبیق بخش ۱۱ کنوانسیون حقوق بحر مربوط می گردد، اما در حقیقت اکثراً مقررات معدن کاری بستر ابحار را تغییر می دهد و به طور کلی فعالیت ها و تصامیم مقام بین المللی اعماق بحر به نفع کشورهای صنعتی و بازار آزاد افزایش یافته، و به این صورت مقرراتی که این ممالک با آن مخالفت می کردند، مورد تطبیق قرار نمی گیرد.

با وجود حفظ اصول کلی ساختاری، بخش ۱۱ کنوانسیون حقوق بحر باز هم نحوه اجرای این اصول تغییر زیاد نمود. ارگان های اصلی مقام مانند:

۱- مجمع، ۲- شورا، ۳- شرکت یا کارگزار و ۴- دارالانشاء مثلی سابق باقی ماندند، اما طرز فعالیت شان تغییر یافت. همچنان کمیته مالی بعداً از طریق موافقتنامه نیویارک ایجاد گردید، که ذیلاً مطالعه می شود:

۳- مقام بین المللی بستر اعماق ابحار،

سازمان متذکره در این کتاب به نام «مقام» یاد شده، که اصطلاح انگلیسی آن INTERNATIONAL SEABED AUTHORITY و مخفف آن ISA است. مقام یک موسسه بین الحکومتی بوده، بر اساس کنوانسیون حقوق بحر و موافقتنامه نیویارک ایجاد شده است، و در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴م اولین اجلاس آن در مقر آن سازمان واقع در کینگستون پایتخت جامایکا دایر شد. در سازمان متذکره تمام کشورهای شامل در کنوانسیون حقوق بحر عضویت دارند.

«مقام» بستر اعماق ابحار تمام فعالیت ممالک را در منطقه سازمان دهی و کنترل نموده، هدایت لازم صادر می نماید. وظیفه عمده آن در ارتباط به کشورهای محاط در خشکه، مدیریت منابع منطقه و توزیع منافع به دست آمده به ممالک عضو می باشد. مقام تا ۲۵ اپریل ۲۰۱۸ م دارای ۱۶۸ عضو بود.

ارکان اصلی مقام:

مقام حایز ارکان مهم است که عبارت اند از: یک مجمع، یک شورا، کمیته مالی و یک دارالانشاء یا سکرتریت بوده و در آن شرکت یا کارگزار یک نهاد مستقل می باشد.

۱ - مجمع:

عالترین رکن مقام مجمع است که متشکل از کلیه اعضای مقام می باشد. مجمع می تواند هر مسأله یا موضوع را که مربوط به اختیارات یا صلاحیت های سایر ارگان های مقام باشد، مورد بررسی و مباحثه قرار دهد، سایر ارگان ها در برابر مجمع مسئول و پاسخگو می باشند.

مجمع سالانه یک مرتبه اجلاس دارد که در شهر کینگستون دایر می شود و تصمیم بر موضوعات مربوط به طرزالعمل به اکثریت آرای اعضای حاضر جلسه، و موضوعات مهم با کسب دو بر سه ۲/۳ آرای اعضای حاضر اتخاذ می گردد. علاوه بر بخش یازدهم کنوانسیون از مجمع خواسته شده است: «به مسایل عمومی مربوط به عملکردهای منطقه، که به خصوص برای کشورهای در حال رشد پیش می آید توجه نشان دهد. افزون بر آن مسایل کشورها در ارتباط با عملکردهای منطقه به سبب موقعیت جغرافیایی شان خصوصاً در مورد ممالک محاط در خشکه را مورد توجه قرار دهد.»

۲ - شورا:

شورا عبارت از رکن مهم و اجرائیوی مقام بوده، متشکل از ۳۶ عضو می باشد. اولین مرتبه اعضای شورا در دومین اجلاس مجمع در ماه مارچ ۱۹۹۶م انتخاب شدند. اعضای شورا از طریق مجمع با درنظرداشت توزیع منصفانه جغرافیایی برای یک دوره ۴ ساله انتخاب می شوند.

در ماده ۱۶۱ پراگراف ۲ بند الف کنوانسیون آمده است: «مجمع باید با درنظرداشت تناسب تعداد اعضای مربوط به کشورهای محاط در خشکه و ممالک دارای وضعیت جغرافیایی نامساعد شامل مجمع در شورا را انتخاب نماید. بر وفق ماده ۱۶۱ فقره ۱، اعضای شورا با ترکیب ذیل برای یک دوره ۴ ساله انتخاب می گردند:

- ۱- چهار کشور از واردکنندگان و مصرف کنندگان معدنی منطقه (گروپ A)،
- ۲- چهار کشور از صادرکنندگان مواد معدنی و منابع استخراج شده از منطقه (گروپ B)،
- ۳- چهار کشور از سرمایه گذاران بزرگ در منطقه (گروپ C)،
- ۴- شش کشور در حال رشد از نمایندگان منافع خاص که در این جمله ممالک (گروپ D)، محاط در خشکه و کشورهای دارای وضعیت جغرافیایی نامساعد شامل می باشند.

۵- هژده کشور یعنی نصف اعضای شورا به اساس تقسیمات منصفانه جغرافیایی. البته مناطق جغرافیایی عبارت اند از: افریقا، امریکای لاتین، آسیا، اروپای شرقی، اروپای غربی و سایر کشورها.

فعالاً ۴ کشور:

گروپ A: عبارت اند از چین، ایتالیا، جاپان و روسیه،

گروپ B: اندونیزیا، چیلی، کانادا، افریقای جنوبی،

گروپ C: فرانسه، جرمنی، هند، جمهوری کوریا،

گروپ D: برازیل، بنگله دیش، لیسوتو، فیجی، جامیکا، یوگندا،

گروپ E: که نصف اعضا مربوط آن است عبارت اند از: الجزایر، ارجنتاین، استرالیا، کامرون، ساحل عاج، جمهوری چک، گانا، مکزیکو، مراکش، موزمبیق، ناروی، نایجیریا، پانامه، پولند، سنگاپور، اسپانیا، تونگا، ترینیدادو توباگو و انگلستان.

طوری که دیده می شود در حال حاضر فقط ۳ کشور محاط در خشکه در شورا به شمول لیسوتو، یوگندا و جمهوری چک عضویت دارند، که تعداد شان بسیار کمتر از تناسب تعداد این ممالک در مجمع می باشد.

تصامیم شورا باید بر اساس اجماع یا Consensus باشد، در صورت عدم حصول اجماع، تصمیم با اکثریت دو بر سه ۲/۳ اعضای حاضر جلسه اتخاذ می گردد. به اضافه آن تصمیم مجمع یا شورا که به ارتباط مسایل مادی و بودجوی باید بر وفق سفارش کمیته مالی باشد، که بعداً ایجاد گردیده است و تصامیم کمیته به اجماع اخذ می گردد.

شورا جهت هماهنگی میان موافقتنامه ۱۹۹۴م و سیاست های مجمع تدابیر لازم را اتخاذ می نماید. کمیسیون های پلان گزاری اقتصادی، حقوقی و فنی از ارگان وابسته به شورا می باشند. علاوه شورا صلاحیت کنترل و نظارت بر تمام فعالیت ها جهت

اکتشاف و استفاده از منابع منطقه را دارا می باشد.

انتخاب منشی عمومی مقام به اساس پیشنهاد شورا توسط مجمع عمومی صورت می گیرد، همچنان مجمع بودجه را به اساس توصیه های شورا تصویب می کند.

۳ - کمیته مالی:

این کمیته متشکل از ۱۵ عضو است که به پیشنهاد شورا توسط مجمع برای مدت ۵ سال به اساس توزیع عادلانه جغرافیایی و شایستگی انتخاب می گردند. این کمیته مدیریت منابع مالی مقام و عملیات مالی را بر وفق بخش ۱۱ کنوانسیون و موافقتنامه ۱۹۹۴م نیویارک اجراء می نماید. جلسات آن همزمان با جلسات سالانه مجمع دایر شده و از وضع مالی و بودجه به مجمع گزارش می دهد.

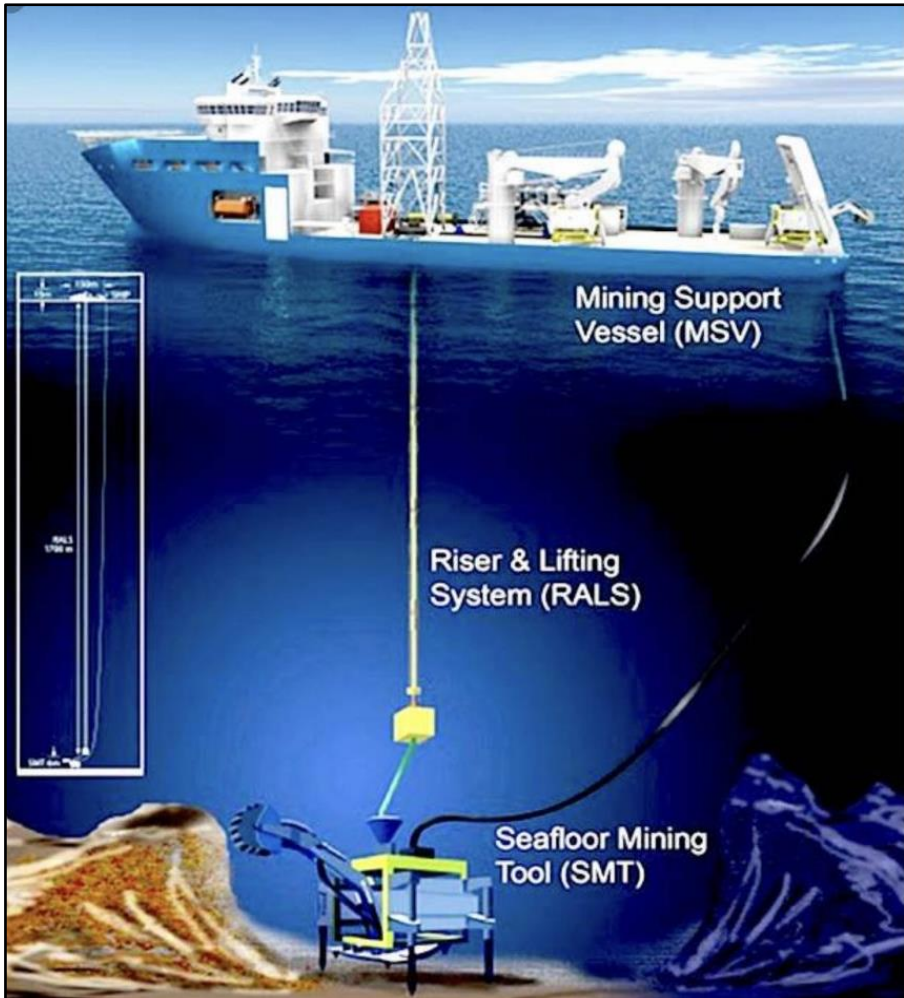
۴ - دارالانشاء/سکرتريت:

دارالانشاء/سکرتريت سازمان متشکل از منشی عمومی و کارمندان این نهاد بوده، مؤلف به اجرای وظایفی که از طرف مجمع و شورا به آن سپرده شده می باشد. دارالانشاء مؤلف اجرای سیاست ها و ارتباطات خارجی مقام می باشد، منشی عمومی عالیترین مقام اداری این سازمان بوده و حق شرکت را در کلیه جلسات تمام ارگان های مقام دارد، و در حال حاضر آقای مایکل لوج^۱ از انگلستان سر منشی الی سال ۲۰۲۱م مقام بین المللی بستر ابحار می باشد. نامبرده در سال ۲۰۱۷م بعد از انتخاب توسط مجمع کارش را آغاز نمود.

۱- M. MICHEAL W. LODGE از کشور انگلستان به تاریخ ۲۱ جولای ۲۰۱۶م در بیست و دومین اجلاس مقام برای ۴ سال انتخاب شد و کار خویش را از اول جنوری ۲۰۱۷م آغاز کرد.

۵- شرکت یا کارزار:^۱

شرکت رُکن مستقل در مقام بین المللی بستر ابحار می باشد که مؤظف به انجام فعالیت ها جهت استخراج و تولید معادن منطقه به صورت مستقیم یا از طریق سرمایه



۱- به انگلیسی ENTREPRISE.

گذاری های مشترک با شرکت های دولتی یا خصوصی^۱ طراحی شده است. آنچه برای شرکت در این مشارکت اهمیت دارد، انتقال تکنالوژی و تأمین سرمایه می باشد.

مقررات در این زمینه زیادتیر بر اساس نظام سرمایه داری تنظیم گردید که طبق آن منابع توسط شرکت و شرکای تجاری مورد استفاده قرار می گیرد، و در این مرحله زیادتیر شامل جستجوی عمومی برای منابع بستر ابحار می باشد.

اما استفاده و تولیدات مستلزم اخذ اجازه خاص مقام بین المللی بستر ابحار است که حقوق انحصاری را ایجاد می نماید. متقاضیان واجد شرایط باید متعلق به کشورهای عضو کنوانسیون باشند، آن ها متعهد بوده و کنترل مقام بین المللی را بر فعالیت های شان باید بپذیرند. امور مالی شرکت یا کارزار از مقام بین المللی مجزا بوده و دولت های عضو باید مناصفه مبلغی را که جهت فعالیت شرکت توسط کمیسیون مالی برآورد می شود، به صورت قرضه های دراز مدت بدون ربح یا بهره بپردازند و مناصفه دیگر را شرکت از بازارهای پولی یا بانک های انکشافی قرضه بگیرند. به مقصد تبدیل نمودن شرکت به یک موسسه خودکفا، باید تمام عواید آن الی مدت ۱۰ سال اول از زمان شروع تولید تجاری به ذخایر مالی آن انتقال می یابد.

کلوخه ها یا گلوله های پلی متالیک یا چند فلزی NODULES POLLYMETALIQUE که در اعماق ابحار به مقدار زیاد وجود دارد، دارای فلزات کوبالت، آهن، مگنزیوم، پلاتین، نیکل، طلا، نقره، مس و خاک کمیاب و با ارزش می

۱- به انگلیسی JOINT VENTURE معمولاً دو یا چند شرکت جهت فعالیت های اقتصادی با یکدیگر همکاری می نمایند و اکثراً سود و زیان را بین خود تقسیم می کنند.

باشند و تراکم این فلزات اکثراً بیشتر از معادن سطح زمین اند.^۱

در حال حاضر به یک قسمت ساحة بستر اعماق ابحار اجازه استخراج داده شده است، و تا سال ۲۰۱۸م تعداد قراردادهای جهت اکتشاف EXPLORATION بستر ابحار به ۲۹ می رسد که ۲۲ کشور در آن دخیل اند، که البته قراردادکنندگان تعهد سپرده اند که به محیط زیست منطقه آسیب وارد نشود.

دورنمای استخراج و تولید از معادن بستر اعماق ابحار بسیار اطمینان بخش است، زیرا معادن سطح زمین در حال کاهش بوده، حتی بعضی معادن طی چند دهه دیگر در حال از بین رفتن است، و اما سطح بستر ابحار سرشار از بعضی فلزات می باشد.^۲ افزایش تقاضا هم برای حصول این فلزات روز تا روز در تزايد است و امیدواری رو به رشدی به وجود آمده که ممکن است جهان در آینده نچندان دور با کمبود و فقدان بعضی از فلزات مواجه شود که آن ها را می توان از اعماق ابحار به دست آورد.^۳

در ابتداء یعنی بعد از انفاذ کنوانسیون در سال ۱۹۹۶م قراردادهای اکتشافی که در فوق تذکر داده شد، با دولت ها عقد گردیده است، مگر بعد از سال ۲۰۱۱م اکثریت قراردادهای عقد شده با شرکت های خصوصی بوده که این خود نشان دهنده اهمیت اقتصادی منطقه می باشد.

۱- کلوخ ها یا گلوله های «پلی متالیک» عمدتاً از ۱۰ تا ۱۵ سانتی متر قطر دارند، اما بعضاً بسیارکوچکتر یا بزرگتر که ۲۰ سانتی متر قطر دارند.

۲- کمیسیون اتحادیه اروپا برآورد نموده که تقاضا برای مس تا سال ۲۰۵۰م یکی از فلزاتی که در بستر ابحار به وفرت یافت می شود، تا ۳۴۱ فیصد افزایش خواهد یافت.

۳- بیانیة MICHAEL LODGE منشی عمومی مقام بین المللی بستر ابحار در کلوب تجارتی هامبورگ، ۲۵ سپتامبر ۲۰۱۸م.

باید خاطر نشان گردد که استخراج معادن اعماق بحر تا به حال آغاز نشده، اما اکتشافات جهت جمع آوری معلومات در ساحهٔ یک میلیون و ۳۰۰ هزار کیلو متر مربع اعماق بحر که ۱ فیصد اعماق بحر را تشکیل می دهد جریان دارد.



جدول کشورهای عضو کنوانسیون حقوق بحر و

موافقتنامه نیویارک، ۱۹۹۴م

شماره	اسم کشور	کنوانسیون حقوق بحر تصویب یا الحاق ۱۹۸۲م	موافقتنامه نیویارک تصویب یا الحاق
۱	البانیا	۲۳ جون ۲۰۰۳م	۲۳ جون ۲۰۰۳م
۲	الجزایر	۱۱ جون ۱۹۹۶م	۱۱ جون ۱۹۹۶م
۳	اندورا	۵ دسمبر ۱۹۹۰م	۷ سپتمبر ۲۰۱۰م
۴	آنتیکوا و باربودا	۲ فبروری ۱۹۹۸م	۳ می ۲۰۱۶م
۵	آرژنتین	۱ دسمبر ۱۹۹۵م	۱ دسمبر ۱۹۹۵م
۶	ارمینیا	۹ دسمبر ۲۰۰۲م	۹ دسمبر ۲۰۰۲م
۷	استرالیا	۵ اکتوبر ۱۹۹۴م	۵ اکتوبر ۱۹۹۴م
۸	اطریش	۱۴ جولای ۱۹۹۵م	۱۴ جولای ۱۹۹۵م
۹	آذربایجان	۱۶ جون ۲۰۱۶م	۱۶ جون ۲۰۱۶م
۱۰	باهاماس	۲۹ جولای ۱۹۸۳م	۲۹ جولای ۱۹۹۴م
۱۱	بحرین	۳۰ می ۱۹۸۵م	
۱۲	بنگلادیش	۲۷ جولای ۲۰۰۱م	
۱۳	باربادوس	۱۲ اکتوبر ۱۹۹۳م	
۱۴	بلاروس	۳۰ اگست ۲۰۰۶م	۳۰ اگست ۲۰۰۶م
۱۵	بلجیم	۱۳ نوامبر ۱۹۹۸م	۱۳ نوامبر ۱۹۹۸م
۱۶	بلیز	۱۳ اگست ۱۹۸۳م	۲۱ اکتوبر ۱۹۹۴م
۱۷	بنین	۱۶ اکتوبر ۱۹۹۷م	»
۱۸	بولیوی	۲۸ اپریل ۱۹۹۵م	»
۱۹	بوسنیا هرزگوینا	۱۲ جنوری ۱۹۹۴م	»
۲۰	بوتسوانا	۲ می ۱۹۹۰م	۳۱ جنوری ۲۰۰۵م

۲۱	برازیل	۲۲ دسمبر ۱۹۸۸	۲۵ اکتوبر ۲۰۰۰ م
۲۲	برونئی	۵ نوامبر ۱۹۹۶ م	»
۲۳	بلغاریا	۱۵ می ۱۹۹۶ م	»
۲۴	بورکینافاسو	۲۵ جنوری ۲۰۰۵ م	»
۲۵	کبویردی	۱۰ اگست ۱۹۸۷ م	۲ اپریل م
۲۶	کامرون	۱۹ نوامبر ۱۹۸۵ م	۲۸ اگست ۲۰۰۲ م
۲۷	کانادا	۷ نوامبر ۲۰۰۳ م	»
۲۸	چاد	۱۴ اگست ۲۰۰۹ م	»
۲۹	چیلی	۲۵ اگست ۱۹۹۷ م	»
۳۰	چین	۷ جون ۱۹۹۶ م	»
۳۱	کومورس	۲۱ جون ۱۹۹۴ م	.
۳۲	ج دیموکراتیک کانگو	۱۷ فبروری ۱۹۹۴ م	.
۳۳	جمهوری کانگو	۹ جولای ۲۰۰۸ م	.
۳۴	جزایر کوک	۱۵ فبروری ۱۹۹۵ م	.
۳۵	کوستاریکا	۲۱ سپتمبر ۱۹۹۲ م	۲۰ سپتمبر ۲۰۰۱ م
۳۶	ساحل عاج	۲۶ مارچ ۱۹۸۴ م	۲۸ جولای ۱۹۹۵ م
۳۷	کرواس	۵ اپریل ۱۹۹۵ م	»
۳۸	کیوبا	۱۵ اگست ۱۹۸۴ م	۱۷ اکتوبر ۱۹۹۵
۳۹	قبرس	۱۲ دسمبر ۱۹۸۸ م	اول نوامبر ۱۹۹۴ م
۴۰	جمهوری چک	۲۱ جون ۱۹۹۶ م	»
۴۱	دنمارک	۱۶ نوامبر ۲۰۰۴ م	
۴۲	جیبوتی	۸ اکتوبر ۱۹۹۱ م	.
۴۳	دومینیکا	۲۴ اکتوبر ۱۹۹۱ م	.
۴۴	جمهوری دومینکن	۱۰ جولای ۲۰۰۹ م	.
۴۵	اکوادور	۲۴ سپتمبر ۲۰۱۲ م	.

۴۶	مصر	۲۶ اگست ۱۹۸۳ م	
۴۷	گینه استوائی	۲۱ جولای ۱۹۹۷ م	
۴۸	استونیا	۲۶ اگست ۲۰۰۵ م	
۴۹	اتحادیه اروپا	اول اپریل ۱۹۹۸ م	
۵۰	فیجی	۱۰ دسمبر ۱۹۸۲ م	۱۹ جولای
۵۱	فنلند	۲۱ جون ۱۹۹۶ م	»
۵۲	فرانسه	۱۱ اپریل ۱۹۹۶ م	»
۵۳	گابن	۱۱ مارچ ۱۹۹۸ م	»
۵۴	گامبیا	۲۲ می ۱۹۸۴ م	
۵۵	جورجیا	۲۱ می ۱۹۹۶ م	
۵۶	غانا/گانا	۷ جون ۱۹۸۳ م	۱۶ سپتمبر ۲۰۱۶ م
۵۷	یونان	۲۱ جولای ۱۹۹۵ م	
۵۸	گرینادا	۲۵ اپریل ۱۹۹۱ م	۲۸ جولای ۱۹۹۵
۵۹	گوآتمالا	۱۱ فبروری ۱۹۹۷ م	»
۶۰	گینه	۶ سپتمبر ۱۹۸۵ م	۲۸ جولای ۱۹۹۵
۶۱	گینه بسائو	۲۵ اگست ۱۹۸۶ م	.
۶۲	گویان	۱۶ نوامبر ۱۹۹۳ م	۲۵ سپتمبر ۲۰۰۸ م
۶۳	هایتی	۳۱ جولای ۱۹۹۶ م	»
۶۴	هندوراس	۵ اکتوبر ۱۹۹۳ م	»
۶۵	هنگری	۵ فبروری ۲۰۲۰ م	»
۶۶	ایسلند	۲۱ جون ۱۹۸۵ م	۲۸ جولای ۱۹۹۵ م
۶۷	هند	۲۹ جون ۱۹۹۵ م	»
۶۸	اندونیزیا	۳ فبروری ۱۹۸۳ م	۲ جون ۲۰۰۲ م
۶۹	عراق	۳۰ جولای ۱۹۸۵ م	.
۷۰	ایرلند	۲۱ جون ۱۹۹۶ م	.

۷۱	ایتالیا	۱۳ جنوری ۱۹۹۵م	.
۷۲	جامائیکا	۲۱ مارچ ۱۹۸۳م	۲۸ جولای ۱۹۹۵م
۷۳	جاپان	۲۰ جون ۱۹۹۶م	»
۷۴	اردن	۲۷ نوامبر ۱۹۹۵م	»
۷۵	کینیا	۲ مارچ ۱۹۸۹م	۲۹ جولای ۱۹۹۴م
۷۶	کیرباتی	۲۴ فبروری ۲۰۰۳م	»
۷۷	کوریای جنوبی	۲۹ جنوری ۱۹۹۶م	»
۷۸	کویت	۲ می ۱۹۸۶م	۲ اگست ۲۰۰۲م
۷۹	لاووس	۵ جون ۱۹۹۸م	»
۸۰	لاتویا	۲۳ دسمبر ۲۰۰۴م	»
۸۱	لبنان	۵ جنوری ۱۹۹۵م	»
۸۲	لسوتو	۳۱ می ۲۰۰۷م	»
۸۳	لیبریا	۲۵ سپتمبر ۲۰۰۸م	»
۸۴	لتوانیا	۱۲ نوامبر ۲۰۰۳م	»
۸۵	لوگزامبورگ	۵ اکتوبر ۲۰۰۰م	»
۸۶	مقدونیا شمالی	۱۹ اگست ۱۹۹۴م	»
۸۷	ماداگاسکار	۲۲ اگست ۲۰۰۱م	»
۸۸	مالاوی	۲۸ سپتمبر ۲۰۱۰م	»
۸۹	مالیزیا	۱۴ اکتوبر ۱۹۹۶م	»
۹۰	مالدیو	۷ سپتمبر ۲۰۰۰م	»
۹۱	مالی	۱۶ جولای ۱۹۸۵م	.
۹۲	مالتا	۲۰ می ۱۹۹۳م	۲۶ جون ۱۹۹۶م
۹۳	جزایر مارشال	۹ اگست ۱۹۹۱م	.
۹۴	موریتانی	۱۷ جولای ۱۹۹۶م	»
۹۵	موریتویس	۴ نوامبر ۱۹۹۴م	»

اول اپریل ۲۰۰۳ م	۱۸ مارچ ۱۹۸۳ م	مکسیکو	۹۶
۶ سپتمبر ۱۹۹۵ م	۲۹ اپریل ۱۹۹۱ م	مایکرونیزیا	۹۷
"	۶ فیبروری ۲۰۰۷ م	مولدوا	۹۸
"	۲۰ مارچ ۱۹۹۶ م	موناکو	۹۹
"	۱۳ اگست ۱۹۹۶ م	منگولیا	۱۰۰
"	۲۳ اکتوبر ۲۰۰۶ م	مونتانیگرو	۱۰۱
"	۳۱ می ۲۰۰۷ م	مراکش	۱۰۲
۱۳ مارچ ۲۰۰۷ م	۱۳ مارچ ۱۹۹۷ م	موزامبیک	۱۰۳
"	۲۱ می ۱۹۹۶ م	میانمار	۱۰۴
۲۸ جولای ۱۹۹۲ م	۱۸ اپریل ۱۹۸۳ م	نامیبیا	۱۰۵
"	۲۳ جنوری ۱۹۹۶ م	نائورو	۱۰۶
"	۲ نوامبر ۱۹۹۸ م	نیپال	۱۰۷
"	۲۸ جون ۱۹۹۶ م	هالند/نیدرلند	۱۰۸
"	۱۹ جولای	نیوزلند	۱۰۹
۳ می ۲۰۰۰ م	۳ می ۲۰۰۰ م	نیکاراگوا	۱۱۰
"	۷ اگست ۲۰۱۳ م	نیجر	۱۱۱
۲۸ جولای ۱۹۹۵ م	۱۴ اگست ۱۹۸۶ م	نایجریا	۱۱۲
"	۱۱ اکتوبر ۲۰۰۶ م	نی ئو	۱۱۳
"	۲۴ جون ۱۹۹۶ م	ناروی	۱۱۴
۲۶ فیبروری ۱۹۹۷ م	۱۷ اگست ۱۹۸۹ م	عمان	۱۱۵
"	۲۶ فیبروری ۱۹۹۷ م	پاکستان	۱۱۶
"	۳۰ سپتمبر ۱۹۹۶ م	پالاو	۱۱۷
"	۲ جنوری ۲۰۱۵ م	فلسطین	۱۱۸
"	۱ جولای ۱۹۹۶ م	پاناما	۱۱۹
"	۱۴ جنوری ۱۹۹۷ م	پاپوا نیوگینیا	۱۲۰

۱۲۱	پاراگوای	۲۶ سپتمبر ۱۹۸۶ م	۱۰ جولای ۱۹۹۵ م
۱۲۲	فلیپین	۸ می ۱۹۸۴ م	۲۳ جولای ۱۹۹۷ م
۱۲۳	پولند	۱۳ نوامبر ۱۹۹۸ م	"
۱۲۴	پرتگال	۳ نوامبر ۱۹۹۷ م	"
۱۲۵	قطر	۹ دسمبر ۲۰۰۲ م	"
۱۲۶	رومانیا	۱۷ دسمبر ۱۹۹۶ م	"
۱۲۷	روسیه	۱۲ مارچ ۱۹۹۷ م	"
۱۲۸	سامووا	۱۴ اگست ۱۹۹۵ م	"
۱۲۹	ساوتومی و پرنسیپی	۳ نوامبر ۱۹۸۷ م	.
۱۳۰	عربستان سعودی	۲۴ اپریل ۱۹۹۶ م	"
۱۳۱	سنگال	۲۵ اکتوبر ۱۹۸۴ م	۲۵ جولای ۱۹۹۲ م
۱۳۲	صربیا	۱۲ مارچ ۲۰۰۱ م	"
۱۳۳	سیشل	۱۶ سپتمبر ۱۹۹۱ م	۱۵ دسمبر ۱۹۹۴ م
۱۳۴	سیرالیون	۱۲ دسمبر ۱۹۹۴ م	"
۱۳۵	سنگاپور	۱۷ نوامبر ۱۹۹۴ م	"
۱۳۶	سلواکیا	۸ می ۱۹۹۶ م	"
۱۳۷	سلوانیا	۱۶ جون ۱۹۹۵ م	"
۱۳۸	جزایر سلیمان	۲۳ جون ۱۹۹۷ م	"
۱۳۹	سومالیا	۲۴ جولای ۱۹۸۹ م	.
۱۴۰	افریقای جنوبی	۲۳ دسمبر ۱۹۹۷ م	.
۱۴۱	اسپانیا	۱۵ جنوری ۱۹۹۷ م	.
۱۴۲	سریلانکا	۱۹ جولای ۱۹۹۴ م	۵ جولای ۱۹۹۵ م
۱۴۳	سن کیتس و نویس	۷ جنوری ۱۹۹۳ م	.
۱۴۴	سن لوسیا	۲۷ مارچ ۱۹۸۵ م	.
۱۴۵	سن وینسنت و	۱ اکتوبر ۱۹۹۳ م	.

		گرینادینس	
۱۴۶	سودان	۲۳ جنوری ۱۹۸۵ م	.
۱۴۷	سورینام	۹ جولای ۱۹۹۸ م	"
۱۴۸	سوازیلاند	۲۴ سپتمبر ۲۰۱۲ م	"
۱۴۹	سویدن	۲۵ جون ۱۹۹۶ م	"
۱۵۰	سوئیس	۱ می ۲۰۰۹ م	"
۱۵۱	تانزانیا	۳۰ سپتمبر ۱۹۸۵ م	۲۵ جون ۱۹۹۸ م
۱۵۲	تایلند	۱۵ می ۲۰۱۱ م	"
۱۵۳	تیمور شرقی	۸ جنوری ۲۰۱۳ م	"
۱۵۴	توگو	۱۶ اپریل ۱۹۸۵ م	۲۸ جولای ۱۹۹۵ م
۱۵۵	تونگا	۲ اگوست ۱۹۹۵ م	"
۱۵۶	ترینیداد و تاباگو	۲۵ اپریل ۱۹۸۶ م	۲۸ جولای ۱۹۹۵ م
۱۵۷	تونس	۲۴ اپریل ۱۹۸۵ م	۲۴ می ۲۰۰۲ م
۱۵۸	تووالو	۹ دسمبر ۲۰۰۲ م	"
۱۵۹	یوگاندا	۹ نوامبر ۱۹۹۰ م	۲۸ جولای ۱۹۹۵ م
۱۶۰	اوکراین	۲۶ جولای ۱۹۹۹ م	"
۱۶۱	انگلستان	۲۵ جولای ۱۹۹۷ م	"
۱۶۲	یوروگوای	۱۰ دسمبر ۱۹۹۲ م	۷ اگست ۲۰۰۷ م
۱۶۳	وانواتو	۱۰ اگست ۱۹۹۹ م	"
۱۶۴	ویتنام	۲۵ جولای ۱۹۹۴ م	۲۷ اپریل ۲۰۰۵ م
۱۶۵	یمن	۲۱ جولای ۱۹۸۷ م	۱۳ اکتوبر ۲۰۱۴ م
۱۶۶	زامبیا	۷ مارچ ۱۹۸۳ م	۲۸ جولای ۱۹۹۵ م
۱۶۷	زمبابوی	۲۴ فبروری ۱۹۹۳ م	۲۸ جولای ۱۹۹۵ م

فصل دوم

حقوق کشورهای محاط در خشکه در ساحات تحت صلاحیت دولت های ساحلی در بحر

پروفسور دوپوی R. J. DUPUY می نویسد: در مورد یگانگی UNITY فزیکتی ابحار مقررات حقوقی صدق نمی کند، زیرا مقررات حقوق بین الملل بحر با درنظرداشت تقسیمات بحر وضع گردیده است.^۱

اصل آزادی ابحار و میراث مشترک بشریت که قبلاً به ملاحظه پیوست، صرف در مناطق دور دست ابحار قابلیت تطبیق را دارد، مثلاً طوری که یادآوری شد، در اثر پیشرفت علم و تکنالوژی معاصر امکان استفاده از منابع طبیعی و زنده بحر در ساحات دور از ساحل به پیمانه گسترده مهیا و مساعد شده است، که در گذشته از ساحه امکان دور بود. البته امروز از نگاه اقتصادی منابع متذکره از اهمیت زیادی برخوردار می باشند. از همین نقطه نظر کشورهای ساحلی سعی به کار برده اند که مناطق بحری تحت صلاحیت خویش را توسعه داده تا منابع طبیعی و زنده آن را تصاحب نمایند، اما باوجود مخالفت ممالک محاط در خشکه و کشورهای دارای وضع جغرافیای نامساعد، آن ها تا اندازه زیاد به مرام خود نایل شده اند.

کشورهای محاط در خشکه چه در حال رشد و چه پیشرفته پیوسته تلاش ورزیده اند مناطق تحت صلاحیت ممالک ساحلی محدود باشد، و ساحات بحر آزاد و منطقه

۱- RENE JEAN DUPUY, "L'OCEAN PARTAGE" A. PEDONE, 1979

بستر ابجار مربوط میراث مشترک بشریت گسترده و وسیع تر گردد، اما در زمینه چندان موافقتی به دست نیاورده اند. تنها چیزی که توانستند بعضی حقوق را در مناطق تحت صلاحیت کشورهای ساحلی نزدیک خویش حاصل کنند.

بنابر آن در پهلوی اصطلاحات سابق از قبیل آب های داخلی، بحر سر زمینی یا ساحلی، منطقه مجاور و فلات قاره، اصطلاح جدید به نام منطقه انحصاری اقتصادی در کنوانسیون ۱۹۸۲ م حقوق بحر تبارز نموده است.

بدین صورت مناطق تحت صلاحیت کشورهای ساحلی به پنج منطقه تقسیم شده که هر منطقه خصوصیات و مشخصات خود را داشته و در مناطق متذکره، ممالک محاط در خشکه دارای بعضی حقوق می باشند که ساحات پنج گانه عبارت اند از:

۱ - آب های داخلی که بنادر را نیز در بر می گیرد،

۲ - بحر سر زمینی یا بحر ساحلی،

۳ - منطقه مجاور،

۴ - منطقه انحصاری اقتصادی،

۵ - فلات قاره.

در کنار مناطق متذکره، آب های مجمع الجزایری که قبلاً تذکر داده شد، نیز در حیطه صلاحیت کشورهای مجمع الجزایری قرار داشته، اما از بررسی آن در این کتاب که محض به موضوعات مورد علاقه ممالک محاط در خشکه می باشد، صرف نظر شده است، اما توضیحات مختصر در مورد مناطق بحری که در بالا یادآوری شده، ارائه می گردد:

۱- آب های داخلی و بندرها:

آب های داخلی عبارت از آب های است که به سمت خشکه خط مبدأ بحر سر زمینی قرار داشته و شامل دهانه دریاچه ها، دریا و بندرها می باشد (ماده ۸ کنوانسیون ۱۹۸۲م حقوق بحر).

قبل از اینکه به بررسی بیشتر آب های داخلی ادامه داده شود، لازم است که خط مبدأ به صورت مختصر تعریف شود. زیرا توسط خط مبدأ محدوده بحر ساحلی و سایر مناطق بحری کشورهای ساحلی تعیین و اندازه گیری می گردد.

الف - خط مبدأ:

این خطی است که سرحد بین آب های داخلی و بحر سر زمینی و دیگر مناطق بحر را تثبیت می نماید. خط های مبدأ دو نوع می باشند: ۱- خط مبدأ طبیعی، ۲- خط مبدأ مستقیم.

۱ - خط مبدأ طبیعی یا عادی،

این پایینترین حد جزر آب بحر در ساحل است که از آن برای اندازه گیری عرض بحر ساحلی یا سر زمینی استفاده می شود. این نوع خط مبدأ برای سواحل که صاف هستند یعنی شکستگی ندارند، طرف استفاده قرار دارد.

۲ - خط مبدأ مستقیم:

از این نوع خط مبدأ برای سواحل دنداندار یعنی دارای شکستگی یا پوشیده از جزایر کوچک و خلیج های کوچک، دهانه های دریا و تأسیسات بندری استفاده می

گردد. خطوط مبدأ مستقیم باید در نقشه از طرف کشورهای ساحلی منعکس شده باشد، تا به آگاهی عمومی رسانیده شود و یک نسخه از این نقشه ها به سرمنشی سازمان ملل متحد (ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ م حقوق بحر) ارائه گردد.

ترسیم خطوط مبدأ مستقیم باید بر وفق قواعد حقوق بین الملل صورت گیرد، در غیر آن اعتبار ندارد. البته خطوط نباید از جهت کلی ساحل انحراف محسوس داشته باشد و آب های محصور در پشت آن ها باید به اندازه کافی تا خشکه پیوند و اتصال داشته باشد تا شامل رژیم آب های داخلی گردد.^۱

ب - رژیم حقوقی آب های داخلی:

دولت های ساحلی با رعایت قواعد حقوق بین الملل و معاهدات قابل اعمال بر آب های داخلی و بنادر خویش حق حاکمیت را دارند، اما تا اکنون هیچ نوع تلاشی در جهت پذیرش یک معاهده چند جانبه که قواعد و اصول یکسان را برای آب های داخلی ارائه دهد، تصویب نگردیده است.

ج - دسترسی به بنادر به طور عموم:

بیشتر ممالک یک تعداد بنادر خویش را برای کشتی های تجارتی و خصوصی باز نگه داشته اند که این باز نگه داشتن بر اساس حسن سلوک بین المللی و رونق تجارت شان بوده، در این صورت کشتی ها باید مقررات مربوط به ورود و خروج آن ها را در بنادر

۱- ماده ۷ بند ۳ کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق بحر ۱۹۸۲ م و ماده ۴ بند ۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ م در مورد بحر سرزمینی.

مراعات نمایند، در غیر آن کشورهای ساحلی در صورتی که منافع و مصالح ملی و حیاتی خود را در خطر ببینند بنادر شان را به روی کشتی های خارجی مسدود می کنند. این کار در زمان شیوع ویروس ایبولا در افریقا باعث مسدود شدن بنادر بعضی کشورها گردید. همچنان این عمل بنابر شیوع ویروس کرونا (کووید-۱۹) در سال ۲۰۲۰-۲۰۲۱م نیز تقریباً در همه کشورهای جهان تکرار گردید.

چنانچه گفته شد، از آنجای که آب های داخلی تحت حاکمیت کشور ساحلی بوده و این کشور می تواند مانع ورود کشتی های خارجی گردد، چون وضع حقوقی یا ستاتیوی آب های داخلی با بحر ساحلی یا سرزمینی که بعداً مطالعه خواهد شد، فرق دارد. در بحر ساحلی حق عبور بی ضرر وجود دارد، اما در آب های داخلی صلاحیت های کشور ساحلی بیشتر است، و برای رفع این نقیصه اکثراً موافقتنامه های دو جانبه و چند جانبه عقد می شود.

یکی از موافقتنامه های چند جانبه مهم در زمینه ورود کشتی های خارجی به آب های داخلی یک کشور، کنوانسیون (IMO) در مورد دسترسی به بنادر می باشد، اگر یک دولت عضویت این کنوانسیون را دارا باشد، حق دسترسی به بنادر سایر ممالک عضو را دارد.^۱

۱- IMO یا سازمان بین المللی دریانوردی INTERNATIONAL MARITIME

ORGANIZATION یکی از مؤسسات تخصصی سازمان ملل متحد بوده ۱۷۴ عضو دارد، مقر آن در شهر لندن است. مرام عمده آن امنیت کشتی رانی در بحر می باشد. این سازمان قواعد عمده در این زمینه وضع نموده است که یکی از آن ها کنوانسیون به ارتباط بنادر می باشد. سایت WWW.IMO.ORG، قابل یادآوری است که افغانستان مانند بعضی از کشورهای دیگر محاط در

در مورد کشتی های جنگی و دولتی قواعد سخت گیرانه تر بوده، همچو کشتی ها جهت ورود به بنادر باید اجازه قبلی کشورهای ساحلی را داشته باشند، اما کشتی های جنگی دارای مصونیت بوده در صورتی که در آن ها جرمی اتفاق بیفتد، باید بندر را ترک گفته و دولت ساحلی صلاحیت مدنی و جزایی در زمینه ندارد، مگر این صلاحیت را در مورد کشتی های تجارتي و خصوصی دارند و می توانند تطبیق و اعمال کنند.

د - دسترسی ممالک محاط در خشکه به بنادر کشورهای ساحلی مجاور:

کشورهای محاط در خشکه همیشه تقاضای دسترسی آزاد به بنادر مخصوصاً بنادر کشور ساحلی مجاور را داشته اند، چه بدون آن حق دسترسی شان به بحر آزاد بی مفهوم می باشد. اما متأسفانه این تقاضا در اکثر کنوانسیون های عمده به ارتباط حقوق بحر و حق ترانزیت در نظر گرفته نشده است.

به این صورت حق دخول به آب های داخلی پیوسته مشروط به موافقه کشورهای ساحلی است، مگر این محدودیت مخالف اصل دسترسی آزاد ممالک محاط در خشکه به بحر می باشد، و حق دسترسی به بنادر بخشی از این پرنسپ است، لذا حق ورود به بنادر نباید مشروط به موافقه کشور ساحلی گردد، زیرا در صورت عدم این حق دخول در بنادر حق دسترسی آزاد به بحر ناممکن می شود.

یکی از کنوانسیون های چند جانبه که آزادی دسترسی بنادر را به کشورهای عضو

خشکه عضو این سازمان نبوده، اما یک تعداد ممالک دیگر محاط در خشکه مثل ارمنیا، آذربایجان، بیلاروس، بولیویا، حبشه، نیپال، زامبیا، زمبابوی و شمار دیگر عضو IMO می باشند.

پیش بینی نموده، کنوانسیون در مورد ستاتو STATUS بنادر بحری بارسلونا در سال ۱۹۲۳م عقد شده و تا به حال نافذ می باشد.^۱

در ماده ۲ این کنوانسیون آمده است: برابری سلوک مساویانه و کامل در برابر تمام کشتی های ممالک عضو مراعات گردیده و به اضافه آن «آزادی دسترسی به بنادر» و تمام تأسیسات آن رعایت شود. اما این موضوع تابع اصل رویه بالمثل گردیده است.

از آنجایی که ممالک محاط در خشکه بنادر بحری ندارند و رویه بالمثل با آن ها قابل تطبیق نیست، به خاطر جبران این نقیصه به بند ۴ پروتوکول ضمیمه کنوانسیون که در مورد بنادر تذکر شده که با کشورهای محاط در خشکه رویه بالمثل تطبیق نمی گردد.^۲

پروفسور چکی زورک رئیس کمیسیون پنجم کنفرانس سازمان ملل متحد در باره حقوق بحر ۱۹۵۸م به ارتباط کنوانسیون فوق الذکر و ضمیمه آن می گوید: «اعلام دسترسی آزاد به بنادر و عدم تطبیق رویه بالمثل در برابر ممالک محاط در خشکه و درج این موضوع در کنوانسیون بارسلونا، شناسایی حق کشورهای محاط در خشکه، در مورد استفاده آن ها از بنادر ممالک ساحلی بوده و ضرورت جبران وضع جغرافیایی این کشورها می باشد.»^۳

۱- CONVENTION PORTANT SATUT DE PORT MARITTIME

۲- متن کنوانسیون، معاهدات جامعه ملل متحد SDN جلد هزدهم LVIII 27-1926 شماره ۱۳۷۹ صفحات ۲۸۶ و بعدی.

۳- اسناد کنفرانس حقوق بحر سازمان ملل متحد ۱۹۵۸م تحت کد 2/L.5/C.13/F.13/A، بیانیه پروفسور زوریک ZOUREK از چکوسلواکیا (که فعلاً چک و سلواک دو کشور مستقل می باشند).

در ماده ۱۳۱ کنوانسیون حقوق بحر ۱۹۸۲م تذکر رفته: «کشتی های دارای بیرق کشورهای محاط در خشکه باید از سلوک برابر با سایر کشتی های خارجی در بنادر بحری برخوردار شوند.» در این ماده فقط از برابری سلوک در مقابل کشتی های کشورهای محاط در خشکه با دیگر کشتی های خارجی تذکر رفته است، اما در ماده ۱۲۵ (بند ۱) کنوانسیون ۱۹۸۲م تذکر رفته که: «دولت های محاط در خشکه دارای حق دسترسی به بحر و از بحر به منظور اعمال حقوق مندرج در این کنوانسیون می باشند، و حق مستفید شدن از آزادی های بحر آزاد و میراث مشترک بشریت را خواهند داشت. در این راستا دولت های محاط در خشکه از «حق آزادی عبور از قلمرو دولت های ترانزیت» به وسیله همه وسایط ترانسپورتی برخوردار می باشند.

طوری که گفته شد، دسترسی به بنادر قسمتی از حق آزادی عبور از قلمرو دولت ترانزیت بوده، لذا این امر حق کشورهای محاط در خشکه در مورد بنادر کشورهای ترانزیت می باشد.

همچنان در اصل سوم مقدمه کنوانسیون ۸ جولای ۱۹۶۵م در مورد تجارت و ترانزیت ممالک محاط در خشکه چنین درج گردیده: «جهت مستفید شدن از آزادی بحر، مساوی با کشورهای ساحلی، ممالک محاط در خشکه باید آزادی دسترسی به بحر را داشته باشند و به مقصد رسیدن به این مأمول، کشورهای ترانزیت با توافق مشترک با ممالک محاط در خشکه و با رعایت کنوانسیون های نافذه بین المللی به کشتی های کشورهای محاط در خشکه حق دسترسی به بنادر و استفاده از تأسیسات آن داده شود، در مقابل کشتی های متذکره عین سلوک که با کشتی خود کشور ترانزیت در کشور دیگر صورت می گیرد مرعی گردد.»

لذا حق دسترسی به بنادر کشورهای ترانزیت شامل حق دسترسی آزاد به بحر آزاد و میراث مشترک بشریت می باشد، و به هیچ صورت در مورد تطبیق و اعمال آن ممانعت و محدودیتی ایجاد نگردد.

البته موضوع دسترسی به بنادر تنها در برابر بنادر ممالک ساحلی ترانزیت قابل تطبیق می باشد، لذا دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بنادر سایر ممالک ساحلی، قاعده عمومی دخول و خروج به بنادر قابل تطبیق می باشد. جهت صراحت مزید بر این موضوع میان بنادر کشورهای ترانزیت و بنادر دیگر تفکیک صورت گیرد.

برخلاف در ارتباط به بنادر سایر کشورها، شرایط دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بنادر آن ها مانند شرایط همه کشورها می باشد، به استثنای اعمال شرط رویه بالمثل، چون ممالک محاط در خشکه بندر بحری ندارند، پس این شرط در مورد آن ها قابل تطبیق نمی باشد، لذا در این زمینه کشورهای ساحلی می توانند تمام صلاحیت های زاده حاکمیت خود را در بنادر تطبیق نمایند. پس از آب های داخلی، قسمت دیگر بحر به ادامه بحر سر زمینی یا ساحلی بوده که ذیلاً مورد بررسی قرار می گیرد:

۲- بحر سر زمینی یا ساحلی^۱:

بحر سر زمینی یا ساحلی پس از خطوط مبدأ قرار دارد، یعنی اولین منطقه بحری کشور ساحلی می باشد. کنوانسیون بحر سر زمینی ۱۹۵۸م در ماده اول آن این منطقه

۱- TERRITORIAL SEA

۲- در کنفرانس ۱۹۵۸م حقوق بحر، ۴ کنوانسیون تدوین شد که یکی آن در مورد بحر سر زمینی و منطقه مجاور می باشد.

را به عنوان نواری یا باریکه^۱ از بحر تعریف نموده که در ورای قلمرو خشکه و آب های داخلی کشور ساحلی موقعیت دارد.

کنوانسیون حقوق بحر ۱۹۸۲م در بند ۱ ماده ۲ تعریف مشابهی به بحر سر زمینی ارائه نموده است. در این بخش در آغاز پیرامون وسعت بحر سر زمینی و موضوع عبور بی ضرر و حقوق کشورهای محاط در خشکه در بحر ساحلی مورد بررسی قرار می گیرد.

الف - عرض بحر سر زمینی:

ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۲م حقوق بحر حداکثر عرض بحر سر زمینی را ۱۲ مایل بحری^۲ تعیین نموده و چنین درج شده است:

«هر دولت حق دارد، وسعت یا پهنای بحر سر زمینی خود را که تا محدوده بیشتر



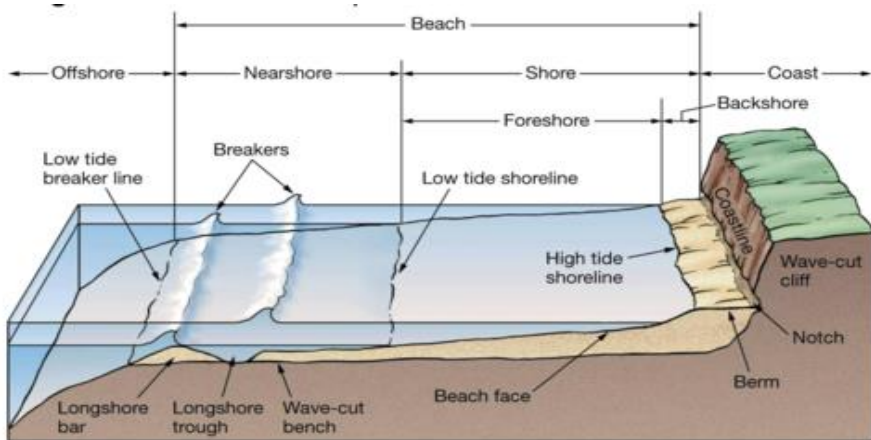
۱- به انگلیسی A BELT OF SEA

۲ - یک مایل بحر برابر به ۱۸۵۲ متر است.

از ۱۲ مایل بحری نباشد تعیین نماید. این محدوده از خطوط مبدأ اندازه گیری می شود که بر طبق این کنوانسیون مشخص شده است.»

بر وفق ماده متذکره، ۱۲ مایل بحری حداکثر اندازه و معیار آن بوده و بیش از آن برای عرض بحر سر زمینی قابل پذیرش نمی باشد. کشورهای ساحلی که از این حق برخوردار اند می توانند عرض کمتر از ۱۲ مایل بحری را اتخاذ کنند، مگر در عمل ممالک ساحلی به جز از موارد خاص و استثنایی که منافع شان ایجاب می کند، حداکثر یعنی ۱۲ مایل بحری برای بحر سر زمینی خویش تعیین نموده اند.

قابل تذکر است که در کنفرانس اول سازمان ملل متحد پیرامون حقوق بحر (۱۹۵۸م) عرض های متفاوت مثلاً ۳ مایل، ۶ مایل و ۱۲ مایل پیشنهاد گردیده بود، که هیچ کدام آن مورد توافق قرار نگرفت. نظام حقوقی بحر سر زمینی توأم با فضای مربوطه فوق آن و بستر بحر را احتواء می کند و زیر بستر آنها تحت حاکمیت دولت ساحلی شمرده می شود، آب های آن سوی بحر سر زمینی عبارت از آب های بین المللی می باشد.



در قبال حق حاکمیت ممالک ساحلی بر بحر ساحلی یا سر زمینی یک سلسله مکلفیت ها از قبیل تأمین امنیت، تعقیب عدلی مجرمین و آگاهی دادن از مناطق خطرناک قرار دارند.

البته بحر سر زمینی اولین منطقه و قلمرو ممالک ساحلی می باشد که تابع مقررات حقوقی تعریف شده و شامل در حقوق بین الملل بحر است، در تعیین بحر ساحلی از یک طرف به منافع کشورهای ساحلی در ساحات قبول شده مانند تأمین امنیت و استفاده از منابع بحری توجه مبذول شده، و از طرف دیگر منافع کشتی رانی دیگر کشورها به شمول ممالک محاط در خشکه نیز از نظر به دور نبوده و به این صورت کشورهای ساحلی دارای حاکمیت مطلق در بحر سر زمینی نبوده، بلکه این حاکمیت با موجودیت حق عبور بی ضرر محدود گردیده است.

ب - حق عبور بی ضرر و حق کشورهای محاط در خشکه:

در حقوق بین الملل عبور بی ضرر یک حق مسلم شناخته شده است که اساساً یک حق عرفی بوده و بسیار زیاد قدامت دارد، و در کنوانسیون ۱۹۸۲ م حقوق بحر مواد ۱۷ تا ۲۷ و همچنان در کنوانسیون ۱۹۵۸ م در مورد بحر ساحلی و منطقه نظارت مواد ۱۴ تا ۲۳ به همین موضوع اختصاص داده شده اند.

در مورد عبور بی ضرر از بحر سر زمینی در ماده ۱۹ کنوانسیون حقوق بحر ۱۹۸۲ م چنین تذکر داده شده است: «عبور یک کشتی خارجی زمانی بی ضرر تلقی می شود که برای صلح و آرامش یا امنیت کشور ساحلی زیان آور نباشد.» چنانچه عین مطلب در ماده ۱۴ بند ۴ کنوانسیون بحر سر زمینی ۱۹۵۸ م درج گردیده است: «عبور تا وقتی بی ضرر

است که مخل آرامش، نظم عمومی یا امنیت کشور ساحلی نباشد.» این اصل در مطابقت عُرْف بین المللی و رویه عملی دولت ها می باشد.^۱

بدین ترتیب نقض یکی از قوانین دولت ساحلی حالت بی ضرر بودن عبور را از بین نمی برد، بلکه در صورتی که منافع حیاتی دولت ساحلی از قبیل مواجه بودن امنیت به خطر، یعنی قوانینی که نقض آن ها باعث به خطر افتادن منافع عمده و خطرات خاصی را متوجه دولت ساحلی بسازد، در این صورت عبور از حالت بی ضرر بودن خارج می گردد. البته در مورد ماهی گیری در بحر ساحلی مقررات خاص وجود دارد و تمام منابع زنده و طبیعی این منطقه مربوط کشور ساحلی می باشد.

کنوانسیون ۱۹۶۵ م نیویارک در مورد تجارت و ترانزیت کشورهای محاط در خشکه در ماده ۲ بند ۴ مقرر می دارد: «دول متعاقد عبور ترانسپورت ترانزیت از آب ها یا بحر سر زمینی خویش بر وفق اصول حقوق بین الملل عُرْفی و مقررات کنوانسیون های مربوط بین المللی و همچنان مقررات داخلی اجازه می دهند.»

با وجودی که متن این ماده بسیار پایین تر از درخواست های که در پیشنهادات ممالک محاط در خشکه گنجانیده شده بود می باشد، اما با وجود آن درج عبور بی ضرر را به ارتباط خاص این کشورها در یک سند مهم بین المللی مقرر داشته، از این لحاظ آن را دارای اهمیت ساخته است.

۱- باید یادآوری گردد که موضوع «عبور بی ضرر» به صورت عمومی در پراگراف ۴ ماده ۶ ستاتیوی بارسلونا سال ۱۹۲۱ م تذکر یافته و ستاتیوی متذکره قبلاً در این مورد بررسی شده است.

همچنان ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ م ژینو/جینوا در مورد بحر سر زمینی و منطقه مجاور تصریح می دارد: «کشتی های تمام کشورهای ساحلی و بدون ساحل بحری از حق عبور بی ضرر برخوردار می باشند.»

قابل تذکر است که اصطلاح کشورهای ساحلی و بدون ساحل به اثر پیشنهاد و اصرار ممالک محاط در خشکه در کنوانسیون درج شده است، زیرا این موضوع در مسوده قبلی موجود نبود، اما درج آن بنابر پافشاری ها و تأکید مکرر کشورهای محاط در خشکه به منظور نشان دادن و داشتن حق مساوی با ممالک ساحلی در مورد عبور بی ضرر بوده است. کنوانسیون ۱۹۸۲ م حقوق بحر، متن مشابه به کنوانسیون فوق الذکر را در ماده ۱۷ خود جا داده است.^۱

طوری که از متون کنوانسیون های مربوط بر می آید، در حقوق موضوعه پیرامون عبور بی ضرر در بحر ساحلی به شرایط جغرافیایی خاص کشورهای محاط در خشکه توجه نگردیده، و عبور بی ضرر مثل دسترسی به آب های داخلی و بنادر برای همه ممالک یکسان در نظر گرفته شده، در حالی که در عبور کشتی های کشورهای محاط در خشکه جهت رسیدن به بحر ساحلی، ممالک مجاور و بعداً از آن جا انتقال کالاهای تا خاک این کشورها و بر عکس آن جزء حق دسترسی آزاد شان به بحر آزاد و میراث مشترک بشریت است.

۱- به موجب ماده ۱۷ این کنوانسیون، «کشتی های تمام دولت ها که دارای بحر ساحلی اند و یا نیستند، از این حق برخوردار اند، هیچ تبعیض و تفاوت در بین کشتی های دولتی، کشتی های خصوصی، کشتی های تجارتی و کشتی های نظامی وجود ندارد.»

چنانچه قبلاً گفته شد، حاکمیت دولت ساحلی بر منطقه بحر سر زمینی همچنان بر قلمرو هوایی آن و نیز در زیر بستر ابحار و عمق آن گسترده است. تنها محدودیتی که حقوق بین الملل بحر بر دولت ساحلی تحمیل می کند، عبارت از عبور بی ضرر می باشد و عبور بی ضرر به ترتیب ذیل تعریف می گردد: (ماده ۱۸)

«کشتی رانی در بحر سر زمین به منظور «گذر از آن بدون ورود به آب های داخلی» و همچنان وارد شدن و خارج شدن از آب های داخلی (پراگراف ۱ ماده ۱۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ م مونتو گوبی)، به شرط که این عبور دوامدار و سریع باشد.

توقف و لنگر انداختن در شرایط خاص اجازه می باشد، مشروط بر اینکه این امر ناشی از عوارض عادی کشتی رانی باشد یا به علت فورس ماژور Force majeure (حالات غیر مترقبه) یا وضعیت خطرناک باشد و یا جهت کمک رسانی به اشخاص، کشتی ها و طیارات در حال خطر باشد (پراگراف ۲ ماده ۱۸).

با وجود در نظر نگرفتن حالت خاص کشورهای محاط در خشکه این که اصل عبور بی ضرر در دخول و خروج آب های داخلی که بنادر جز آن تطبیق می گردد، و در ماده ۱۸ درج شده، موضوع دسترسی ممالک محاط در خشکه را به بحر تا اندازه زیاد مرفوع می سازد.

۳ - منطقه مجاور:^۱

پراگراف ۲ ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ م حد اکثر منطقه مجاور را از خط مبدأ به ۲۴ مایل بحری مقرر داشته است، یعنی اگر بحر سر زمینی یک کشور ۱۲ مایل عرض داشته

۱- به انگلیسی CONTIGUOUS ZONE که به اختصار (CZ) یاد می گردد.

باشد، به این ترتیب ۱۲ مایل دیگر را جهت حد اکثر عرض منطقه مجاور اجازه داده است. رژیم حقوقی این دو منطقه از هم متفاوت می باشد، منطقه مجاور تحت حاکمیت دولت ساحلی قرار ندارد، در حالی که بحر سر زمینی (به استثنای عبور بی ضرر) تحت حاکمیت آن می باشد.

رژیم حقوقی این منطقه به موجب بند اول ماده ۳۳ کنوانسیون مونته گوبی که عین متن ماده ۲۴ بند اول کنوانسیون ۱۹۵۸م می باشد، تصریح گردیده است که صلاحیت های دولت ساحلی را مشخص نموده است، کنترل لازم را در موارد ذیل اعمال می کند:

الف:- پیشگیری نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، صحتی یا مهاجرت در قلمرو و بحر سر زمینی خویش،

ب:- مجازات جرایم و تخطی از این قوانین و مقرراتی که در قلمرو و بحر سر زمینی ارتکاب می شوند.

هدف از استقرار منطقه مجاور این است که دولت ساحلی بتواند از نقض مقررات گمرکی، مالی، صحتی و مهاجرتی خود در خاک و بحر ساحلی اش جلوگیری کرده و بعداً در صورت نقض این مقررات، متخلفین را مجازات نمایند.

لذا دولت ساحلی هیچگونه حاکمیتی بر منطقه مجاور نداشته و تنها دارای حقوق نظارتی و در حالات ضرورت بعضی صلاحیت های اجرایی محدود را که در فوق اشاره شد، دارا می باشد.

۴: منطقه انحصاری اقتصادی:

اصطلاح «منطقه انحصاری اقتصادی» در حقوق بین الملل کلاسیک وجود نداشت، لذا یک اصطلاح جدید است که در کنوانسیون مونته گوبی وضع شده است، و به این وسیله کشورهای ساحلی یک ساحة وسیع بحر آزاد را از آن خود ساختند. البته در کنوانسیون های ۱۹۵۸م از این اصطلاح اثری به مشاهده نمی رسید. قبل از این که به تعریف و اصل رژیم حقوقی آن پرداخته شود، ایجاب می کند پیرامون سوابق تاریخی ایجاد آن طور فشرده صحبت شود.

الف - سابقه تاریخی:

طوری که گفته شد منطقه انحصاری اقتصادی یکی از مفاهیم نسبتاً جدید می باشد، که سابقه تاریخی آن را باید در سال های بعد از ختم جنگ جهانی دوم (۱۹۴۵م) بنابر تمایل و علاقه مالک ساحلی به مقصد توسعه صلاحیت های شان در ابحار مجاور شان جستجو کرد که توسط ایالات متحده امریکا، کشورهای امریکای جنوبی و افریقایی به منظور کنترل منابع بحری آغاز گردید.

در آن زمان این منطقه بیشتر جهت ماهی گیری یا منطقه انحصاری ماهی گیری^۱ در نظر بود و به تدریج مفهوم منطقه انحصاری ماهی گیری توسعه یافته به منطقه انحصاری اقتصادی تبدیل گردید.

ایالات متحده آمریکا در ۲۸ سپتامبر ۱۹۴۵م اعلامیه را صادر کرد که به نام اعلامیه ترومن (رئیس جمهور وقت آمریکا) شهرت دارد و به موجب آن این کشور حق تنظیم و کنترل ماهی گیری را در قسمتی از بحر آزاد واقع در جوار سواحل خویش محفوظ داشته بود و ممالک امریکای لاتین نیز خواستار یک منطقه انحصاری ماهی گیری تا ۲۰۰ مایل بحری ساحل خود بودند.

با وجودی که کشورهای عمده صنعتی برای مدت ها مخالف این تقاضا بودند، چون ماهی گیران شان از منابع زنده بسیار از سواحل دور و بعضاً نزدیک به سواحل ممالک رو به انکشاف ساحلی استفاده می کردند، و کشورهای اخیرالذکر یک قسمت از درآمد خویش را از دست می دادند، لذا در مرحله اول تعداد زیادی از کشورها به طور یک جانبه یک منطقه انحصاری صید ماهی را با وسعت متغیر اعلام نمودند، مفهومی که در نهایت طرفداران زیاد پیدا نموده و توانست به کرسی بنشیند.

به این ترتیب اصطلاح «منطقه انحصاری اقتصادی» برای اولین بار توسط نماینده کشور کینیا در اجلاس کمیته حقوقی و مشورتی آسیایی و افریقایی^۱ در جنوری ۱۹۷۱م و همچنان بعد از سال ۱۹۷۲م در کمیته بستر ابحار سازمان ملل متحد ارائه شد، که مورد استقبال کشورهای ساحلی آسیایی، افریقایی و امریکای لاتین قرار گرفت، اما ممالک اخیرالذکر اقدام به توسعه صلاحیت های خویش تحت عنوان «بحر میراث پدری»^۲ می کردند.

در جریان کنفرانس سوم حقوق بحر این هر دو مفهوم یا جریان به صورت مؤثری به فعالیت پرداختند، و موضوع توسعه بعضی صلاحیت کشورهای ساحلی به مناطق همجوار بحر سر زمینی شان مورد قبول اکثریت اعضای کنفرانس قرار گرفت، و ممالک پیشرفته مانند کانادا و ناروی نیز از این نظر پشتیبانی کردند.

ب - حدود منطقه انحصاری اقتصادی:

عرض منطقه انحصاری اقتصادی از خط مبدأ شروع شده حد اکثر ۲۰۰ مایل بحری می باشد، یعنی اگر عرض بحر سر زمینی ۱۲ مایل باشد، بعد از آن عرض این منطقه حد اکثر ۱۸۸ مایل بحری می باشد. در این صورت منطقه مجاور یا نظارت که بعد از بحر سر زمینی آغاز می گردد که حد اکثر ۱۲ مایل بحری عرض دارد. لذا نظام حقوقی منطقه انحصاری اقتصادی بعد از محدوده ۲۴ مایلی بحری شروع شده و به عرض ۱۷۶ مایل بحری به اجراء گذاشته می شود. به این ترتیب سومین منطقه بحر دولت ساحلی منطقه انحصاری اقتصادی می باشد.

مطابق ماده ۵۵ کنوانسیون حقوق بحر منطقه انحصاری اقتصادی در مجاورت بحر سر زمینی تعریف گردیده، و مقررات مربوط به آن در بخش پنجم کنوانسیون متذکره درج شده است.

برای این که دولت ساحلی دارای منطقه انحصاری اقتصادی باشد، باید به طور رسمی آن را تقاضا کند، لذا دولت ساحلی طی صدور اعلامیه رسمی ادعای خویش را در زمینه طرح کرده به اطلاع جامعه جهانی می رساند.

طوری که قبلاً تذکر داده شد، رژیم حقوقی منطقه انحصاری اقتصادی با بحر سر زمینی از هم متفاوت اند، زیرا دولت ساحلی در آن حق حاکمیت نداشته اما دارای حقوق و برخی از صلاحیت ها می باشد.

ج - نظام حقوقی منطقه انحصاری اقتصادی:

برقراری عرض ۲۰۰ مایل بحری برای منطقه انحصاری اقتصادی در سطح جهانی سبب کاهش ۳۶ فیصدی یا بیشتر از ثلث کل مساحت ابحار با تمام ذخایر زنده و معدنی شده و تحت سلطه دولت های ساحلی قرار داده شد، لذا قسمت قابل ملاحظه ابحار به این کشورها تعلق گرفته است.^۱

ممالک ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی دارای حاکمیت نبوده اما حقوق حاکمه در مورد منابع زنده و طبیعی و دارای حقوق و صلاحیت ها در ساحات دیگر در این منطقه می باشد.

کنوانسیون حقوق بحر در مورد حقوق ممالک ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی بین منافع اقتصادی و سایر حقوق این کشورها در منطقه متذکره تفکیک می نماید. البته دولت ساحلی بالای منابع اقتصادی دارای حقوق حاکمه بوده^۲ و به اضافه آن از بعضی

۱ - برقراری در حدود ۲۰۰ مایل بحری منطقه انحصاری در بر گیرنده بیش از ۹۰ فیصد ذخایر قابل استفاده شیلات، حدود ۸۷ فیصد از ذخایر شناخته شده نفت در زیر آب ابحار جهان و ۱۰ فیصد از کلوخه های منگیزیوم است. (کتاب حقوق بحر، نوشته رابین چرچیل والی لو، ترجمه بهمن آقایی، ۱۳۶۷ تهران، صفحه ۲۴۷).

۲ - اصطلاح SOVERIGN RIGHT یا اصطلاح «حقوق حاکمه» در زمینه منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره استفاده می شود. عمدتاً از این اصطلاح در مورد بهره برداری منابع با استفاده

صلاحیت های گسترده دیگر که حقوق حاکمه نمی باشد، برخوردار اند. چنانچه در ماده ۵۵ کنوانسیون تصریح شده که منطقه انحصاری اقتصادی در ماورا و مجاور بحر سر زمینی قرار داشته و تابع مقرراتی می باشد که در کنوانسیون حقوق بحر صلاحیت های دولت ساحلی و حقوق و آزادی سایر دولت ها مشخص می شود.

دولت ساحلی دارای حقوق حاکمه در مورد اکتشاف، استفاده، حفاظت و مدیریت منابع زنده و طبیعی آب های بالای بستر، در بستر و زیر بستر و همچنان سایر عملیات برای اکتشاف و استفاده اقتصادی از قبیل تولید انرژی از آب، جریان های بحری و بادی می باشد (ماده ۵۶ بند الف)، لذا کنوانسیون ۱۹۸۲ م صلاحیت گسترده و انحصاری به کشورهای ساحلی اعطاء نموده که در حقوق بین الملل کلاسیک و عرف بین المللی سابقه نداشته است.

حقوق حاکمه دولت ساحلی به منظور اکتشاف و استفاده و مدیریت به طور یکسان به منابع زنده و غیر زنده تطبیق می شود.^۱

مطابق بند ب ماده ۵۶، دولت ساحلی دارای یک سلسله صلاحیت های دیگر می باشد که حقوق حاکمه نبوده، بلکه صلاحیت های محدودتری را قایل شده است که عبارت اند از:

های اقتصادی کار گرفته می شود، در حالی که حاکمیت یک مفهوم عام و بسیار وسیع تر از مفهوم حقوق حاکمه می باشد.

۱- رژیم حقوقی در منطقه انحصاری اقتصادی در زمینه استفاده از منابع زنده موجود در منطقه و منابع غیر زنده موجود در بستر و زیر بستر این منطقه فرق دارد، زیرا اولی (منابع زنده) تابع نظام حقوقی در منطقه انحصاری اقتصادی است، در حالیکه منابع غیر زنده منطقه انحصاری اقتصادی تابع نظام حقوقی فلات قاره می باشد. به هر صورت از اصطلاح حقوق حاکمه در رابطه با بهره برداری از منابع زنده و غیر زنده استفاده گردیده است.

- ایجاد و استفاده از جزایر مصنوعی، تأسیسات و ساختمان های آن ها،
- انجام تحقیقات علمی بحری،
- حمایت و حفاظت از محیط زیست.

در نتیجه حقوق دولت های ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی، حقوق حاکمه بر منابع زنده و غیر زنده و سایر منابع اقتصادی و صلاحیت های گسترده بر ساخت جزیره های مصنوعی و تأسیسات و بناها، حفاظت از محیط زیست و تحقیقات علمی بحر می باشد. همچنان ممالک ساحلی مکلف به رعایت حقوق کشورهای دیگر منجمله ممالک محاط در خشکه می باشند.

د - رعایت حقوق کشورهای ثالث خاصاً ممالک محاط در خشکه:

پذیرش منطقه انحصاری اقتصادی نتیجه مصالحه ایست که بین کشورهای صنعتی، ممالک محاط در خشکه، کشورهای دارای موقعیت جغرافیای نامساعد و ممالک رو به انکشاف ساحلی صورت گرفته است، یعنی عمدتاً تعادلی است که میان حفظ آزادی کشتی رانی و حقوق حاکمانه کشورهای ساحلی بر منابع اقتصادی منطقه استوار شده است، اما به اضافه آن حقوقی بر منابع این منطقه برای ممالک محاط در خشکه و کشورهای دارای موقعیت جغرافیای نامساعد قایل شده اند.

ماده ۵۸ کنوانسیون حقوق بحر مقرر می دارد که همه دولت ها، ساحلی و بدون ساحل، در منطقه انحصاری اقتصادی از آزادی های برخوردار بوده که عبارت اند از: «آزادی های کشتی رانی، پرواز و آزادی کیل و پایپ دوانی و لوله کشی زیر بحر» با همان شرایطی که در بحر آزاد اجراء می گردد، برخوردار می باشد.

طوری که به ملاحظه می رسد، از ۴ آزادی تسجیل شده در کنوانسیون ۱۹۵۸م بحر آزاد که قبلاً مورد بررسی قرار داده شد، صرف آزادی ماهی گیری در منطقه انحصاری اقتصادی تحت صلاحیت کشورهای ساحلی قرار گرفته، مگر ۳ آزادی دیگر یعنی آزادی کشتی رانی، آزادی پرواز و آزادی کیبل و پایپ دوانی و لوله کشی در زیر بحر برای ممالک ثالث منجمله کشورهای محاط در خشکه باقی مانده است، اما این آزادی ها در مقایسه با آزادی های بحر آزاد ۱۹۵۸م کمی محدود تر می باشد.

ه - حق دسترسی محدود ممالک محاط در خشکه به منابع زنده منطقه انحصاری اقتصادی:

طبق کنوانسیون ۱۹۸۲م و ماده ۶۹ آن، کشورهای محاط در خشکه «دارای حق شرکت در استفاده به میزان متناسب در مازاد منابع جاندار مناطق انحصاری اقتصادی ممالک ساحلی همان خرده منطقه^۱ و منطقه هستند. خاطر نشان می گردد که کشورهای ساحلی مطابق به کنوانسیون حقوق بحر باید حجم صید برای منابع زنده در مناطق انحصاری اقتصادی را مشخص سازند، و آن بخش صید را که قادر به استفاده از آن نیستند (مازاد) برای استفاده کشورهای دیگر آزاد اعلام نمایند. شرایط و نحوه مشارکت مذکور باید از طریق ممالک مربوطه ذریعه موافقتنامه های دو جانبه، خرده منطقه ای یا منطقه ای تعیین گردد. (ماده ۶۹ بند دوم)

در صورتیکه کشورهای ساحلی توانایی آن را داشته باشند تا از تمام منابع زنده منطقه استفاده نماید یعنی مازاد باقی نماند، در آن صورت ممالک ساحلی و سایر کشورهای

ذینفع جهت مشارکت عادلانه کشورهای محاط در خشکه در حال رشد ترتیباتی اتخاذ می کنند تا در سطح خُرده منطقه و منطقه با ممالک مذکور همکاری صورت گیرد. این مشارکت فقط با کشورهای محاط در خشکه در حال رشد و به ارتباط کشورهای ساحلی رو به انکشاف قابل تطبیق می باشد.

در قسمت ممالک محاط در خشکه پیشرفته، حق مشارکت عادلانه در منابع زنده فقط به مناطق انحصاری اقتصادی سایر کشورهای پیشرفته قابلیت تطبیق را دارد.

حقوقی که بر وفق ماده ۶۹ پیش بینی شده، به کشورهای دیگر یا اتباع آن ها قابل انتقال نیست، به استثنای حالاتی که تمام دول ذینفع در زمینه موافقه داشته باشند.

مشارکت ممالک محاط در خشکه در منابع زنده مناطق انحصاری اقتصادی با دو محدودیت عمده رو به رو است، اول مشارکت صرف در بخش مازاد ماهی های کشورهای همسایه ساحلی یا ممالک منطقه قابل اجراء بوده، و در عدم موجودیت مازاد در منطقه از هر گونه مشارکت محروم می باشند، به استثنای آن که موافقه در سطح منطقه صورت گیرد، که دور از امکان است.

ثانیاً، استفاده از مازاد باید به موافقه کشورهای مربوطه انجام گیرد، لذا تا اندازه زیادی مشروط به اراده ممالک ساحلی به عقد موافقتنامه در زمینه می باشد.

طی بررسی موضوع در فوق پیرامون حقوق کشورهای محاط در خشکه می توان چنین نتیجه گرفت: آزادی های که در حقوق بین الملل عرفی در زمینه وجود داشت، در کنوانسیون بحر آزاد ۱۹۵۸م ژنیو/جینوا انعکاس یافته است، که عمدتاً ۴ آزادی است که برای همه کشورها به شمول ممالک محاط در خشکه قابل اجراء بود، برای دسترسی این

کشورها به ابحار آزاد و منطقه میراث مشترک بشریت دارای اهمیت زیاد است.

به ملاحظه می رسد که ۳ آزادی مانند سابق با اندک محدودیت باقی مانده که عبارت اند از: (آزادی های کشتی رانی، پرواز، تمديد کيل، پایپ دوانی و یا لوله کشی) که این همه حقوق برای ممالک محاط در خشکه از اهمیت زیادی برخوردار است، اما برعکس آزادی چهارم در قسمت ماهی گیری در منطقه اقتصادی انحصاری، کشورهای محاط در خشکه مانند سایر ممالک و در قسمت منابع زنده صرف در استفاده از مازاد منابع متذکره می توانند مشارکت داشته باشند، اما حق استفاده از منابع معدنی را نداشته و از آن کاملاً محروم می باشند.

۵ - فلات قاره،

فلات قاره ادامه خشکه در بحر بوده و به سطح مایل و شیب دار بستر آب های کم عمق ابحار اطلاق می گردد، که عموماً تا عمق ۲۰۰ متری ادامه می یابد. این شیب بعد از این با سقوط سریع به اعماق بحر فرو می افتد.

توسعه فلات قاره نظر به سواحل کاملاً متفاوت است. امکان دارد بعضی از کشورها اصلاً فاقد فلات قاره باشند، و از برخی دیگر فلات قاره شان چندین صد کیلو متر عرض داشته باشد. به طور مثال سطح زیر آب های بحیره شمال همه فلات قاره یی بوده، برعکس سواحل غربی جزیره کارسکا^۱ و سواحل جنوب شرقی فرانسه و همچنان چیلی و پیرو فقط چند کیلو متر محدود فلات قاره یی دارند. در این جا تعریف فلات قاره از نظر حقوقی، پیشینه آن، اهمیت اقتصادی و تفاوت بین فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی تحت بحث قرار داده می شود:

۱- CORSICA جزیره در جنوب فرانسه و شمال جزیره ساردینا واقع است.

الف - تعریف حقوقی و پیشینه تاریخی آن:

در ابتداء فلات قاره و منابع موجود در آن ها شامل ابحار آزاد می شد و تابع نظام حقوقی حاکم بر ابحار آزاد بود، و تمام ممالک ساحلی و محاط در خشکه می توانستند از منابع طبیعی آن مستفید گردند.

اولین ادعا یا دعوی رسمی نسبت به مالکیت فلات قاره از طرف ایالات متحده آمریکا در ۲۸ سپتامبر ۱۹۴۵م توسط رئیس جمهور آن زمان یعنی هری ترومن مطرح شد، و در اعلامیه آن آمده بود: «دولت ایالات متحده آمریکا منابع طبیعی زیر بستر، بستر و فلات قاره واقع در زیر آب های بحر آزاد را که در مجاورت سواحل ایالات متحده امریکاست، متعلق به ایالات متحده و تحت صلاحیت و کنترل کشور می داند.»

بعد از صدور این اعلامیه، ادعاهای متعددی از جانب کشورهای دیگر نیز مطرح گردید، اما ماهیت این ادعاها از هم متفاوت بودند. اعلامیه های مشابهی اکثراً از طرف ممالک امریکای لاتین مبنی بر به انحصار درآوردن منابع غیر زنده موجود در فلات قاره اطراف سواحل خویش را صادر نمودند، چنانچه قبل از تدویر کنفرانس ۱۹۵۸م ژینو/جینوا در حدود بیست کشور ادعای مالکیت به منابع فلات قاره خود نمودند. در کنفرانس متذکره ۴ کنوانسیون تهیه گردید، که یکی آن مربوط به فلات قاره بود، و فلات قاره در آن چنین تعریف شده بود:

الف:- «منطقه بستر و زیر بستر بحر در مجاورت ساحل، اما در خارج از منطقه بحر سر زمینی تا عمق ۲۰۰ متر یا بیشتر تا جاییکه عمق فوقانی آب های آن امکان استفاده از منابع طبیعی مذکور را میسر می سازد.»

ب:- بستر و زیر بستر مناطق مشابه در مجاورت سواحل جزایر.

اما تعریف فلات قاره در ماده ۷۶ کنوانسیون حقوق بحر ۱۹۸۲م تا اندازه متفاوت بوده، زیرا موضوع امکان استفاده مطرح نشده است، و فلات قاره هر کشور تا امتداد حد اقل ۲۰۰ مایل بحری و حداکثر ۳۵۰ مایل بحری از خط مبدأ بحر سرزمینی ادامه می یابد.

در کنفرانس سوم حقوق بحر اگر تأکید و اصرار شدید ممالک ساحلی به خاطر درج قسمتی از فلات قاره که در خارج از ساحه ۲۰۰ مایل است در فلات نمی بود، نظام حقوقی فلات قاره در نظام حقوقی منطقه انحصاری اقتصادی ادغام می گردید.

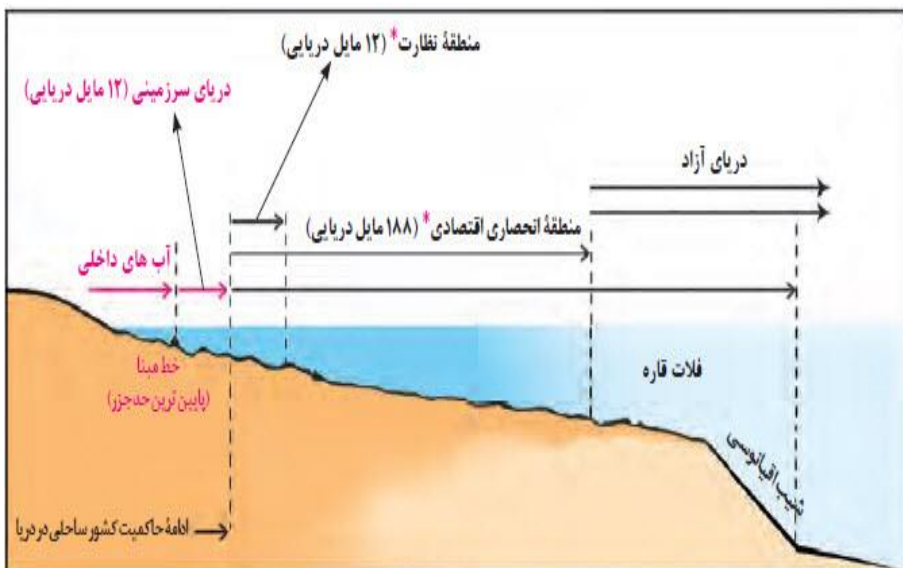
ب: رژیم حقوقی فلات قاره:

فلات قاره بخشی از قلمرو کشور ساحلی نمی باشد، اما تمام منابع طبیعی آن به دولت ساحلی تعلق دارد، یعنی حقوق حاکمه کشور ساحلی بر تمام منابع طبیعی فلات قاره قابل تطبیق است، چنانچه بند ۴ ماده ۷۷ کنوانسیون مونتی گوبی مقرر می دارد: «منابع طبیعی معدنی و سایر منابع غیر زنده بستر و زیر بستر بحر و همچنین موجودات زنده از جمله بی حرکت ها است، به دولت ساحلی تعلق دارد.»، یعنی کشور ساحلی دارای حقوق حاکمه در جهت اکتشاف و استفاده از منابع طبیعی آن است، این حقوق انحصاری بوده و هیچ دولت دیگر نمی تواند اقدام به فعالیت های مذکور نماید. (ماده ۷۷ بند ۲ کنوانسیون ۱۹۸۲م).

آب های فوق فلات تا محدوده ۲۰۰ مایل مربوطه منطقه انحصاری اقتصادی کشور ساحلی است، لذا ماهی گیری در آن ممنوع است، اما در قسمت باقی مانده

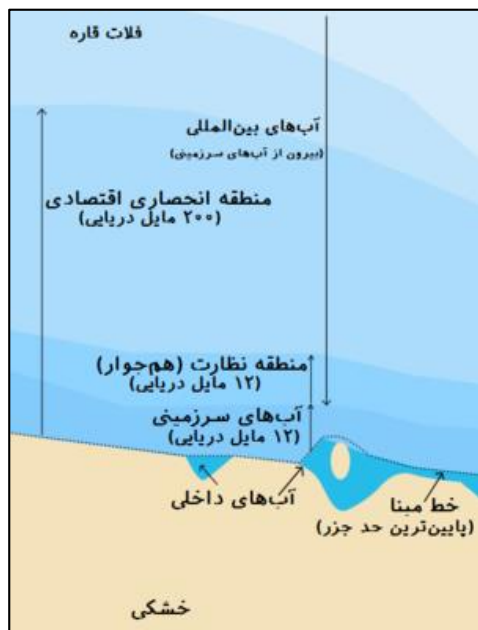
آزادی بحر آزاد برقرار می باشد. در بند ۲ ماده ۷۸ کنوانسیون آمده است: «اعمال حقوق دولت ساحلی بر فلات قاره بر وفق کنوانسیون هذا نباید باعث توقف یا منجر به دخالت غیر قابل توجیه در کشتی رانی و سایر حقوق و آزادی های پیش بینی شده بر سایر دول شود، یعنی حقوق کشورهای ساحلی در فلات قاره نباید به نظام حقوقی آب های فوقانی و فضای مافوق آن خدشه وارد کند.

اما حقوق مملکت ساحلی در ماورای محدوده ۲۰۰ مایلی متفاوت می باشد، زیرا آب های مافوق آن جزء بحر آزاد بوده و شامل منطقه انحصاری اقتصادی نمی شود. در مورد منابع زنده غیر ثابت تابع نظام آزادی ماهی گیری بوده، چون مربوط بحر آزاد می باشد، یک محدودیت مهم دیگر برای ممالک ساحلی در قسمت استفاده از منابع غیر زنده در ماورای محدوده ۲۰۰ مایلی توسط کنوانسیون ۱۹۸۲ م وضع شده است.



کشورهای ساحل حق انحصاری بالای منابع متذکره دارد، اما باید قسمتی از ارزش یا هم تولید منابع متذکره را بعد از ۵ سال به مقام بین المللی بستر ابحار تادیه نماید. نهاد متذکره این درآمدها را به ممالک عضو خواهد پرداخت.

کشور ساحلی باید توسعه بیشتر از ۲۰۰ مایل بحری و سرحد تعیین شده را به کمیسیون موسوم به «کمیسیون حدود فلات قاره»^۱ و نیز به سرمنشی عمومی سازمان ملل متحد اطلاع دهد تا به اطلاع کشورهای ثالث برسد. چنانچه پاکستان ساحه فلات قاره را به ۳۵۰ مایل توسعه داده و این موضوع از طرف کمیسیون حدود فلات قاره سازمان ملل متحد به تاریخ ۱۹ مارچ ۲۰۱۵م قبول گردیده است. به این ترتیب وسعت قبلی منطقه انحصاری اقتصادی این



کشور ۲۴۰ هزار کیلو متر مربع بود، علاوه بر ۵۰ هزار کیلو متر از درک فلات قاره افزوده شد، و به این ترتیب پاکستان اکنون دارای دو صد و نود و ۲۹۰ هزار کیلو متر مربع منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره می باشد، که تقریباً برابر به ثلث وسعت خاک آن کشور می شود. (مناطق متذکره عمدتاً در بحیره عرب قرار دارد.)

۱- COMMISSION ON THE LIMITS OF THE CONTINENTAL SHELF این

کمیسیون بر وفق ضمیمه دوم کنوانسیون حقوق بحر ایجاد شده و صلاحیت دارد در باره تحدید حدود فلات قاره سفارش بدهد، تا حدود فلات قاره به اساس توصیه های مذکور تعیین شود.

ایران دارای ۱۶۸ هزار کیلو متر منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره در خلیج فارس و بحیره عمان^۱ می باشد، اما بحیره کسپین بین ۵ کشور ساحلی تقسیم گردیده که سهم ایران از آن ۱۲ فیصد است. افغانستان در ابحار ممالک همسایه منطقه از نگاه اقتصادی فقط به مازاد منابع زنده منطقه انحصاری اقتصادی و منابع زنده غیر ثابت آب های بالای فلات قاره ماورای ۲۰۰ مایل حق دارد.

تفاوت عمده که بین فلات قاره با منطقه انحصاری اقتصادی وجود دارد، حقوق کشورهای ساحلی در زمینه منطقه انحصاری اقتصادی اختیاری است، یعنی ممالک متذکره می توانند از حقوق خویش در مناطق خود استفاده نمایند، که از طرف آن ها مورد ادعا قرار گرفته یا اعلام شده باشد. در حالیکه در قسمت فلات قاره حقوق شان تا عرض ۲۰۰ مایلی ذاتی بوده و ضرورت به اعلام ندارد، و بعد از آن حد، باید نظر کمیسیون حدود فلات قاره گرفته شود.

فلات قاره از نظر ذخایر نفتی بعضاً بسیار غنی می باشد، چنانچه بعضی ممالک ساحلی بحیره شمالی امروز از تولیدکنندگان مهم نفت از قبیل ناروی و انگلستان می باشند، و نفت شان از منطقه فلات قاره بحیره شمال به دست می آید.

الی جون ۲۰۱۲م به تعداد یک ۱۵۰ ادعای توسعه فلات قاره در ماورای ۲۰۰ مایلی به کمیسیون حدود فلات قاره ثبت شده است^۲، اکثریت این تقاضاها از نگاه

۱- پاکستان با وسعت منطقه انحصاری اقتصادی به درجه ۴۶ در جهان می باشد. ایران به درجه ۸۰ قرار دارد.

۲- J.M. - "LE DEFIS DE L'EXTENSION DU PLATEAU CONTINENTAL"

TASSIN, INSTITUT DU DROIT ECONOMIQUE DE LA MER-MONACO در ۲۱

جون ۲۰۱۲م به نشر رسید.

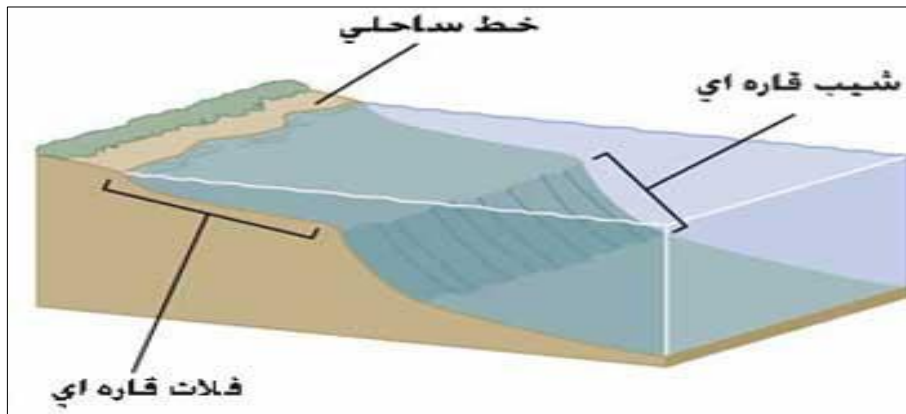
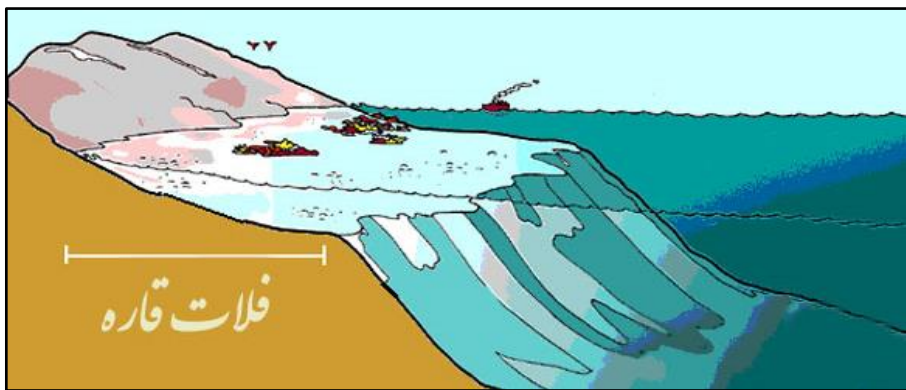
مفیدیت اقتصادی بود، اما بعضاً فقط جهت وسعت ساحهٔ بحری ممالک ثبت شد و از نگاه اقتصادی چندان فایده نداشت.

اهمیت ابحار از نگاه منابع اقتصادی و حمل و نقل برای مردم جهان غیر قابل انکار است. طوری که در صفحات قبلی به ملاحظه رسید، قسمت زیاد منابع زنده و معدنی بحری در مناطق تحت سلطهٔ کشورهای ساحلی قرار گرفته و ممالک محاط در خشکه را از این منابع محروم ساخته اند.

باوجود تلاش های این کشورها همراه با ممالک دارای وضع جغرافیای نامساعد به مقصد تحدید مناطق تحت صلاحیت کشورهای ساحلی، متأسفانه در قسمت منابع اقتصادی چندان نتیجهٔ مطلوب به دست نیامده، بلکه صرف در قسمت آزادی کشتی رانی، پرواز و پایپ دوانی، تمدید کییل و یا لوله کشی در مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره که در حقوق بین الملل عرفی وجود داشت تا حدودی به نتایج مطلوب آن هم در اثر تلاش و تأکید و اصرار مبرم کشورهای بزرگ صنعتی و بحری حاصل گردید.

خلاصه توسعهٔ صلاحیت های ممالک ساحلی تحت نظام های منطقهٔ انحصاری اقتصادی و فلات قاره در مطابقت به کنوانسیون حقوق بحر تقریباً نصف کشورهای جهان یعنی ممالک محاط در خشکه و کشورهای دارای وضع جغرافیای نامساعد را از قسمت اعظم منابع اقتصادی مربوط بشریت محروم ساخت.

اما با وجود تعریف جدید میراث مشترک بشریت به بستر و زیر بستر اعماق ابحار در ماورای مناطق تحت صلاحیت کشورهای ساحلی، بی عدالتی که توسط ایجاد مناطق انحصاری اقتصادی و تعریف جدید فلات قاره به میان آمده است، جبران نگردیده، یک تعداد فقیرترین کشورها تا هنوز از منابع سرشار زنده و طبیعی مربوط به بشریت محروم شدند.



فصل سوم

حفاظت از محیط زیست، آزادی تحقیقات علمی و

انتقال تکنالوژی و حل منازعات در حقوق بحر

در قسمت اول این فصل ۳ موضوع عمده یعنی: _ حفاظت از محیط زیست بحری، _ تحقیقات علمی بحری و _ انتقال تکنالوژی و علوم تخنیکی/علم فنی بحری مختصراً در چهارچوب حقوق بین الملل بحر پرداخته می شود، که جنبه عمومی داشته و مختص به کشورهای محاط در خشکه نبوده، از اهمیت به سزایی برای همه ممالک ساحلی و محاط در خشکه برخوردار می باشد. اصول و قواعد حاکم بر آن ها در دهه های اخیر انکشاف یافته است. در قسمت بعدی موضوع حل منازعات در حقوق بحر مطالعه می گردد.

۱- حفاظت از محیط زیست، تحقیقات علمی و انتقال تکنالوژی:

کنوانسیون ۱۹۸۲م حقوق بحر اصول حاکم بر جلوگیری و کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست ابحار را مقرر نموده است. کنوانسیون همچنان حاوی مقرراتی مبنی بر انتقال تکنالوژی و تشویق تحقیقات علمی بحری می باشد.

الف - حفاظت از محیط زیست:

بخش دوازدهم کنوانسیون حقوق بحر به حمایت و حفاظت محیط زیست بحر اختصاص یافته، چنانچه ماده ۱۹۳ تصریح می نماید که: «دولت ها وظیفه دارند محیط زیست بحر را حفاظت و حمایت نمایند.» دیده می شود که این مکلفیت به دوش تمام

کشورها اعم از ساحلی و محاط در خشکه است، که از بحر جهت کشتی رانی استفاده می کنند و از منابع آن بهره می برند.

باید تذکر داده شود که منابع آلودگی های محیط زیست بحری مختلف اند و بیشتر این آلودگی ها ناشی از فعالیت های است که در خشکه صورت می گیرد. علاوه بر آلودگی های نفتی مخصوصاً حادثات زاده سوپر نفتکش ها/ ماشین آلات بزرگ نفتکش صدمات زیست محیطی جبران ناپذیری را ایجاد نموده که باعث آلودگی بحر می گردد و نابودی جانداران و حیوانات بحری را به دنبال دارد، البته خسارات وارده بر محیط زیست بحری از این ناحیه بسیار گسترده است.

در زمینه حفاظت از محیط زیست بحری تلاش های مهمی در سطح جهان و منطقه ای صورت گرفته است. ماده ۲۰۷ کنوانسیون حقوق بحر در مورد آلودگی های



زاده منابع واقع در خشکه تصریح می کند: «دولت ها قوانین و مقررات مربوط به جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست بحر از منابع واقع در خشکه شامل دریاها (رودخانه ها)، خطوط لوله یا پایپ ها و تأسیسات آبریزگاه ها را با توجه به قواعد توافق شده بین المللی و اساسات استانداردها/معیارها تصویب خواهند کرد.»

همچنان دولت ها وظیفه دارند سیاست و پالیسی های خود را در سطح منطقوی هماهنگ بسازند، یعنی دولت ها برای ایفاء این مکلفیت باید به طور انفرادی یا مشترک کلیه اقدامات ضروری را برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست بحری به کار گیرند.^۱ ماده ۲۱۷ کنوانسیون، کشورها را مکلف می سازد تا کشتی های حامل بیرق آن ها به مقررات حفاظت محیط زیست بحری پایند باشند.

کنوانسیون حقوق بحر، ساختار کلی را برای حفاظت محیط زیست بحری را ارائه می دارد، برعلاوه این که بخش دوازدهم (مواد ۱۹۳-۲۲۷) که به محیط زیست اختصاص یافته، بخش های دیگر کنوانسیون هم مقرراتی را در مورد محیط زیست بحر وضع نموده است.

همچنان سازمان های مانند سازمان بین الدولتی دریانوردی^۲ IMO و سازمان غذایی و زراعت ملل متحد FAO مقررات مهمی را جهت حفاظت محیط زیست بحری وضع کرده اند و مخصوصاً در مورد محیط زیست به طور عموم یک سازمان بین المللی

۱- دو دریای افغانستان به بحر و بحیره می ریزند. یکی دریای کابل که ابتداء به دریای سند ملحق شده، بعداً به بحر هند منتهی می شود، و دوم دریای آمو که به بحیره ارال می ریزد.

۲- مخفف این سازمان (IMO ایمو) است که قبلاً از آن تذکر به عمل آمد. در چهارچوب این سازمان کنوانسیون های متعدد جهت حفظ محیط زیست تصویب شده و شعار این سازمان «کشتی رانی محفوظتر و اوقیانوس پاکتر» می باشد.

اختصاصی به نام «برنامه محیط زیست سازمان ملل متحد (UNEP)^۱ است، که این سازمان وابسته به سازمان ملل متحد بوده و فعالیت های اعضای خود را هماهنگ کرده در زمینه حفاظت محیط زیست کمک می نماید. این برنامه در ۵ جون ۱۹۷۲م ایجاد شده و مقر آن در نایروبی پایتخت کینیا قرار دارد.

خلاصه در مورد حفاظت محیط زیست بحری علاوه بر اقدامات در سطح ملی، تلاش های مهم و ارزنده در سطح منطقه ای و بین المللی به عمل آمده است.

ب: تحقیقات علمی بحری:

بر وفق کنوانسیون ۱۹۸۲م، ممالک صرف نظر از محل جغرافیایی شان (ساحلی و محاط در خشکه) و سازمان های بین المللی حق دارند به تحقیقات علمی بحری بپردازند (ماده ۲۳۸ کنوانسیون حقوق بحر). به این ترتیب تمام کشورها اعم از ساحلی و غیر ساحلی صلاحیت دارند تحقیقات علمی را در بحر انجام دهند.



باید گفت که در مقایسه با کنوانسیون های چهارگانه ۱۹۵۸ م ژینو/جینوا در باره حقوق بحر کنوانسیون ۱۹۸۲ م قواعد و مقررات جامع تر را در زمینه تحقیقات علمی بحری دارا می باشد، و قسمت ۱۳ آن تحت عنوان «تحقیقات علمی بحری» به این موضوع اختصاص یافته است.

قابل تذکر است که انجام تحقیقات علمی در ناحیه یا منطقه^۱ تابع مقررات نظام حقوقی ناحیه می باشد، و همچنان بر اساس ماده ۲۴۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ م انجام تحقیقات علمی نمی تواند مبنای حقوقی ادعا نسبت به هر قسمت بحر یا منابع آن صورت گیرد. ماده ۲۴۰ کنوانسیون حقوق بحر تسجیل نموده تا تحقیقات علمی بر اساس اصول و موازین ذیل اجرا گردد:

الف: منحصراً برای اهداف صلح آمیز اعمال می گردد،

ب: بر اساس روش ها، میتودها و ابزار علمی مقتضی که با کنوانسیون سازگار باشد، صورت گیرد،

ج: نباید اختلالی را در دیگر استفاده های مشروع از بحر بر وفق این کنوانسیون ایجاد نماید،

د: تمام مقررات مندرج کنوانسیون، به حمایت و حفاظت از محیط زیست بحری رعایت شود.

باید تذکر داد که ممالک و سازمان های بین المللی که می خواهند تحقیقات علمی بحری را در مناطق انحصاری اقتصادی یا فلات های قاره انجام دهند، لازم است که ۶ ماه قبل از انجام تحقیقات بعضی اطلاعات ضروری را در اختیار دولت ساحلی قرار دهند.

۱- به انگلیسی AREA یعنی منطقه را گوید که قبلاً بررسی و توضیح شده است.

(ماده ۲۴۸)

تحقیقات علمی در منطقه یا ناحیه بین المللی بحری با تفاهم با مقام بین المللی بستر ابحار صورت می گیرد (ماده ۱۴۳)، همچنان کشورهای محاط در خشکه و ممالک دارای وضعیت جغرافیایی نامساعد حق دارند در پروژه های تحقیقات کشورهای دیگر و سازمان های بین المللی از طریق متخصصین باصلاحیت خویش مشارکت نمایند. (ماده ۲۵۴ بند ۳)

خلاصه اینکه بایست تحقیقات علمی بحری مطابق مندرجات کنوانسیون ۱۹۸۲م صورت گیرد و هر نوع اقدامات برخلاف این کنوانسیون از سوی دولت ها یا اشخاص حقیقی و حقوقی آن ها یا سازمان های بین المللی با صلاحیت انجام گردد، آن ها مسئول بوده، لازم است خسارات وارده ناشی از فعالیت های شان را جبران کنند. (ماده ۲۶۳ کنوانسیون ۱۹۸۲م)

ج - انتقال تکنالوژی یا علوم تخنیکی/دانش فنی بحری:

موضوع تحقیقات علمی بحری با مساله انتقال تکنالوژی بحری ارتباط مستقیم دارد. کشورهای در حال رشد مدت هاست ادعا می کنند و می گویند که یکی از علت های عقب ماندگی شان عدم دسترسی به تکنالوژی عصری ممالک پیشرفته می باشد، و بدون دسترسی به آن؛ اقتصاد شان به صورت لازم انکشاف نخواهد کرد. دولت های در حال رشد انتقال تکنالوژی جدید و عصری را یکی از اولویت های نظام اقتصادی بین المللی قرار داده اند.

در کنوانسیون ۱۹۸۲ م حقوق بحر موضوع انتقال تکنالوژی عصری در دو قسمت از آن ذکر گردیده است: **بخش اول** مربوط به بستر بین المللی ابحار و **بخش دوم** شامل قسمت چهاردهم کنوانسیون است که به انتقال تکنالوژی اختصاص یافته است. در ماده ۲۶۶ بخش ۱۴ از کشورهای عضو تقاضا به عمل آمده که به طور مستقیم یا به وسیله سازمان های بین المللی در این زمینه با یکدیگر همکاری نمایند، تا مطابق توانایی های خود توسعه و انتقال تکنالوژی عصری و علوم بحری را ترویج نمایند. شیوه های که برای توسعه و انتقال تکنالوژی مُدرن بحری پیش بینی شده، شامل ایجاد پروگرام های همکاری بحری، برگزاری کنفرانس های مربوط به تکنالوژی و تبادل تجارب دانشمندان، متخصصین و کارشناسان، سرمایه گذاری مشترک و ایجاد مراکز تحقیقاتی علمی بحری می باشد (ماده های ۲۶۹، ۲۷۰ تا ۲۷۵). ماده ۲۶۹ به طور خاص ممالک عضو و سازمان ها را تشویق می نماید تا در زمینه انتقال تکنالوژی کشورهای محاط در خشکه در حال انکشاف را کمک کنند.



برخی از سازمان های بین المللی در راه انتقال تکنالوژی عصری بحری به کشورهای در حال رشد عملاً اقدام نموده اند، مثلاً سازمان غذایی و زراعت جهان (FAO) در زمینه تسهیل انتقال دانش مسلکی/فنی ماهی گیری به بسیاری از ممالک در حال رشد مساعدت به عمل آورده و همچنان سازمان بین المللی دریانوردی در زمینه محفوظیت کشتی رانی و جلوگیری از آلودگی محیط زیست به آموزش پرسونل بحری کشورهای در حال انکشاف پرداخته است، اما این اقدامات به صورت پراکنده انجام شده و تا حال کدام سازمان خاص در مورد انتقال تکنالوژی بحری وجود ندارد.

در این مورد بعضی محدودیت های که در کنوانسیون ۱۹۸۲م وجود دارد، ماده ۳۰۲ مقرر می دارد که از هیچ دولت نمی توان تقاضا کرد آن اطلاعاتی را ارائه نماید که افشای آن ها مغایر با منافع اساسی آن دولت از لحاظ امنیت باشد.



در حال حاضر دورنمای دسترسی گسترده دول در حال رشد به تکنالوژی جدید بحری بر وفق کنوانسیون چندان امیدوارکننده نیست، در این زمینه کنفرانس سازمان ملل متحد برای تجارت و انکشاف (انکتاد) که رکن فرعی مجمع عمومی سازمان ملل متحد^۱ می باشد، تلاش های زیادی جهت تسهیل انتقال تکنالوژی به کشورهای در حال رشد نموده که بعضی تسهیلات را فراهم نموده، با آن هم مشکلات زیاد در زمینه موجود است. خلاصه به طور عمومی مواد مربوط به انتقال تکنالوژی بحری در کنوانسیون ۱۹۸۳ م عمدتاً کلی و مبهم بوده و جنبه الزام آور ندارد.

یکی از موضوعات عمده برای ممالک محاط در خشکه حل و فصل اختلافات و منازعات در ارتباط کنوانسیون ۱۹۸۲ م و به خصوص بخش دهم آن در مورد حق دسترسی به بحر می باشد، که در فصل آینده مورد بررسی قرار می گیرد.

۲- حل اختلافات و منازعات در حقوق بحر،

از موضوعات بسیار مهمی که یک کنوانسیون بین المللی جنبه اجرایی داشته باشد، پیش بینی و درج اصول و قواعد برای حل و فصل اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای مفاد آن می باشد.

تدوین کنندگان کنوانسیون ۱۹۸۲ م حقوق بحر اهمیت موضوع متذکره را دانسته، یک مکانیزم بسیار پیشرفته و همه جانبه را با ارائه مراجع حقوقی متنوع برای حل اختلاف وضع نمودند، و بخش ۱۵ کنوانسیون متذکره به این موضوع اختصاص یافته است.

۱- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT قبلاً

از آن تذکر به عمل آمده است.

این امر به مفاد همه اعضای کنوانسیون خاصاً به نفع کشورهای محاط در خشکه است که می توانند هنگام بروز مشکلات بدان توصل ورزند. اما قبل از بررسی موضوع بر وفق کنوانسیون ۱۹۸۲م، مختصراً به تشریح حل اختلافات که در کنوانسیون های ژینو/جینوا ۱۹۵۸م پیش بینی گردیده، پرداخته می شود:

الف - پروتوکول اختیاری کنوانسیون های ژینو/جینوا ۱۹۵۸م:

به طور عموم در احوال موجود حقوق بین الملل یک نظام اجباری در جهت حل و فصل اختلافات یا منازعات وجود ندارد، و این امر در مورد حقوق بحر نیز صدق می کند. به این ترتیب یکی از اصول حاکم در زمینه، عبارت از اصل اختیاری بودن حل و فصل اختلافات می باشد. دولت ها تشویق می شوند تا اختلافات خود را با همدیگر در فضای تفاهم به صورت مسالمت آمیز حل و فصل نمایند.

در زمره کنوانسیون های چهارگانه حقوق بحر ۱۹۵۸م ژینو/جینوا یک پروتوکول اختیاری راجع به حل و فصل اختلافات یا منازعات ناشی از تفسیر و اجرای کنوانسیون های متذکره به تاریخ ۲۹ اپریل ۱۹۵۸م تصویب شد و به تاریخ ۳۰ سپتامبر ۱۹۶۲م نافذ و لازم الاجرا گردید.^۱ البته الحاق و پیوستن به این پروتوکول برای دولت های ذیعلاقه اختیاری اما در صورت شامل شدن بدان اجرای تصامیم آن اجباری می باشد. در پروتوکول متذکره ۳ مرجع برای حل منازعات پیش بینی شده است:

۱ - محکمه بین المللی عدالت،

۲ - محکمه حکمیت،

۳ - کمیسیون وساطت/سازش (میانجی گری).

شیوه حل اختلافات که در پروتوکول مدنظر گرفته شده، طرزالعمل معمول در شیوه حل اختلافات که در پروتوکول مدنظر گرفته شده، طرزالعمل معمول در دیگر کنوانسیون ها مهم بوده، که الحاق در پروتوکول از الحاق به کنوانسیون ها مجزاء می باشد. اما این موضوع در کنوانسیون ۱۹۸۲م کاملاً متفاوت است که مورد بررسی قرار می گیرد. قابل تذکر است که در حدود ۴۰ کشور به پروتوکول پیوسته اند.

ب - بخش پانزدهم کنوانسیون ۱۹۸۲م:

موضوع حل اختلافات در متن اصلی کنوانسیون ۱۹۸۲م گنجانیده شده که بخش پانزدهم آن را احتوا می کند. از آن جاییکه همه بخش های کنوانسیون از جمله قسمت پانزدهم جزء جدا ناپذیر آن است، لذا دولت ها نمی توانند بخش های از کنوانسیون را که مورد پسند شان باشند بپذیرند و بخش های دیگرش را که با منافع شان سازگاری نداشته باشند، قبول نکنند.



پس در صورت الحاق به کنوانسیون تمام بخش های آن برای شان الزام آور می شود. اما در مورد بخش حل اختلافات ممالک عضو می توانند در موقع امضاء، تصویب یا الحاق یا بعد از آن از طریق بیانیه کتبی یک یا چند روش زیر را برای حل و فصل اختلافات مربوط به تفسیر یا اجرای کنوانسیون را انتخاب کنند:

۱ - محکمه بین المللی حقوق بحر،

۲ - محکمه بین المللی عدالت،

۳ - محکمه داوری،

۴ - محکمه داوری خاص.

دو میتود یا روش اختیاری و اجباری حل اختلافات یا منازعات در کنوانسیون ۱۹۸۲م در نظر گرفته شده است:

۱ - شیوه اختیاری حل اختلافات یا منازعات:

اگرچه بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲م؛ دولت ها مکلفیت دارند اختلافات یا منازعات خویش را از راه مسالمت آمیز حل کنند، با آن هم به طرفین اختلاف در آغاز اجازه داده می شود تا روش حل و فصل اختلاف یا منازعه را خود انتخاب نمایند. بدین ترتیب ماده ۱ بخش ۱۵ مقرر می دارد که «دولت های عضو بایستی هر اختلاف بین خود را از طریق مسالمت آمیز حل و فصل نمایند.»

لذا کنوانسیون متذکره دست دولت ها را باز گذاشته تا اختلافات یا منازعات خویش را مطابق بند ۳ ماده ۲ منشور سازمان ملل متحد از طریق شیوه های مسالمت آمیز حل و فصل کنند، اصولاً رجوع به این شیوه اختیاری بوده و پذیرش نتایج آن نیز الزام آور نیست.

۲ - شیوه اجباری حل اختلافات:

در قسمت ۲ بخش ۱۵ کنوانسیون حقوق بحر در مورد حل اختلافات یا منازعات چندین مرجع پیش بینی شده است که در انتخاب و ارجاع اختلافات به آن ها، اعضای کنوانسیون مختار و مستقل اند. اما در صورت مراجعه به هر کدام آن ها، اجراء و تطبیق تصامیم آن ها بر طرفین اختلاف لازمی پنداشته می شود. به همین سبب عنوان این بخش هم «شیوه اجباری اختلافات» که منجر به تصمیمات الزام آور می شود، مسماء شده است.

۱- مطابق ماده ۲۷۸ کنوانسیون حقوق بحر «در موقع امضاء، تصویب یا الحاق یا هر زمانی بعد از آن، هر کشور آزاد خواهد بود که از طریق یک بیانیه، یک یا چند روش زیر را برای حل و فصل اختلافات مربوط به تفسیر یا اجرای این کنوانسیون را انتخاب نماید.» بدین ترتیب اکثر کشورهای غربی محکمه بین المللی عدالت را تعیین نموده، و بیشتر ممالک رو به انکشاف محکمه بین المللی حقوق بحر را انتخاب کرده اند، و بعضی از کشورها چند مرجع را برگزیده اند. اما ایران حین امضاء و پاکستان حین تصویب تصمیم خود را در مورد انتخاب این روش ها به آینده موکول ساختند.

مراجع متذکره قرار ذیل اند: (ماده ۲۸۷)

۱ - دیوان بین المللی عدالت،

۲ - دیوان بین المللی حقوق بحر که مطابق ضمیمه ۶ کنوانسیون عمل می کند،

۳ - دیوان حکمیت یا داوری که مطابق ضمیمه ۷ کنوانسیون ایجاد گردیده، عمل

می نماید. در ذیل پیرامون هر کدام توضیح مختصر ارائه می گردد:

۱- دیوان بین المللی حقوق بحر:

این دیوان یا محکمه به اساس کنوانسیون حقوق بحر تأسیس شده، مقر آن در هامبورگ/جرمنی موقعیت دارد. این محکمه دارای ۲۱ عضو بوده، توسط کشورهای عضو کنوانسیون برای یک دوره ۹ ساله قابل تمدید از بین متخصصان حقوق بحر انتخاب می گردند.

ایجاد این دیوان یکی از نوآوری ها و ابتکارات خوب کنوانسیون حقوق بحر است، زیرا تمام اعضای آن قضاات مسلکی در زمینه حقوق بحر می باشند. اما به رغم متخصص بودن آن ها، متأسفانه به این محکمه تعداد محدود دعاوی بین المللی جهت رسیده گی به آن ها مراجعه شده است.^۱ اما طی چند سال موجودیت خویش نشان داده که می تواند سریع و شفاف عمل کند و تصمیم های مؤثر اتخاذ نماید. از همین لحاظ محکمه مورد احترام قرار دارد.

دیوان بین المللی حقوق بحر یک نهاد قضایی مستقل است، که بر وفق مواد ۲۸۷ و ۲۸۸ کنوانسیون ۱۹۸۲م و اساسنامه محکمه، که ششمین ضمیمه کنوانسیون به شمار می رود و بعد از انفاذ کنوانسیون در سال ۱۹۹۶ لازم الاجراء شده است، عمل می کند.

این دیوان صلاحیت رسیدگی به هر نوع اختلاف مربوط به تفسیر و اجرای کنوانسیون به شمول بخش دهم مربوط به حقوق کشورهای محاط در خشکه را دارا می باشد. این محکمه برخلاف محکمه بین المللی عدالت، صلاحیت دارد که به دعاوی

۱- از سال ۱۹۹۶م (زمان شروع فعالیت) الی ۲۴ سپتامبر ۲۰۱۹م فقط ۲۸ دعا به محکمه ارجاع شده است. زبان های کار این محکمه انگلیسی و فرانسوی است، و رئیس فعلی آن بی یون بک از کوریای جنوبی می باشد.

اشخاص خصوصی نیز رسیدگی نماید.

این محکمه بر وفق ماده ۱۳ اساسنامه تشکیل شده، دارای شعب مختلف می باشد، که ذیلاً کمی توضیح داده می شود:

شعب آن دو دسته اند، یکی شعبات خاص و دیگر شعبه بستر ابحار.

شعبات خاص به ۳ بخش تقسیم شده اند:

شعبه اختصاری:

برای رسیدگی های سریع ایجاد شده و دارای ۵ عضو به شمول رئیس و معاون محکمه می باشد. وظیفه آن رسیده گی به موضوعات عادی و عاجل است.

شعبه خاص:

ماده ۱۵ اساسنامه به محکمه حق داده که در هر زمان یک یا چند شعبه که متشکل از حداقل ۷ عضو باشد، برای رسیدگی به دعاوی خاص ایجاد نماید.

شعبه خاص (AD HOC):

اگر طرفین یک قضیه درخواست نموده و محکمه موافقه کند، محکمه برای رسیدگی به یک قضیه معین، این شعبه را ایجاد می نماید که ترکیب اعضای آن به موافقه طرفین تعیین می شود.

شعبه اختلافات بستر ابحار:

این شعبه مرجع اصلی برای رسیدگی به اختلافات مربوط به معدن کاری خارج از حدود

صلاحیت ملی است.^۱ شعبه متشکل از ۷ عضو بوده و توسط محکمه انتخاب می گردند. صلاحیت آن ها نه تنها حل اختلاف بین دولت هاست، بلکه به حل اختلافات بین دولت ها و مقام بین المللی بستر ابحار و همچنان در امور قراردادی ها وسعت داده شده است. علاوهً این شعبه می تواند رأی مشورتی بنا به درخواست مجمع یا شورای مقام بین المللی بستر ابحار در حوزه فعالیت های آن ها صادر نماید.^۲

۲ - دیوان بین المللی عدالت:

این محکمه رکن قضایی اصلی سازمان ملل متحد است، که قبل از تدوین کنوانسیون ۱۹۸۲م وجود داشت و از آن مستقل است. مرجع قضایی جهت رسیدگی به اختلافات بین دولت ها شناخته می شود. این انتخاب و گزینه را ممالک غربی هنگام تدوین کنوانسیون ۱۹۸۲م ترجیح می دادند و از همین سبب در صدر مراجع الزام آور درج گردیده است.

۳ - دیوان حاکمیت یا دآوری:

محکمه دآوری نظر به کنوانسیون حقوق بحر به ۲ دسته تقسیم می شود. یکی محکمه دآوری و دیگر محکمه حکمیت خاص. تفاوت عمده آن ها با محکمه های قضایی این است که دولت های طرف اختلاف در شکل گیری شان نقش داشته و می توانند مقررات حاکم بر حکمیت را تعیین کنند.

۱- کنوانسیون حقوق بحر، ماده ۱۸۷.

۲- ماده ۱۹۱ کنوانسیون حقوق بحر.

دیوان داوری:

وظیفه این دیوان حل اختلافات ناشی از تفسیر و اجرای کنوانسیون ۱۹۸۲ م در نظر گرفته شده، صلاحیت آن عام است و مطابق ضمیمه ۷ کنوانسیون^۱ اجراءات می کند. این دیوان دایمی نیست، بلکه بعد از وقوع یا بروز اختلاف و در صورت احراز صلاحیت به حل اختلاف می پردازد. نام اعضای دیوان از جمله فهرست داوران که نزد سرمنشی عمومی سازمان ملل متحد می باشد، از جانب طرفین اختلاف تعیین می گردند.^۲

دیوان حکمیت خاص:

این محکمه برای حل اختلافات خاص در مورد تفسیر و اجرای کنوانسیون ۱۹۸۲ م مدنظر گرفته شده، بر وفق ضمیمه ۸ اجراءات می کند. اختلافاتی که محکمه خاص به آن رسیدگی می نماید قرار ذیل می باشند:^۳

الف - در مورد ماهی گیری،

ب - در مورد حفاظت از محیط زیست بحری.

ج - در مورد تحقیقات علمی بحری،

د - در مورد کشتی رانی و آلودگی های ناشی از کشتی ها.

دیوان حکمیت خاص دارای ۵ عضو است که از بین فهرست کارشناسان انتخاب می

۱- ضمیمه ۷ دارای ۱۳ ماده می باشد ANNAEX VII ARBITRATION

۲- برای جزئیات بیشتر در مورد تشکیل دیوان حاکمیت به ماده ۳ ضمیمه ۷ مراجعه شود.

۳- ضمیمه ۸ دارای ۵ ماده است. ANAEX VIII SPECIAL ARBITTRATION

شوند، حکم این محکمه قطعی و نهایی می باشد.

در اخیر باید تذکر داد، طوریکه قبلاً گفته شد اعضای کنوانسیون ۱۹۸۲ م می توانند هنگام امضاء تصویب یا الحاق، طی اعلامیه از پذیرش یک یا همه شیوه های حل اختلافات یا از عدم پذیرش همه شیوه ها اطلاع داده، و خویش را از حیطه صلاحیت همه محکمه های حل اختلافات خارج بسازند. اما در صورت عدم ارائه اعلامیه، به این بخش کنوانسیون متعهد می باشند.

همچنان مسایل مربوط به فعالیت های نظامی و مواردی که تحت بررسی شورای امنیت سازمان ملل متحد می باشند، جزء استثنائات صلاحیت های مراجع حل اختلافات مندرج بخش پانزدهم کنوانسیون حقوق بحر شمرده می شوند.

مصرف دسترسی به حکمیت دیوان بین المللی برای کشورهای در حال رشد محاط در خشکه، که تعداد زیاد شان کمتر انکشاف یافته اند، مشکل بزرگ بوده و حالا صندوق امانی بین المللی ایجاد شده که این ممالک می توانند برای تسهیل توصل به آن دیوان ها به صندوق متذکره مراجعه نمایند.^۱

CHARLES CLAY POOLE, ACCES TO INTERNATIONAL JUSTICE. A -۱
REVIEW OF THE TRUST FUNDS AVAILABLE FOR LAW OF THE SEA,
.RELATED DISPUTES, 23 INTL, J MARINE AND COASTAL. L77 2008

نتیجه،

در احوال و اوضاع فعلی جهان بیشتر از زمان گذشته، تجارت بین المللی یکی از عوامل عمده و مهم توسعه و انکشاف اقتصادی به حساب می آید، طوری که تجارت به مثابه ماشین و محرکه توسعه کشورها در جهان شمرده می شود. به عبارت دیگر بین تجارت بین المللی و انکشاف اقتصادی ارتباط مستقیم بوده و بهترین طریقه، به مقصد رشد تولیدات یک کشور، همانا بهره مندی از تجارت خارجی است که تأثیرات نهایت مثبت در جهت انکشاف اقتصاد، توسعه و رشد آن می داشته باشد.

باید متذکر شد که از قدیم الایام ابحار بهترین راه و وسیله مرافعه در عرصه تجارت بین المللی شناخته شده است. دسترسی به بحر در تجارت خارجی یک کشور نقش کلیدی را ایفاء می کند، زیرا ترانسپورت ارزانتر از طریق ابحار امکان پذیر است. لذا داشتن سواحل بحری برای یک کشور از لحاظ سیاسی و اقتصادی دارای ارزش فراوان می باشد.

در طول تاریخ به خصوص در قرن ۲۰ کشورهای محاط در خشکه تلاش ها و مساعی زیادی به عمل آوردند تا مشکلات شان را از نگاه حقوقی با ممالک ترانزیت ساحلی به نحو ممکن حل کنند. این موضوع عمدتاً در شروع قرن ۲۰ به صورت صریح در سطح جهانی مطرح شد، چنانچه در کنوانسیون ۱۹۲۱م بارسلونا تا حدود زیادی مدنظر قرار داده شد.

اما مهمترین گام در این راستا در کنفرانس اول حقوق بحر در سال ۱۹۵۸م برداشته شد. ماده ۳ کنوانسیون راجع به بحر آزاد در ارتباط به حقوق کشورهای محاط در خشکه اختصاص یافته است.

برعلاوه در این کنوانسیون بحر آزاد، کنوانسیون های دیگر ۱۹۵۸ م ژینو/جینوا احکامی وجود دارد که به ممالک محاط در خشکه حق می دهد تا از مزایا و منابع بحری مستفید و بهره مند شوند. بعداً در اثر کوشش و تلاش کشورهای محاط در خشکه در سال ۱۹۶۵ م کنوانسیون تجارت ترانزیتی ممالک محاط در خشکه در نیویارک به تصویب رسید. برای اولین بار چنین سندی مختص به ترانسپورت و ترانزیت کشورهای محاط در خشک بود، و این امر یک گام مهم در جهت تحقق خواسته های این ممالک به شمار می رود.

بالاخره کنوانسیون عمده و مهم سال ۱۹۸۲ م یعنی کنوانسیون حقوق بحر که آن را به نام قانون اساسی ابحار شناخته اند، مخصوصاً بخش دهم آن تحت عنوان «حق دسترسی کشورهای محاط در خشکه به و از بحر و آزادی عبور ترانزیتی» می باشد، و تمام مواد این بخش به حقوق این کشورها اختصاص یافته است، و برای اولین بار در یک سند مهم حقوق بین المللی عبارت «حق دسترسی» ذکر گردیده است.

در گذشته همیشه در اسناد بین المللی از اصطلاحات دیگر مثل آزادی دسترسی و امثال آن استفاده می شد، اما گنجاندن کلمه «حق» برای ممالک ترانزیت یک مکلفیت را به وجود آورده، معنی آن را می رساند که ممالک محاط در خشکه نظر به موقعیت های جغرافیایی شان حق آن را دارند که به بحر دسترسی داشته باشند، چه برای ترانزیت و چه جهت استفاده از منابع ابحار حایز چنین حقی می باشند.

در این مورد نمی توان در مقابل اعطای این حق برای کشورهای محاط در خشکه از آن ها کدام امتیاز دیگر یا رویه بالمثل را تقاضا کرد، چنانچه در ماده ۱۲۵ کنوانسیون

به صراحت توضیح شده دلیل واگذاری این حق برای ممالک محاط در خشکه در همین ماده تذکر یافته که برای اعمال حقوق مقرر در کنوانسیون که به آزادی ابحار آزاد و میراث مشترک بشریت مربوط می شود، کشورهای محاط در خشکه حق دسترسی به و از بحر را دارند. به این منظور این ممالک از آزادی عبور ترانزیتی در قلمرو کشورهای ترانزیت با هر نوع وسیله حمل و نقل برخوردار می باشند.

در این ماده ۲ اصل عمده حقوق بین الملل یعنی آزادی بحر آزاد و میراث مشترک منابع اعماق ابحار اساس حق دسترسی به بحر و از بحر قرار داده شده است. اصل آزادی بحر آزاد به معنی عدم حاکمیت دولت ها در بحر آزاد است، چنانچه ماده ۸۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ م تصریح کرده است:

«هیچ دولت نمی تواند به طور مشروع مدعی حاکمیت بر بخشی از بحر آزاد گردد.»
یعنی بحر آزاد برای استفاده همه دولت ها چه ساحلی و چه غیر ساحلی باز می باشد (ماده ۸۷). که این آزادی عمدتاً شامل آزادی کشتی رانی و ماهی گیری برای همه کشورها می شود، به این مفهوم که بحر آزاد به روی همه دولت ها به شمول ممالک محاط در خشکه باز است.

بنابر آن، کشورهای محاط در خشکه باید جهت استفاده و اعمال حق خویش از کشور ترانزیت ساحلی عبور نموده و به این وسیله از آزادی بحر آزاد مستفید گردند، و به همین جهت کنوانسیون حقوق بحر، ترانزیت کشورهای محاط در خشکه را از قلمرو مملکت ترانزیت که بین این کشور و بحر موقعیت دارد، یک حق دانسته، ممانعت از آن تخطی از حقوق بین الملل شناخته می شود.

شناسایی منابع بستر اعماق ابحار (منطقه) به حیث میراث مشترک بشریت در کنوانسیون ۱۹۸۲م که قبلاً بررسی شده، یک دست آورد بسیار مهم در تدوین و انکشاف حقوق بین الملل است، که در راستای تحقق اصول عدالت، همبستگی و مساوات میان دولت ها و تأمین نظم نوین اقتصادی اثرات فوق العاده مؤثری دارد.

طی نیم قرن گذشته، یک جریان بزرگ با پشتیبانی اکثریت اعضای جامعه بین المللی عمدتاً ممالک رو به انکشاف جهت اعمال این اصل مهم «میراث مشترک بشریت» در عرصه های مختلف صرف مساعی و تلاش های ممکن به عمل آمد، تا بالاخره موفق شدند که این اصل را در اسناد مهم بین المللی مانند معاهده ۱۹۶۹م فضای ماورای جو، کنوانسیون های یونسکو برای حفاظت از میراث فرهنگی زیر ابحار (۲۰۰۵م) و تنوع فرهنگی و خاصتاً کنوانسیون ۱۹۸۲م حقوق ابحار درج نمایند.

ماده ۱۳۶ کنوانسیون حقوق بحر اعلام می دارد که «منطقه^۱ و منابع آن میراث مشترک بشریت است.» و در ماده بعدی آمده است: «همه حقوق مربوط به منابع منطقه به تمام بشریت تعلق دارد.» در ماده ۱۴۱ علاوه شده که منطقه جهت استفاده صلح آمیز توسط تمام کشورها اعم از ساحلی یا محاط در خشکه، بدون تبعیض و بدون خدشه به سایر مقررات کنوانسیون باز خواهد بود.

ماده ۱۴۸ در مورد مشارکت مؤثر ممالک در حال توسعه در فعالیت های منطقه مخصوصاً کشورهای محاط در خشک متذکر می شود که توجه لازم به عمل خواهد آمد

۱- تعریف منطقه قبلاً ارائه شده که بر وفق ماده ۱ بند ۱ «منطقه یعنی بستر و کف اوقیانوس و زیر آن ها خارج از محدوده و مناطق تحت حاکمیت و صلاحیت ملی کشورها قرار دارد.»

تا بر موانع ناشی از محرومیت های جغرافیایی شان، اعم از دور بودن از منطقه و مشکلات دسترسی به و از منطقه نایل آیند. این همه مقررات نشان دهنده آن است که کشورهای محاط در خشکه مانند ممالک ساحلی حق استفاده از منابع منطقه و حق دسترسی آزاد به منطقه را دارا می باشند.

به عبارت دیگر کشورهای محاط در خشکه در کنار استفاده از آزادی ابحار آزاد، یکسان با کشورهای ساحلی حق دسترسی و استفاده از منابع بستر اعماق ابحار (منطقه) یعنی میراث مشترک بشریت را حایز می باشند.

به اساس این دو اصل یعنی استفاده از آزادی ابحار آزاد و میراث مشترک بشریت، ممالک محاط در خشکه نیز حق دسترسی به و از بحر را دارا می باشند، و به همین جهت کنوانسیون حقوق بحر دسترسی این کشورها را به بحر یک حق دانسته است، که با درنظر داشت این حق در مورد موضوعات عملی دیگر باید با ممالک ترانزیت موافقتنامه های جداگانه عقد گردد، یعنی کشورهای ترانزیت مکلف اند تا زمینه های دسترسی ممالک محاط در خشکه را به و از بحر مهیا ساخته و در مورد سایر فروعات موضوع و تسهیلات لازم به مقصد تحقق این حق، موافقتنامه ها عقد گردد.

البته این حق با موضوع ترانزیت دو کشور ساحلی یا کشور محاط در خشکه با آن کشوری که میان این کشور و بحر واقع نیست، تفاوت دارد.

ضمایم:

- ۱- کنوانسیون حقوق بحر- بخش دهم ،
- ۲- کنوانسیون نیویارک ۱۹۶۵م،
- ۳- ماده سوم کنوانسیون بحر آزاد ژینو/جینوا ۱۹۵۸م،
- ۴- موافقتنامه چهارچوب ترانسپورت ترانزیتی ایکو ۹ می ۱۹۹۸م.

ضمیمه شماره یک:

کنوانسیون حقوق بحر ۱۹۸۲م

بخش دهم

حق دسترسی کشورهای محاط در خشکه به و از بحر و

آزادی عبور ترانزیتی

ماده ۱۲۴ تعریفات:

۱- برای اهداف این کنوانسیون،

الف: کشور محاط در خشکه، یعنی مملکت که هیچ ساحل بحری ندارد.

ب: کشور ترانزیت، یعنی کشوری که با یا بدون یک ساحل بحری میان یک مملکت محاط در خشکه و بحر قرار گرفته و از میان قلمرو آن رفت و آمد ترانزیتی انجام می شود.

ج: رفت و آمد ترانزیتی، یعنی عبور اشخاص، بسته ها، کالاهای، وسایل حمل و نقل در طول قلمرو یک یا چند کشور ترانزیت وقتیکه عبور از این قلمرو، با یا بدون تغییر کشتی، انبار کردن کالا، باز کردن کالا، یا تغییر در نحوه حمل و نقل آن ها، تنها بخشی از یک سفر کامل بحری است که در داخل قلمرو یک کشور محاط در خشکه شروع یا پایان می یابد.

د: وسیله حمل و نقل،

- ۱- راه آهن، کشتی بحر یا رودخانه، دریاچه، و وسایل نقلیه جاده‌یی،
- ۲- در جاهای که شرایط محلی ایجاب نماید، باربرها و حیوانات بارکش،
- ۳- کشورهای محاط در خشکه و ممالک ترانزیت می توانند، با توافق بین خود خطوط پایپ یا لوله نفت و گاز و وسایل حمل و نقل متفاوت با وسایل مذکور در بند ۱ را جزء وسایل حمل و نقل منظور نمایند.

ماده ۱۲۵: حق دسترسی به و از بحر و آزادی عبور ترانزیتی،

- ۱- برای اعمال حقوق مقرر در این کنوانسیون، شامل حقوق مربوط به آزادی بحر آزاد و میراث مشترک بشریت، کشورهای محاط در خشکه حق دسترسی به و از بحر را دارند. به این منظور، ممالک محاط در خشکه از آزادی عبور ترانزیت از قلمرو کشورهای ترانزیت با هر نوع وسیله حمل و نقل برخوردار خواهند بود.
- ۲- شرایط و نحوه اعمال آزادی عبور ترانزیتی میان کشورهای محاط در خشکه و ممالک ترانزیت در موافقتنامه‌های دو جانبه، منطقه‌ای و یا ناحیه‌یی توافق خواهند شد.
- ۳- در اعمال حق حاکمیت کامل بر قلمرو خود، کشورهای ترانزیت حق خواهند داشت تا برای اطمینان از این که حقوق و تسهیلات مقرر در این قسمت برای ممالک محاط در خشکه، به هیچ وجه به منافع مشروع آن‌ها لطمه نمی‌زند، تمامی اقدامات لازم را به عمل آورند.

ماده ۱۲۶: استثنای اعمال ماده کامله لوداد،

مقررات این کنوانسیون و همین طور قراردادهای خاص مربوط به اعمال حق دسترسی به و از بحر، که حقوق و تسهیلاتی را با توجه به وضعیت جغرافیایی خاص کشورهای محاط در خشکه مقرر می کنند، از اعمال ماده کامله لوداد مستثنی می باشند.

ماده ۱۲۷: عوارض گمرکی، مالیات و سایر مصارفات،

۱- رفت و آمد ترانزیتی مشمول پرداخت هیچ گونه عوارض گمرکی، مالیات یا سایر مصارفات نخواهد بود، مگر مصارفات مقرر برای خدمات مشخص که در ارتباط با این عبور و مرور ارائه می شوند.

۲- وسایل نقلیه در حال ترانزیت و سایر تسهیلات مقرر و استفاده شده توسط کشورهای محاط در خشکه مشمول مالیات یا مصارفات بیش از آنچه که برای استفاده از وسایل نقلیه کشور ترانزیت وضع شده، نخواهند بود.

ماده ۱۲۸: مناطق آزاد و سایر تسهیلات گمرکی،

برای تسهیل رفت و آمد ترانزیتی، می توان با توافق میان کشورهای ترانزیت و ممالک محاط در خشکه، در بنادر ورودی و خروجی کشورهای ترانزیت مناطق آزاد و سایر تسهیلات گمرکی دایر نمود.

ماده ۱۲۹: همکاری در ساخت و بهبود وسایل حمل و نقل،

در مواردی که هیچ وسیله حمل و نقل که به آزادی عبور ترانزیتی تأثیر بگذارد، در کشورهای ترانزیت وجود ندارد یا در مواردی که وسایل موجود، شامل تأسیسات و تجهیزات بندری، از هر جهت نامناسب باشند، ممالک ترانزیت و کشورهای محاط در خشکه مربوطه می توانند برای ساخت و بهبود آن ها با یکدیگر همکاری نمایند.

ماده ۱۳۰: اقدامات مربوط به پرهیز از تأخیر یا سایر مشکلات تخنیکی در رفت و آمد ترانزیتی،

- ۱- کشورهای ترانزیتی برای اجتناب از تأخیر یا سایر مشکلات تخنیکی در رفت و آمد ترانزیتی، همه اقدامات مقتضی را به عمل خواهند آورد.
- ۲- اگر این تأخیرات یا مشکلات رخ دهند، مقامات صلاحیت دار کشورهای ترانزیت و ممالک محاط در خشکه مربوطه سریعاً برای از بین بردن پرابلم ها و یا حل مشکلات متذکره مشترکاً همکاری خواهند کرد.

ماده ۱۳۱: رفتار برابر در بنادر بحری،

- کشتی های حامل بیرق کشورهای محاط در خشکه از رفتار مساوی یا سایر کشتی های خارجی در بنادر بحری برخوردار خواهند بود.

ماده ۱۳۲: اعطای تسهیلات ترانزیتی بیشتر،

این کنوانسیون به هیچ صورت شامل گرفتن تسهیلات ترانزیتی بیشتر از آنچه که

در این کنوانسیون تعیین و مقرر شده و میان ممالک عضو این کنوانسیون توافق گردیده یا توسط یک کشور عضو اعطا شده، نمی شود. این کنوانسیون همچنین مانع اعطای اینگونه تسهیلات بیشتر در آینده نمی شود.



ضمیمه شماره دو:

کنوانسیون تجارت ترانزیتی کشورهای محاط در خشکه

نیویارک ۱۹۶۵ م

Convention on Transit Trade of Land locked States 1965

مقدمه،

ممالک اشتراک کنندگان این کنفرانس:

با مراعات آن که ماده ۵۸ منشور پیشرفت اوضاع اقتصادی و حل مشکلات اقتصادی را لازم می داند، با تذکر اینکه قطعنامه ۱۰۲۸/۱۱ مجمع عمومی سازمان ملل متحد مربوط به کشورهای محاط در خشکه و توسعه تجارت بین المللی احتیاج (کشورهای متذکره را برای وسایل کافی ترانزیتی به مقصد انکشاف تجارت بین المللی اعتراف می کند) و نیز (اعضای سازمان ملل متحد را دعوت می کند تا احتیاج ممالک محاط در خشکه را در مورد تجارت ترانزیتی کاملاً شناخته و وسایل کافی را به اساس حقوق و عرف بین المللی در این مورد با مراعات ضرورت آینده انکشاف اقتصادی کشورهای محاط در خشکه در دسترس شان بگذارد.)

با تذکر ماده دوم کنوانسیون بخرهای آزاد که می گوید، بخرهای آزاد چون بر روی همه کشورها باز است، هیچ کشوری حق ندارد هیچ قسمت آن را ملکیت خود بداند، و نیز ماده سوم کنوانسیون که می گوید:

۱- برای آنکه از آزادی ابحار مساویانه با ممالک بحری استفاده کنند، کشورهای بی بحر حق راه آزاد به بحر باید داشته باشند و برای این مقصد، ممالک که میان بحر و ممالک محاط در خشکه واقع اند، با موافقه طرفین با کشورهای موءخرالذکر و مطابق به کنوانسیون های موجود بین المللی شرایط ذیل را مهیا سازند:

الف:- به کشورهای محاط در خشکه به اساس رویه متقابلۀ ترانزیت آزاد در خاک خود،

ب:- به کشتی های که تحت بیرق کشورهای متذکره و یا ممالک دیگر می باشد، مانند کشتی های خود راجع به رسیدن به بندر و استفاده از بنادر بحری رویه مساویانه کند،

۲- کشورهای که در بین ممالک محاط در خشکه و بحر واقع اند، اگر در کنوانسیون های موجوده اشتراک نداشته باشند، با موافقه طرفین و با در نظرگرفتن حق مملکت ترانزیت و وضع خاص کشورهای بی بحر مطالب مربوط به آزادی ترانزیت و رویه مساوات در بندرگاه را حل کنند.

با تجدید تصدیق:

پرنسیپ های ذیل که از طرف کنفرانس انکشاف و تجارت تصویب شده بافهم اینکه همه آن ها باهم ارتباط داشته و هر پرنسیپ در روحیه پرنسیپ های دیگر در نظر گرفته شود:

پرنسیپ اول: شناختن حق هر کشور محاط در خشکه به داشتن راه آزاد به بحر

یک پرنسیپ اساسی برای توسعه تجارت بین المللی و انکشاف اقتصادی است.

پرنسیپ دوم: کشتی های که زیر بیرق کشورهای بی بحر در آب های ساحلی و داخلی می باشند، بانیست از حق مشابه و رویه مساویانه که با کشتی های ممالک ساحلی می شود، استفاده نمایند.

پرنسیپ سوم: برای آنکه ممالک بی بحر با شرایط مساویانه با کشورهای ساحلی از آزادی ابحار استفاده کنند، ممالک محاط در خشکه و کشورهای که بین بحر و کشورهای بی بحر واقع اند، با موافقه طرفین و مطابق به کنوانسیون های موجود به کشتی های که زیر بیرق ممالک بی بحر می باشند، از طرف کشورهای ساحلی شبیه به کشتی های خود شان و یا ممالک دیگر در مورد رسیدن به بندر و استفاده از بندر رویه خواهد شد.

پرنسیپ چهارم: برای آنکه به صورت کامل انکشاف اقتصادی ممالک بی بحر صورت گیرد، به کشورهای متذکره تمام ممالک به اساس رویه بالمثل حق ترانزیت آزاد به تجارت منطوقی و بین المللی تحت هر نوع شرایط و برای هر نوع اموال قایل شوند و اموال ترانزیتی تابع محصول گمرک نباشد.

از وسایل حمل و نقل در ترانزیت بالاتر از محصول و مالیات خاصی که برای وسایل ترانزیتی خود کشورهای ترانزیت تعیین شده است، گرفته نشود.

پرنسیپ پنجم: کشور ترانزیتی در حالیکه حق کامل حاکمیت ملی را صاحب است، حق دارد که ترتیبات لازمه اتخاذ کند که حق آزادی ترانزیت به منافع اصلی شان صدمه وارد نکند.

پرنسیپ ششم: برای آنکه به صورت جهانی مشکلات خاص تجارتی و انکشاف ممالک بی بحر در مناطق مختلف جهان مرفوع گردد، حق معاهدات منطوقی و بین المللی در این ساحه از طرف همه کشورها باید حمایت شود.

پرنسیپ هفتم: امتیازات و حقوق خاصی که به کشورهای محاط در خشکه نظر به وضعیت خاص جغرافیایی شان اعطا می شود، خارج پرنسیپ کامل الوداد (Most-Favoured- Nations) می باشد.

پرنسیپ هشتم: پرنسیپ های که راجع به حق آزادی ترانزیت کشورهای بی بحر می باشند، هیچگاهی باعث فسخ معاهدات فعلی که میان دو و یا بیشتر از دو مملکت درین ساحه عقد گردیده و نیز در راه عقد چنین معاهدات در آینده مشکلاتی را ایجاد نخواهد کرد، اما به شرط که معاهدات متذکره به رژیم پایانتر از رژیمی که در پرنسیپ های فوق ذکر است، موافقه نکند، قرار ذیل موافقه می کنند:

ماده اول:

تعریفات:

برای مقصد این کنوانسیون:

الف:- اصطلاح (ممالک بی بحر) هر کشور عقد کننده را معنی می دهد، که به بحر راه ندارد.

ب:- اصطلاح (ترافیک ترانزیتی) عبور اموال به شمول بگاژ ترانزیتی را از خاک

مملکت ترانزیت معنی می دهد، طوریکه این عبور قسمتی از سفر کامل اموال است که در داخل کشور بی بحر شروع و یا خاتمه می یابد و در آن سفر بحری به صورت قبلی و یا بعدی شامل می باشد.

تغییر وسیله نقلیه، گدام اموال، جدا نمودن اموال، تغییر در نوع وسایل حمل و نقل همچنین بسته و یا جدا کردن پُرزه های اموال ماشینی و نقلیه حمل و نقل شمرده نمی شود که خارج اصطلاح (ترافیک ترانزیتی) باشد. به شرطیکه تمام این اقدامات به مقصد تسهیلات در ترانسپورت باشد. در این فقره هیچ چیزی مفهوم آن را ندارد که بالای دول عقد کننده وجبیه وارد کند که به طور دائمی تأسیس و یا اجازه تأسیس وسایل دائمی بسته کاری، تجدید بسته کاری و یا جدا ساختن اموال متذکره را در خاک خود می دهند.

ج:- اصطلاح (کشور ترانزیتی) معنی هر دولت عقد کننده را می دهد که خواه ساحل بحری داشته باشد و یا نداشته باشد، ولی بین کشور محاط در خشکه و بحر واقع باشد که در خاک او ترافیک ترانزیتی عبور می کند.

د:- اصطلاح (وسایل ترانسپورت) شامل است به:

- ۱- قطار آهن، کشتی های دریایی و بحری و موتورهاى باربرى،
- ۲- در جائیکه ضرورت منطقوی باشد باربرها و حیوانات بار بردار،
- ۳- اگر دولت های عقد کننده موافقه نمایند، می توانند سایر وسایل حمل و نقل پایپ لاین و گاز لاین و قتیکه در داخل مفهوم این ماده به مقصد ترافیک ترانزیتی استعمال شوند.

ماده دوم:

آزادی ترانزیت،

۱- آزادی ترانزیت تحت مقررات این کنوانسیون بایست به ترافیک ترانزیتی و وسایل نقلیه اعطا شود. با مراعات سایر مقررات این کنوانسیون، ترتیباتی که دول عقده کننده برای تنظیم و اجرای ترافیک در خاک شان می گیرند، باید به ترافیک ترانزیت بروی آن شاهراه های که به آن طرفین موافقه کرده، سهولت ارائه نماید. مطابق به مقررات این کنوانسیون هیچ تبعیض راجع به محل مبداء اموال، محل حرکت، محل دخول و خروج و یا محل صدور همچنین راجع به ملکیت اموال و جای ثبت اموال، بیرق کشتی، عراده جات زمین و یا سایر وسایل نقلیه نباید به عمل آید.

۲- مقررات که وسایل نقلیه در هنگام عبور یک حصه و یا تمام خاک دولت عقد کننده تابع آن می باشد، به مشوره دول متعاقدين با در نظر داشت آن مقررات بین المللی که کشورهای متذکره به آن متعهد می باشند، وضع خواهد شد.

۳- هر کشور عقد کننده مطابق به قوانین و مقررات خود به اشخاص که عبور شان در خاک آن ها برای ترافیک ترانزیتی لازم می باشند، اجازه عبور خواهد داد.

ماده سوم:

محصول گمرکی و حقوق خاص ترانزیتی،

ترافیک ترانزیتی از جانب هیچ مأمور در داخل کشور ترانزیت تابع محصول گمرکی

و یا به نسبت صدور و ورود تابع محصول و یا محصول ترانزیتی شده نمی تواند. ولی ترافیک ترانزیتی آن نوع مصارف که محض هزینه مصارف مراقبت را دارا می باشد، گرفته شده می تواند. به شرط که اندازه آن تا حد امکان با مصارف اصلی مطابق باشد و تطبیق آن به اساس شرط عدم تبعیض به اساس ماده دوم فقره اول صورت گیرد.

ماده چهارم:

وسایل ترانسپورت و تعرفه،

۱- دول عقدکننده تعهد می کند که به شرط موجودیت آن در حصه ورود و خروج و نیز اگر در حصه حمل و نقل (تغییر وسیله حمل و نقل) وسایل کافی حمل و نقل و سامان حرکت دادن ترافیک ترانزیتی را بلامعطل تهیه نماید.

۲- دول عقد کننده تعهد می نماید که به ترافیک ترانزیتی که از وسایل تحت اداره کشور استفاده می کند، تعرفه و محصول را طوری تعیین کند که وضع ترافیکی و رقابت تجارتي را در نظر گرفته راجع به تعیین نرخ و طریق گرفتن آن منصفانه باشد. این تعرفه و یا محصول طوری تعیین شود که به ترافیک ترانزیتی تا حد امکان سهولت مهیا سازد و بالاتر از اندازه مصارف و تعرفه که بالای اموال ترانزیتی ممالک بحری در خاک شان تعیین می شود، نباید باشد. مقررات این تعرفه و یا محصولات که از طرف کمپنی های خصوصی و یا انفرادی که وسایل شان به مقصد سهولت ترافیک ترانزیتی استعمال می شود و تعرفه و محصولات شان زیر اداره دولت است و یا از طرف کشور عقد کننده تعیین می شود، نیز قابل تطبیق است.

ترانسپورت تأسیسات بندری و راه های که برای استعمال آن محصول تعیین می شود، معنی می دهد.

۳- مصارف که به صورت حق الانحصار بالای آب های ترانزیتی گذاشته می شود، طوری تنظیم شود که به ترانزیت کشتی ها صدمه وارد نکند.

۴- مقررات این ماده تحت شرایط عدم تبعیض که در ماده دوم فقره اول طرح شده مورد تطبیق باید قرار بگیرد.

ماده پنجم:

میتودها و ترتیب اسناد راجع به گمرکات، حمل و نقل و غیره،

۱- دول عقد کننده مقررات گمرکی و اداری را برای اجرای ترافیک ترانزیتی آزاد بدون مداخله و به صورت مداوم به کار خواهد انداخت. و اگر لازم شد برای جستجو تسهیلات و دادن سرعت در ترانزیت به مذاکرات خواهند پرداخت.

۲- دول عقد کننده متعهد می شوند که راجع به گمرک، حمل و نقل و سایر مسایل اداری راجع به ترافیک ترانزیت به تمام مدت ترانزیت در داخل خاک شان به شمول حمل و نقل، گدام، جدا نمودن اموال و تغییر وسایل و نوعیت حمل و نقل اسناد و توافقنامه های ساده را توأم به اجراءات سریع به کار خواهند برد.

ماده ششم:

گدام اموال ترانزیتی،

- ۱- نوعیت گدام اموال ترانزیتی در حصه خروج و دخول و نیز در سایر حصص، کشور ترانزیت می تواند توسط ممالک مورد علاقه موافقه نماید. کشور ترانزیتی شرایط گدام را مطابق به شرایط اموال ترانزیتی خود شان اعطاء خواهد کرد.
- ۲- تعرفه و مصارف آن به اساس ماده چهارم تعیین می شود.

ماده هفتم:

معطلی و مشکلات در ترافیک ترانزیتی،

- ۱- جز در هنگام حوادث غیرمترقبه (فورس ماژور) تمام ترتیبات لازمه از طرف کشورهای عقدکننده برای رفع معطلی و قیود ترافیک ترانزیتی گرفته خواهد شد.
- ۲- اگر معطلی و یا مشکلاتی در ترافیک ترانزیتی واقع شود، مأمورین باصلاحیت کشور و یا ممالک ترانزیتی و از کشورهای محاط در خشکه برای حل عاجل آن همکاری خواهند کرد.

ماده هشتم:

بندر آزاد (فری زون) و یا سائر تسهیلات گمرکی،

- ۱- برای وارد نمودن تسهیلات گمرکی، بندر آزاد و سایر تسهیلات گمرکی در بندر دخول و خروج کشور ترانزیت به موافقه آن کشور و ممالک محاط در خشکه داده خواهد شد.

۲- این نوع تسهیلات برای منفعت کشورهای بی بحر در سایر ممالک که بندر بحری و یا ساحل بحری ندارد، نیز داده شده می تواند.

ماده نهم:

مقررات تسهیلات بیشتر،

این کنوانسیون به هیچ صورت قیدی را به آن تسهیلات ترانزیتی که بالاتر از محتویات این کنوانسیون میان دول عقدکننده اعطاء و یا موافقه شده و مخالف پرنسیپ های کنوانسیون نباشد وارد نمی کند. همچنین کنوانسیون مانع اعطای تسهیلات بیشتر در آینده نمی شود.

ماده دهم:

ارتباط با پرنسیپ کامله الوداد:

۱- دول عقدکننده موافقه می کند که تسهیلات و امتیازات خاصی را که درین کنوانسیون که با توجه به وضعیت جغرافیایی خاص ممالک محاط در خشکه مقرر می کند، اعمال اصل کامله الوداد مستثنی می باشد. همچنان کشور محاط در خشکه که عضو این کنوانسیون نبوده، این کشور می تواند این تسهیلات و امتیازات خاص را که این کنوانسیون مقرر دانسته، به اساس اصل کامله الوداد تحت موافقه دو جانبه از کشور عضو این کنوانسیون تقاضا نماید.

۲- اگر یک دولت عقدکننده به کشور بی بحر تسهیلات و امتیازات را بالاتر از

محتویات این کنوانسیون اعطاء کند، این تسهیلات و امتیازات مختص به همان کشور بی بحر است تا وقتی که عدم اجرای این امتیازات و تسهیلات بیشتر از کدام کشور بی بحر دیگر مخالف پرنسیپ کامله الوداد محتوی معاهده فی مابین کشور محاط در خشکه به مملکت عقد کننده که امتیازات خاص را اعطاء کرده نباشد.

ماده یازدهم:

استثنائات کنوانسیون برای حفاظت صحت عامه، امنیت و حفاظت ملکیت زمین،

- ۱- هیچ کشور عقدکننده برای اشخاص که ورود آن به کشور شان منع است، و یا به اموال که ورود آن به نسبت حفظ اخلاق عامه، صحت عامه، امنیت و یا جلوگیری از امراض حیوانی، نباتی و یا سایر آفت ها اجازه نیست، مکلف به دادن اجازه ورود نمی باشند.
 - ۲- هر کشور عقدکننده راجع به اشخاص و اموال ترانزیتی خاصاً اموال که تابع انحصار است، حق دقت دارد و نیز وسایل ترانسپورت که برای عبور اموال استعمال می شود، باید به نگهداری راه و وسایل مواصلات صدمه وارد نکند.
 - ۳- هیچ چیزی در این کنوانسیون درج نیست که مانع اجرای یک کشور عقد کننده نظر به عضویت او به یک کنوانسیون بین المللی خواه منطوقی باشد یا جهانی شمرده شود، فرقی نمی کند که کنوانسیون متذکره قبل از عقد کنوانسیون هذا و یا بعد از آن روی کار آید، به شرط که مقررات آن به مطالب ذیل ارتباط داشته باشد:
- الف:-** صادرات و واردات و یا ترانزیت مواد مخدر و ادویه خطرناک و اسلحه و یا،
- ب:-** حمایه صنایع، ملکیت ادبی و هنری، عنوان تجارتي، نام، لغو رقابت های ناجایز،

۴- هیچ چیزی در این کنوانسیون دول عقدکننده را مانع اقدامات که برای امنیت اساسی شان باشد، نمی شود.

ماده دوازدهم:

استثنائات در مواقع اضطرار،

اقدامات عام و یا خاصی که یک کشور عقد کننده در هنگام اضطرار و خطر برای حفظ تمامیت سیاسی و امنیت خود می گیرد، باید در مواقع استثنایی و برای مدت کوتاهی این تخطی از کنوانسیون به عمل آید. ولی به هرحال در تمام چنین دوره پرنسیپ آزادی ترانزیت تا حد اخیر مراعات گردد.

ماده سیزدهم:

تطبیق کنوانسیون در زمان جنگ،

این کنوانسیون شامل حقوق و وظایف دول متخاصم و یا بی طرف در زمان جنگ نمی باشد، مگر کنوانسیون حتی در زمان جنگ نیز تاجائیکه حقوق و وظایف در آن تشریح شده مرعی الاجراء می باشد.

ماده چهاردهم:

وجایب تحت کنوانسیون و وظایف و وجایب اعضای سازمان ملل متحد این کنوانسیون بالای دول عقدکننده وظایف و وجایب را که مخالف وظایف و وجایب عضویت شان در سازمان ملل متحد باشد، تحمیل نمی کند.

ماده پانزدهم:

رویه بالمثل،

مقررات این کنوانسیون به اساس رویه بالمثل عملی می شود.

ماده شانزدهم:

حل اختلافات،

۱- هر اختلاف که راجع به تفسیر و تطبیق مقررات این کنوانسیون بروز کند و اگر از راه مذاکرات و یا اقدامات صلح جویانه در مدت (۹) ماه حل نشود، از جانب هر مدعی تقاضای عاجل آن از راه حکمیت شده می تواند، که کمیسیون حکمیت حاوی ۳ عضو خواهد بود. هر مدعی حق تعیین ۱ عضو را به کمیسیون دارد و عضو سومی که رئیس می باشد، به موافقه طرفین انتخاب می گردد. اگر طرفین نتوانند در ظرف ۳ ماه راجع به انتخابات عضو سوم موافقه نمایند، این عضو از طرف رئیس محکمه بین المللی عدالت تعیین می گردد.

۲- کمیسیون حکمیت دعاوی را به رأی ساده اکثریت فیصله می کند، و این فیصله بالای طرفین دعوی حکم قطعی دارد.

۳- کمیسیون حکمیت و یا سایر مؤسسات بین المللی که نظر به این کنوانسیون موظف به فیصله دعاوی می باشد، از راه منشی عمومی سازمان ملل متحد سایر ملل عقد کننده را راجع به موجودیت این دعاوی و چگونگی حل آن اطلاع خواهند داد.

امضاء،

این کنوانسیون تا ۳۱ دسمبر ۱۹۶۵ م برای امضای همه اعضای سازمان ملل متحد و یا مؤسسات اختصاصی آن و یا اعضای که به ستاتوی محکمۀ بین المللی عدالت اشتراک دارند و یا هر کشور دیگری که از طرف مجمع عمومی سازمان ملل متحد برای اشتراک به این کنوانسیون دعوت شود، باز خواهد بود.

مادۀ هژدهم:

این کنوانسیون تابع تصویب است. اسناد تصویب به منشی عمومی تسلیم می شود.

مادۀ نژدهم:

الحاق،

کنوانسیون هژاء برای الحاق هر ۴ کتگوری کشورهای که از آن ها در مادۀ (۱۷) نام برده شده است، باز خواهد بود و اسناد الحاق به منشی عمومی سپرده خواهد شد.

مادۀ بیستم:

نافذ شدن کنوانسیون،

۱- این کنوانسیون (۳۰) روز بعد از تسلیمی سند الحاق و یا تصویب اقلاً دو کشور بی بحر و دو کشور ترانزیت نافذ خواهد شد.

۲- برای هر کشوری که کنوانسیون را تصویب و یا به آن الحاق می کند و اسناد

الحاق و تصویب را بعد از نافذ شدن کنوانسیون بر طبق فقره اول به منشی عمومی سازمان ملل متحد تسلیم می کند، کنوانسیون (۳۰) روز بعد از تسلیم اسناد متذکره نافذ شمرده می شود.

ماده بیست و یکم:

تعدیل،

نظر به درخواست ثلث ممالک عقدکننده و با موافقت اکثریت دول عقدکننده منشی عمومی سازمان ملل متحد کنفرانس را به مقصد تعدیل کنوانسیون منعقد خواهد ساخت.

ماده بیست و دوم:

اطلاع توسط منشی عمومی:

منشی عمومی تمام کشورهای را که شامل ۴ کتگوری محتوی ماده (۱۷) می باشند، اطلاع می دهد.

الف:- از امضای کنوانسیون هذا و یا تسلیم اسناد تصویب و الحاق به اساس مواد (۱۷-۱۸-۱۹).

ب:- از تاریخ که کنوانسیون هذا نظر به ماده (۲۰) نافذ می شود.

ج:- از تقاضای تعدیل به اساس ماده بیست و یکم.

ماده بیست و سوم:

اصل کنوانسیون هذا که متن چینایی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیوی آن مساویانه موثق می باشد، نزد منشی عمومی سازمان ملل متحد محفوظ است که نامبرده سواد مصدق آن را به همه ملل شامل ۴ کتگوری محتوی ماده (۱۷) خواهد فرستاد.

ماده سوم کنوانسیون بحر آزاد، جینوا/ژینو ۱۹۵۸م

۱- دولت های غیر ساحلی برای اینکه بتوانند از آزادی بحر در شرایط مساوی با دولت های ساحلی برخوردار باشند، باید آزادانه به ابجار راه داشته باشند. فلپذا، دول واقع بین ابجار و سر زمین یک دولت غیر ساحلی ضمن توافق مشترک بین خود و بر طبق کنوانسیون های بین المللی موجود امتیازات زیر را تفویض خواهند کرد:

الف:- آزادی عبور از سر زمین خود (ترانزیت) به دولت غیر ساحلی بر اساس رفتار متقابل.

ب:- رفتار متساوی/یکسان با کشتی های دولت غیر ساحلی به طریق که دولت ساحلی در مورد کشتی های خود یا کشتی های هر دولت دیگر در مورد آزادی ورود و استفاده از بنادر بحری مراعات می نمایند.

۲- دولت های که بین بحر و یک دولت غیر ساحلی واقع اند در صورتیکه هم اکنون جزء عاقدین کنوانسیون های بین المللی موجود نباشند، ضمن موافقت مشترک با دولت اخیرالذکر و با توجه به حقوق دولت ساحلی یا کشور ترانزیت و خصوصیات دولت بدون ساحل کلیه موضوعات راجع به رفتار یکسان در بنادر و آزادی عبور را حل و فصل خواهند کرد.

ضمیمه شماره چهار:

موافقتنامه چهارچوب حمل و نقل عبوری (ترانزیت) ایکو

۹ می ۱۹۹۸م - شهر الماتا



مقدمه،

طرف های متعاہد با الہام از آرزوی حفظ و توسعه و تحکیم ہرچہ بیشتر روابط و ہمکاری های دوستانہ بین کشورها؛ با آگاهی از تبادلات رو بہ رشد ملت ها، بہ صورت منطقوی و بین المللی؛ با اعتقاد بہ اینکه هیچ مملکت، چہ کشور بدون ساحل و یا کشور ساحلی، نباید از سایر نقاط جہان مجزا باشد؛ با اشتیاق بہ توسعه و حفظ یک سیستم منطقہ حمل و نقل و ارتباطات کہ مورد توافق و بہرہ مندی متقابل باشد؛ با یادآوری برنامه جامع کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا - اوقیانوسیه سازمان ملل متحد در مورد توسعه زیربنای حمل و نقل زمینی آسیا (ALTID) و گزارش منشی عمومی سازمان ملل متحد در مورد شرایط جاری و پیشنہادات برای عملیات آیندہ در بارہ سیستم های حمل

و نقل ترانزیت کشورهای بدون ساحل در حال توسعه و تازه استقلال یافته آسیای مرکزی و همسایه گان آن ها (A/49/150) و اعلامیه عشق آباد در مورد توسعه زیربنای ارتباطات و حمل و نقل و شبکه خط پایپ لاین فراملی در منطقه ایکو (۱۹۹۷م) و نیز؛ با درنظر گرفتن اهداف و اصول تصریح شده در کنوانسیون تجارت ترانزیت ممالک بدون ساحل، (۱۹۶۵م) و سایر کنوانسیون های بین المللی تجارت، گمرک و حمل و نقل، موافقتنامه تجارت ترانزیت ایکو (۱۹۹۵م) با تشخیص اهمیت فراهم آوردن ترتیبات کافی حمل و نقل ترانزیت برای تجارت منطقه‌ای و بین المللی و برای پیشرفت اقتصادی کشورهای بدون ساحل؛ با تأکید بر تعهد خود برای تحکیم و رشد نقل و انتقال آسان، سریع و مؤثر کالا، مسافری و اثاثیه بین جوانب متعاقد به شرح ذیل توافق نموده‌اند.

فصل اول - مفاد کلی،

ماده ۱ - تعریف:

از لحاظ این موافقتنامه:

- الف - «کشور بدون ساحل» یعنی، مملکت که فاقد ساحل بحر می‌باشد.
- ب - «کشور ترانزیت» یعنی، کشوری دارای یا فاقد ساحل بحر که به‌طور ترانزیتی از قلمرو آن عبور می‌گردد.
- پ - «عبور ترانزیت» یعنی، ترانزیت افراد، اثاثیه، کالا و وسایط حمل و نقل از قلمرو طرف متعاقد در حالی که عبور از هر قلمرو بدون یا با حمل با کشتی، انبار داری، تقسیم کردن محموله انبار کالای عمده یا تغییر در شیوه حمل و نقل، فقط بخشی از يك

سفر کامل است که در طرف های متعاقد شروع می شود و یا پایان می یابد که عبور (در مسیرهای توافق شده) از قلمرو شان صورت می گیرد.

ت - «مجاز» یعنی، سندی که توسط مقام ذی صلاحی از يك طرف متعاقد صادر شده باشد که به وسایط نقلیه ثبت شده (نمره گذاری شده) در جوانب متعاقد دیگر حق ورود یا خروج و ترانزیت از میان قلمرو طرف متعاقد دیگر را می دهد.

ث - «وسایل حمل و نقل» یعنی، هر وسیله که برای حمل و نقل مسافر، کالا و اثاثیه من جمله کانتینر و سایر تجهیزات حمل و نقل مورد استفاده قرار می گیرد.

ج - «حمل کننده» یعنی، شخص حقیقی یا حقوقی که مجاز به حمل و نقل بین المللی کالا یا مسافر است و به وسیله او یا به اسم او قرارداد حمل کالا یا مسافر با يك حمل کننده کالا/حمل کننده با کشتی یا حمل کننده مسافر امضاء شده است.

چ - «حمل کننده با کشتی» یعنی، هر فردی که توسط او یا به اسم او یا از طرف او قرارداد حمل کالا با يك حمل کننده یا هر فردی که توسط او یا به اسم او یا از طرف او که در عمل کالا به حمل کننده تحویل می شود در رابطه با قرارداد حمل کالا امضاء شده باشد.

ح - «شرکت باربری و حمل و نقل» یعنی، يك شخص حقیقی یا حقوقی که قرارداد خدمات ارسال کالا با يك حمل کننده با کشتی را امضاء می کند.

خ - «گیرنده» یعنی، شخصی که قرار است محموله را دریافت نماید.

د - «حق عملکردی کالا» به کلیه خدماتی که به حمل، تحکیم بار، انبار، رسیدگی، بسته بندی و یا توزیع کالا و نیز خدمات مشورتی و معاونتی در رابطه با این موارد اطلاق می شود، ولی تنها به موضوعات گمرکی و مالی، اعلان کالا برای مقاصد اداری، فراهم

کردن بیمه برای کالا و جمع‌آوری یا فراهم آوردن اسناد یا پرداخت های لازم مربوط به کالا محدود نمی‌شود.

ذ - «کالا» یعنی، کلیه انواع کالا و کارهای اقتصادی من جمله حیوانات زنده، در حالی که کالاها در کانتینر، پالت یا اقلامی مشابه تحکیم شده و یا بسته‌بندی شده اند، در صورتی که ارسال کننده با کشتی چنین اقلام حمل و نقل یا بسته‌بندی را تهیه نموده باشد جزء «کالا» محسوب خواهد شد.

ر - «قرارداد حمل» یعنی، هر قراردادی که طی آن حمل کننده حمل کالا، مسافر یا اثاثیه ترانزیت در مقابل پرداخت پول از یکی از جوانب متعاقد به طرفی دیگر برعهده می‌گیرد.

ز - «مسافر» یعنی، هر شخص (حقیقی) که در اجرای قرارداد حمل که توسط وی یا از سوی وی بسته شده است به وسیله حمل کننده به‌طور رایگان یا دریافت پاداش حمل می‌گردد.

س - «اثاثیه» تمامی اقلامی که تحت قرارداد حمل، من جمله وسایط نقلیه را شامل گردد ولی لوکوموتیو (ماشین آلات بزرگ انتقال) و ترک و لاری ها در عبور و مرورهای تجاری را شامل نمی‌شود.

ش - «قوانین داخلی» یعنی، تمامی بدنه قوانین ملی و بومی و مقررات جاری در قلمرو يك طرف متعاقد.

ص - «کنترل گمرکی» یعنی، تمامی محدوده اقدامات به کارگرفته شده توسط مقامات گمرکی طرف های متعاقد به منظور حصول اطمینان از رعایت قوانین داخلی مربوط به گمرک و موافقتنامه‌های بین الملل مطاع جوانب متعاقد که گمرکات، مسؤول

ارائه آن هستند.

ض - «عوارض واردات و مالیات ها» یعنی، عوارض گمرکی و کُلیه عوارض، مالیات ها، نرخ ها و مصارف دیگر که بر طبق قوانین داخلی، یا در ارتباط با واردات کالا جمع آوری می شوند ولی مصرف خدمات ارائه شده را شامل نمی گردد.

ط - «کانتینر» یعنی یکی از اقلام تجهیزات حمل و نقل.

۱- که به طور کامل یا بخشی برای تشکیل يك جزء ضمیمه شده است تا کالاهای را در خود جای دهد.

۲- که خصوصیت ثابتی دارد و بنابراین باید برای استفاده مکرر به اندازه کافی مناسب و محکم باشد.

۳- که به طور خاص برای تسهیل حمل کالا طراحی شده باشد، برای يك یا چند حالت حمل و نقل و بدون بارگیری مجدد واسطه.

۴- که برای رسیدگی سریع، خاصاً هنگامی که از يك حالت حمل و نقل به حالت دیگر منتقل شده باشد، طراحی گردیده باشد.

۵- که برای پُر کردن و خالی کردن آسان طراحی شده باشد، و

ظ - «کالای خطرناک» یعنی کالای که قابلیت ایجاد خطری مهم برای صحت، محیط زیست، امنیت یا اموالی که در حال حمل و نقل یا انباشته شدن در انبار و غیره بوده را داشته باشد.

ع - «طرف متعاقد» یعنی، دولت کشوری که این موافقتنامه را امضاء کرده و به آن محلق شده است.

ماده ۲ - مقاصد و اهداف:

اهداف و مقاصد اصلی مسؤده موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت و ضمایم آن بدین شرح می باشد:

الف - اعطای حق ترانزیت به هر يك از طرف های متعاقد به منظور تسهیل نقل و انتقال کالا، اثاثیه و مسافر از طریق قلمرو شان و تهیه همه تسهیلات لازم برای حمل و نقل ترانزیت در چارچوب مفاد موافقتنامه حاضر.

ب - تضمین محفوظیت کالاها، اثاثیه و مسافرین و اجتناب از تأخیرهای غیر ضروری در حین عبور ترانزیت از قلمروهای طرف های متعاقد.

پ - همکاری و هماهنگی تلاش های جوانب متعاقد برای جلوگیری از وقوع تقلب های گمرکی و اجتناب از تادیه مالیات و هماهنگ کردن امور اداری لازم مربوط به عبور ترانزیت.

ماده ۳ - حیطة کاربر:

مفاد این موافقتنامه در مورد عبور و مرور ترانزیتی به کار گرفته می شود که در (قلمرو یکی از طرف های متعاقد شروع شده و یا خاتمه می یابد).

فصل دوم - تسهیلات ترانزیت

ماده ۴-

هر طرف متعاقد تسهیلات لازم برای ترانزیت از قلمرو خود را براساس شرایط مندرج در این موافقتنامه و ضمائ آن فراهم خواهد نمود.

ماده ۵ - عوارض گمرکی، مالیات و مصارف دیگر،

عبور ترانزیت وسایط نقلیه از عوارض و مالیات گمرکی و سایر مصارف معاف می‌باشد به استثناء مصارف که بابت خدمات خاص بر اساس قوانین داخلی از جمله عوارض جاده و مصرف تعمیر و نگهداری دریافت می‌گردد.

فصل سوم - تعیین مسیرهای حمل و نقل ترانزیت،

ماده ۶ - تعیین مشخصات فنی مسیرهای جاده و راه آهن و راه های آبی داخلی،

۱- طرف های متعاقد راه ها، خطوط آهن و مسیرهای آبی داخلی مشخص شده در ضمیمه (۱) را اتخاذ می‌کنند.

۲- مسیرهای اضافی دیگر و نیز مشخصات فنی آن ها هر از گاهی از سوی شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت (TTCC) اعلام می‌گردد.

۳- در هنگام ساخت یا بازسازی جاده‌ها، خطوط آهن و آب راه های داخلی در مسیرهای تعیین شده ترانزیت، حداقل مشخصات و ویژگی های تعیین شده در ضمیمه‌های (۱) و (۲) مدنظر گرفته خواهد شد.

ماده ۷ - حمل و نقل ترکیبی و چند وجهی،

۱- طرف های متعاقد ترغیب و ارتقاء سطح حمل و نقل ترکیبی و چند وجهی را بر عهده می‌گیرند.

۲- عملیات حمل و نقل چند وجهی بر اساس مستندات و مراحل شناخته شده بین‌المللی مبتنی می‌باشد.

ماده ۸ - تسهیلات سرحدی،

جوانب متعاقد باید تسهیلات کافی و تأسیسات مربوطه لازم برای جاده‌ها، خطوط راه‌آهن و کشتی رانی داخلی و نیز حمل و نقل چند وجهی را فراهم آورند، مانند مراکز و ایستگاه‌های حمل و نقل ترکیبی، نقاط عبور از سرحد، ایستگاه‌های مبادله، بنادر اتصال کشتی‌های فری، وسایل کمکی کشتی رانی و فرکانس مشترك رادیویی.

ماده ۹ - اقدامات در نظر گرفته شده برای تسریع ترخیص حمل و نقل ترانزیت،

طرف‌های متعاقد به منظور سهولت و سرعت بخشیدن حمل و نقل ترانزیت تلاش می‌کنند تا:

الف - پوسته‌ها را در نقاط تعیین شده سرحدی با محلات کنترل تأسیس کنند که از نظر فیزیکی همجوار بوده و به طریقی مهیا شده باشند که وسایط حمل و نقل و کالا را بتوان در همان محل کنترل کرد و در نتیجه از تخلیه و بارگیری مجدد بار اجتناب خواهد شد.

ب - اطمینان از اینکه منابع نیروی انسانی کافی برای انجام سریع تشریفات سرحدی در دسترس می‌باشد.

پ - تأمین تسهیلات انبارداری برای نگهداری کالاها.

ت - هماهنگ کردن ساعات کار پست‌های سرحدی همجوار.

ث - تأمین فضای کافی جهت پارك برای کانتینرها و موترهای بزرگ انتقال کالا/لاری‌ها و ترک‌ها و دیگر وسایل نقلیه که در انتظار ترخیص کالا هستند.

ج - تأمین خدمات پستی و ارتباط دور معتبر.

چ - تسهیل عبور سریع و مؤثر کالاها میان ممالک طرف متعاقد و انتخاب مجموعه‌ای يك شكل از اسناد حمل.

ماده ۱۰ - حفاظت حمل و نقل ترانزیت،

۱- طرف های متعاقد باید تمامی اقدامات ضروری را به منظور حفاظت محیط زیست در هنگام عبور در طول جاده‌های ترانزیت در نظر بگیرند.

۲- طرف های متعاقد باید تمامی کمک ممکن را در مواقع حادثه‌های عبور و مرور در ممالک شان به عمل آورند من جمله حادثه در مورد وسایل نقلیه ترانزیت به خصوص هنگامی که مسافرین و مواد غذایی فسادپذیر مدنظر می باشد.

ماده ۱۱ - تأسیس دفاتر،

۱- طرف های متعاقد به شرکت های حمل و نقل که در خدمات ترانزیت در قلمرو شان فعالیت دارند اجازه می دهند که به منظور انجام دادن چنین عبور و مروری، دفاتری ایجاد نمایند.

۲- تأسیس چنین دفاتری مطابق با قوانین داخلی طرف های متعاقد می باشد.

ماده ۱۲ - ویژه ورود مکرر ترانزیتی/عبوری،

۱- طرف های متعاقد به رانندگان وسایط نقلیه و افرادی که در عملیات عبور و مرور ترانزیت بین المللی اشتغال دارند و به اشخاصی که باید ویژه اخذ کنند، ویژه کثیرالسفر و ترانزیت که برای مدت يك سال اعتبار داشته باشد و هر بار حق دارند به مدت ۱۵ روز در کشور طرف متعاقد برای ترانزیت و تا ۵ روز بیشتر در محل بارگیری و

تخلیه اقامت کنند اعطاء می نمایند.

۲- در صورت مریضی یا جراحت اشخاص، تصادف یا خسارت به وسیله نقلیه، مدت اقامت مطابق با آن تمدید خواهد شد.

۳- روش های اعطای ویزه که در بندهای (۱) و (۲) فوق اشاره شده مطابق با مقررات داخلی طرف های متعاقد خواهد بود.

فصل چهارم - تسهیلات و بنادر بحری،

ماده ۱۳ - تسهیلات و بنادر بحری،

جوانب متعاقد که دارای بنادر بحری می باشند، در حد ظرفیت های شان تأمین تسهیلات ضروری بندری را برای طرف های متعاقد دیگر موافقتنامه حاضر تقبل می کنند. این تسهیلات در بندری تأمین می گردد که به روی کشتی های خارجی باز می باشد و مصارف و شرایط از آنچه که به وسیله دیگر استفاده کنندگان خارجی از تسهیلات بندری تادیه می گردد، از نرخ معیاری تجاوز نمی کند.

فصل پنجم - شرایط عمومی حمل و نقل جاده،

ماده ۱۴ - مقررات عبور و مرور،

۱- طرف های متعاقد اقدامات مناسبی به منظور تضمین اینکه مقررات حمل و نقل جاده جاری در قلمرو آن ها در مفاد، با مقررات کنوانسیون حمل و نقل جاده ۱۹۶۸ م و کنوانسیون علائم و نشانه های جاده ۱۹۶۸ م مطابقت دارد، به عمل می آورند.

۲- طرف های متعاقد که هنوز عضو این کنوانسیون ها نمی باشند، تقبل می نمایند

که اقدامات ضروری را به منظور الحاق به این کنوانسیون ها به عمل آورند.

ماده ۱۵ - مجوزهای حمل و نقل جاده،

۱- در صورتی که مجوز حمل و نقل جاده شرطی برای حمل کالا، اثاثیه و مسافری در حمل و نقل ترانزیت باشد، چنین مجوزی در مطابقت با مقررات داخلی طرف های متعاقد صادر می گردد.

۲- طرف های متعاقد هماهنگ کردن و تسهیل کردن ملزومات ضروری برای صدور مجوزهای حمل و نقل جاده حمل و نقل کالا، اثاثیه و مسافری در عبور و مرور ترانزیت را بدون هیچ گونه محدودیت و سهمیه تقبل می نمایند.

ماده ۱۶ - خدمات حمل و نقل،

۱- طرف های متعاقد به منظور تأمین خدمات ترانزیتی در قلمرو خود اجازه استفاده از وسایل حمل و نقل که در طرف متعاقد دیگر به ثبت رسیده است را خواهند داد.

۲- فقط در صورتی که مجوز خاص از طرف متعاقد مرتبط با موافقتنامه دو جانبه کسب گردیده باشد، وسایل حمل و نقل که در قلمرو يك طرف متعاقد ثبت گردیده باشد اجازه خواهند داشت که کالا، اثاثیه و مسافری را در کشور طرف دیگر متعاقد حمل و نقل نمایند.

ماده ۱۷ - پذیرش موقت وسایط حمل و نقل،

۱- هر طرف متعاقد اجازه می دهد که وسایل حمل و نقل طرف های متعاقد دیگر مطابق با مقررات داخلی خود در کشورش باقی بماند.

۲- وسایط نقلیه در صورتی که دارای جواز عبور ترانزیت باشد که در مطابقت با

موافقتنامهٔ مربوطه صادر گردیده باشد به هنگام عبور کردن از سرحد يك طرف متعاهد ضرورت به تأمین جواز عبور (کارنه دو پاساژ) یا هیچ سند جنبی دیگری ندارد.

مادهٔ ۱۸ - ملزومات فنی/تخنیکی موترها/وسایط نقلیه،

وسایل حمل و نقلی که در حمل و نقل ترانزیت جاده مورد استفاده قرار می‌گیرند با ملزومات فنی/تخنیکی مربوط به ابعاد وسایط نقلیه، حداکثر وزن کُلی با بار، بار محوری و دیگر عواملی که در ضمیمه شماره (۴) ذکر گردیده است منطبق خواهند بود.

مادهٔ ۱۹ - تهیه سوخت و روغنیات،

هر طرف متعاهد موافقت می‌نماید که وسایط حمل و نقل طرف‌های دیگر در تهیه سوخت و روغنیات، که برای فعالیت‌های شان در قلمرو دو طرف ضروری است، محق باشند و این امر تحت شرایطی است که به وسیله طرف‌های متعاهد تعیین می‌گردد.

مادهٔ ۲۰ - شناسایی متقابل لایسنس رانندگی،

طرف‌های متعاهد لایسنس رانندگی که از سوی جوانب متعاهد دیگر صادر گردیده است برای آن دسته از وسایط نقلیه که در حمل و نقل ترانزیت استفاده می‌شود و مطابق با کنوانسیون ۱۹۸۸م حمل و نقل جاده است را به رسمیت می‌شناسند.

مادهٔ ۲۱ - شناسایی متقابل اسناد معاینه وسایط نقلیه،

طرف‌های متعاهد اسناد معاینه وسایط نقلیه که از سوی طرف‌های متعاهد دیگر صادر گردیده است و در موافقت با کنوانسیون عبور و مرور جاده سال ۱۹۸۸م می‌باشد را به رسمیت می‌شناسند. طرف‌های متعاهد انجام بازرسی منظم وسایط نقلیه جاده خود

را تقبل می نمایند.

ماده ۲۲ - برنامه بیمه شخص ثالث وسایط نقلیه/موترها،

۱- طرف های متعاقد اقدامات ضروری برای بیمه وسایط نقلیه حمل و نقل خود را به عمل خواهند آورد تا از مسؤولیت بیمه شخص ثالث مشمول در مسیرهای عبور ترانزیت برخوردار گردند.

۲- طرف های متعاقد ایجاد برنامه بین المللی اجباری مسؤولیت بیمه شخص ثالث وسایط نقلیه/موترا را تقبل می نمایند. همان گونه که در ضمیمه شماره (۵) مشخص گردیده است.

۳- برنامه بین المللی اجباری مسؤولیت بیمه شخص ثالث وسایط نقلیه/موترا حداقل تمامی تضمین های که به واسطه قوانین و مقررات مورد نیاز می باشد را تأمین می نماید. این قوانین و مقررات، بیمه اجباری شخص ثالث واسطه نقلیه را در کشور یا کشورهای عبور ترانزیت و مقصد در کنترل خود دارد.

ماده ۲۳ - مصارف و سایر تادیه ها،

جانبین متعاقد در خصوص وسایط حمل و نقل طرف های دیگر متعاقد مصارف و دیگر مبالغی را که اعمال می دارند در مطابقت با قوانین داخلی خواهد بود.

فصل ششم - شرایط عمومی برای حمل و نقل راه آهن،

ماده ۲۴ - خدمات ترانزیت/عبوری،

۱- خدمات ترانزیت بر روی خطوط آهن که ممالک طرف های متعاقد را به هم

مرتبط می‌سازد در ایستگاه‌های ارتباطی انجام خواهد پذیرفت. این خدمات در ایستگاه‌های مبادلاتی تعیین شده به وسیله موافقتنامه منعقد میان ادارات خط آهن همجوار انجام می‌پذیرد.

۲- ایستگاه‌های سرحدی و ارتباطی آن‌های خواهد بود که در ضمیمه شماره (۱) تعیین گردیده است. ترتیبات عملیاتی اساسی مرتبط با چنین اموری همچون بازرسی تخنیکی/فنی‌ترین‌های روی خط آهن و بازرسی کالاها در عبور ترانزیت در ایستگاه‌های ارتباطی انجام خواهد پذیرفت.

۳- طرف‌های متعاقد ادارات خطوط آهن‌های خود را به انعقاد موافقتنامه‌های میان خطوط آهن‌های یکدیگر و ترتیباتی که با مفاد موافقتنامه حاضر و ضمایم آن مطابق هستند تشویق می‌کنند.

۴- طرف‌های متعاقد قوانین استفاده از وایگون‌ها را تدوین می‌نمایند و چارچوب سازمان همکاری میان خطوط آهن، OSJD، RIV، RIC، PPW را در نظر خواهند داشت.

۵- طرف‌های متعاقد قوانین و رویه‌های در خصوص مسافری بین‌المللی راه آهن و عبور و مرور تدوین خواهند نمود و قوانین موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی مسافر (SMPO) همچنین موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی کالا (SMGS)، CIM/COTIF، CIV را در نظر خواهند داشت و قوانین و رویه‌ها را در چارچوب OSJD و UIC تدوین می‌نمایند.

فصل هفتم - شرایط عمومی حمل و نقل داخلی،

ماده ۲۵ - کشتی رانی آب های داخلی،

- ۱- طرف های متعاقد موافقت می نمایند که کشتی رانی در آب های داخلی آزاد باشد و عبور و مرور ترانزیت به روی کشتی ها و خدمه های طرف های متعاقد در آب های داخلی آن ها و در مطابقت با قوانین داخلی طرف ها باز باشد.
- ۲- طرف های متعاقد تأمین کمک های کافی کشتی رانی و اتخاذ يك فرکانس رادیویی مشترك برای تمامی کشتی های که در کشتی رانی آب راه های داخلی شرکت دارند را در مطابقت با قوانین اتحادیه حمل و نقل بین المللی ITU تقبل می نمایند.
- ۳- استفاده از وسایل راهبری در کشتیرانی، فرکانس رادیویی و دیگر تسهیلات بر يك اساس غیرتبعیضی در دسترس قرار خواهد گرفت و اگر مبلغی اخذ گردد در مطابقت با قوانین داخلی می باشد.

ماده ۲۶ - اسناد کشتی،

- کشتی های که بار ترانزیت حمل می نمایند باید دارای اسناد باشد و در هر زمانی و به درخواست مقامات ذی صلاح طرف های متعاقد و در مطابقت با کنوانسیون تسهیل حمل و نقل بین المللی بحری ارائه می گردد.

فصل هشتم - قوانین در حمل و نقل جاده،

ماده ۲۷ - قوانین حمل در حمل و نقل جاده،

- طرف های متعاقد قوانین حمل کالا و مسافرین و اثاثیه از طریق حمل و نقل جاده را بر اساس ضمیمه شماره (۶) اعمال خواهند کرد.

فصل نهم - کنترل گمرکات،

ماده ۲۸ - ایجاد نظام گمرکی ترانزیت/ عبور،

۱- به منظور تسهیل نقل و انتقال کالا در قلمرو خود طرف های متعاہد يك نظام گمرکی ترانزیت برای کالا و وسایل حمل و نقل بر اساس کنوانسیون های گمرکی بین المللی مربوط ایجاد می نمایند.

۲- طرف های متعاہد که عضو کنوانسیون گمرکی در خصوص حمل و نقل بین المللی کالا تحت پوشش کنوانسیون (TIR) می باشند مفاد این کنوانسیون را در بین خود اعمال خواهند کرد. طرف های متعاہد که هنوز به عضویت این کنوانسیون در نیامده اند، الزامی در رعایت مفاد این کنوانسیون ندارند.

۳- طرف های متعاہد که هنوز به عضویت این کنوانسیون در نیامده اند، امکان الحاق به این کنوانسیون را بررسی خواهند کرد.

ماده ۲۹ - ساده سازی و هماهنگ سازی روش های گمرکی،

طرف های متعاہد اقدامات لازم جهت ساده کردن امور کنترل گمرکی وسایل نقلیه، کالا، اثاثیه و مسافری که از قلمرو آن ها عبور می نمایند را بر اساس مفاد ضمیمه (۷) انجام خواهند داد.

فصل دهم - اسناد و شیوه کار،

ماده ۳۰ - تلفیق و هماهنگ نمودن اسناد،

۱- طرف های متعاہد اذعان دارند که اسناد و روش کار نشانگر عناصر مهم مصرف

و زمان هستند که بر فعالیت عملیات ترانزیت اثر می گذارند و توافق می نمایند که این مصارف و تأخیرها را به حداقل برسانند.

۲- بنابراین طرف های متعاقد متعهد می شوند که:

الف - اندازه اسناد را محدود ساخته و اقدامات و تشریفات مورد نیاز برای عبور ترانزیتی آن ها را حتی المقدور کاهش دهند.

ب - اسناد شان را با طرح و شیوه سازمان ملل متحد برای اسناد تجاری هماهنگ سازند.

پ - حتی الامکان مشخصات و کُد کالاها را با آن های که معمولاً در تجارت بین المللی مورد استفاده واقع می شوند هماهنگ سازند.

ت - به صورت دوره ای ضرورت به تمامی اسناد و اقدامات تجویز شده برای عبور ترانزیت و استفاده از آن ها را مورد بررسی قرار دهند.

ث - هرگونه سند و نیازمندی صوری را که زائد تلقی شدن آن ها مورد توافق واقع شده و یا هیچگونه هدف خاصی را تأمین نمی کند حذف نمایند.

ماده ۳۱ - اعلام تغییر در اسناد و شیوه کار،

طرف های متعاقد هرگونه نیازمندی و یا تغییر دیگری در اسناد و اقدامات تجویز شده را که باتوجه به عبور ترانزیتی قرار است صورت پذیرد، قبلاً به اطلاع طرف های متعاقد دیگر خواهند رساند.

ماده ۳۲ - اسناد و اقدامات اولیه،

اسناد و اقدامات اولیه ای که قرار است توسط طرف های متعاقد در جهت اجرای

این موافقتنامه به کار گرفته شود در ضمیمه (۷) مشخص گردیده است.

فصل یازدهم - مفاد متفرقه،

ماده ۳۳ - ارائه تسهیلات بیشتر،

این موافقتنامه به هیچ وجه مستلزم لغو تسهیلات ترانزیتی که بیش از تسهیلات ترانزیتی قید شده در این موافقتنامه می باشد، نیست مشروط بر اینکه شرایط و ضوابط استفاده از چنین تسهیلاتی با اصول مندرج در این موافقتنامه همخوانی و انطباق داشته باشد. علاوه بر این موافقتنامه مانع از اعطای چنین تسهیلات بیشتری در آینده نخواهد بود.

ماده ۳۴ - قوانین داخلی،

۱- مادامی که این موافقتنامه و ضوابط آن مقرر نداشته باشد قوانین و مقررات داخلی مربوط به حمل و نقل به صورت برابر و بدون تبعیض نسبت به حمل و نقل ترانزیتی اعمال می گردد.

۲- طرف های متعاقد متعهد می گردند که در راستای مفاد این موافقتنامه قواعد، مقررات و اقدامات اداری مربوط به حمل و نقل ترانزیتی را هماهنگ کرده و ساده سازند.

ماده ۳۵ - کنوانسیون های بین المللی،

این موافقتنامه از مفاد لازم الاجرای کنوانسیون های بین المللی مربوط به موضوعات مورد بحث در موافقتنامه ممانعت به عمل نمی آورد مشروط بر اینکه اختلاف صرفاً بین طرف های قرارداد حمل و نقل که جایگاه اصلی تجاری آنها در کشورهای عضو این کنوانسیون ها است بروز کند.

ماده ۳۶ - نظارت و اجرای موافقتنامه،

- ۱- طرف های متعاقد موافقت می کنند که ظرف ۶ ماه از لازم الاجراء شدن این موافقتنامه جهت هماهنگ سازی مسائل حمل و نقل ترانزیت، مرجعی را تحت عنوان «شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت (TTCC) برای نظارت و اجرای این موافقتنامه بوجود آورند.
- ۲- وضعیت این شورا از قبیل مقررات، ترکیب، وظایف و منابع بودجه آن در ضمیمه (۸) مشخص شده است.

ماده ۳۷ - حل و فصل اختلافات،

- ۱- در صورت بروز هر نوع اختلاف، بحث یا مطرح شدن هر نوع ادعا بین طرف های متعاقد که ناشی از این موافقتنامه و ضمايم آن یا مربوط به آن باشد و یا در صورت نقض، خاتمه یا بی اعتبار شدن آن نتوان از طریق مشورت بین طرف ها حل و فصل نمود، طرفین دعوا می توانند موضوع را به شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت (TTCC) ارجاع نمایند.
- ۲- هر اختلاف، بحث یا ادعا را که از طریق مشورت و یا از راه وساطت شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت (TTCC) نتوان حل و فصل نمود بنا به درخواست هر يك از طرف های متعاقد موضوع از طریق داوری حل و فصل خواهد شد و به این ترتیب به داورانی که با توافق بین طرف های متعاقد انتخاب شده اند ارجاع می گردد.
- ۳- در صورتی که هر يك از طرف های متعاقد نتواند در جریان داوری مندرج در این ماده شرکت نماید، یا شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت نتواند در مورد انتصاب به

توافق برسد هر يك از طرف های متعاقد دعوی می تواند از رئیس محکمه بین المللی عدالت درخواست نماید که داوران را تعیین نماید و این داوران نباید از اتباع هیچ يك از طرف های متعاقد باشند و این اتباع بر اساس مقررات داوری کمیسیون ملل متحد در خصوص حقوق بین المللی تجارت Uncitral در مورد حکمیت تصمیم اتخاذ خواهند نمود.

ماده ۳۸ - تصمیمات داوران،

تصمیم داورانی که بر طبق ماده (۳۷) منصوب گردیده اند نهایی بوده و برای طرف های متعاقد ذیربط الزام آور می باشد.

ماده ۳۹ - گزارش داوران،

داوران وجود و ماهیت اختلاف و نیز شرایط کلی حل و فصل را به اطلاع تمامی طرف های متعاقد خواهند رساند. این اطلاعات که به زبان انگلیسی و روسی می باشد، ظرف مدت يك ماه پس از آنکه رأی نهایی صادر گردید، فرستاده خواهد شد.

فصل دوازدهم - بندهای نهایی،

ماده ۴۰ - وظایف امین/شخص یا ارگان مورد اعتماد اسناد،

۱- این موافقتنامه و همه اسناد الحاق، تصویب و امضای مشخص به امین اسناد سپرده می شود. دارالانشاء سازمان همکاری اقتصادی به عنوان امین اسناد این موافقتنامه عمل خواهد کرد.

۲- وظایف امین اسناد:

- الف - متن اصلی این موافقتنامه را دریافت و نگهداری می کند.
- ب - نسخه های برابر با متن اصلی این موافقتنامه را تهیه کرده و آن ها را به طرف ها و کشورهای که حق دارند عضو این موافقتنامه شوند منتقل می کند.
- پ - هر نوع امضای این موافقتنامه را دریافت می کند و هر گونه سند، ابلاغ و اطلاع مربوط به آن را دریافت کرده و نگهداری می کند.
- ت - این که آیا امضاء و یا هر گونه سند، ابلاغ و یا اطلاع در رابطه با این موافقتنامه در شکل مناسب و صحیح آن می باشد یا خیر بررسی می کند و در صورت نیاز موضوع را به اطلاع کشور مورد بحث می رساند.
- ث - اعمال، اطلاعیه ها و اطلاعات مربوط به این موافقتنامه را به اطلاع طرف ها و ممالک که حق دارند عضو این موافقتنامه شوند می رساند.
- ج - به کشورهای که حق دارند عضو این موافقتنامه شوند اطلاع می دهد که چه وقت امضاء و یا اسناد تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق مورد نیاز برای لازم الاجراء شدن این موافقتنامه دریافت شده و یا به امانت گذاشته شده است.
- چ - موافقتنامه فعلی مربوط به امضاء، تصویب و الحاق سایر ممالک را به اطلاع ممالک شرکت کننده می رساند.
- ح - موافقتنامه فعلی اجرای اصلاحات این موافقتنامه را به اطلاع کشورهای شرکت کننده می رساند.
- خ - این موافقتنامه را نزد دارالانشاء سازمان ملل متحد ثبت می کند.
- ۳- در صورت بروز هر گونه اختلاف بین يك مملکت و امین اسناد در رابطه با

عملکرد وظایف امین اسناد، امین اسناد و یا آن کشور موضوع را به اطلاع ممالک امضاءکننده و طرف های متعاقد خواهند رساند.

ماده ۴۱ - امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق،

۱- کشورهای عضو ایکو حق دارند که عضو این موافقتنامه شوند. سایر ممالک که عضو ایکو نیستند می توانند به شرط توافق همه «کشورهای عضو ایکو» عضو این موافقتنامه گردند. يك مملکت می تواند از طرق زیر عضو این موافقتنامه گردد:

الف - امضای که مشروط به تصویب، پذیرش و یا تأیید نباشد، یا ب - امضای که مشروط به تصویب، پذیرش و یا تأیید بوده و آن ها را به دنبال داشته باشد، یا پ - الحاق.

۲- پس از لازم الاجراء شدن، این موافقتنامه برای الحاق توسط کشورهای ذکر شده در بند اول که آن را امضاء نکرده اند مفتوح می باشد.

۳- اسناد تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق به دارالانشاء سازمان همکاری اقتصادی سپرده می شود.

ماده ۴۲ - اعتبار اصلاحات،

هر مملکت که به این موافقتنامه بر اساس مفاد ماده (۴۱) بند (۱) جزء (پ) بپیوندد به منزله این خواهد بود که تمام اصلاحات و یا ضمائ جدید این موافقتنامه را که در زمان الحاق نافذ بوده، پذیرفته است.

ماده ۴۳ - لازم الاجراء شدن،

۱- این موافقتنامه ۶ ماه پس از آنکه دولت های ۶ کشور عضو ایکو که حداقل یکی از آن ها مملکت ساحلی می باشد آن را غیر مشروط به تصویب، پذیرش و تأیید امضاء کرده و یا اسناد تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق را به امین اسناد سپرده باشند، لازم الاجراء می گردد.

۲- برای هر کشوری که متعاقب تأمین شرایط به اجرا درآمده (و قید گردیده در بند اول) این موافقتنامه را تصویب کرده، پذیرفته، تأیید نموده و یا به آن ملحق گردد، این موافقتنامه ۳ ماه بعد از به سپرده گذاشتن سند لازم توسط چنین مملکتی به اجراء درمی آید.

۳- ضمايم این موافقتنامه توسط مقامات ذیصلاح طرف های متعاقد انجام، تکمیل و تصویب می شود و از تاریخ تصویب آن ها توسط طرف های متعاقد یا در تاریخی که این موافقتنامه لازم الاجراء می گردد، هر کدام که دیرتر باشد، به موقع اجراء گذاشته خواهد شد.

ماده ۴۴ - تاریخ اعمال،

هر يك از طرف های متعاقد مفاد این موافقتنامه را در رابطه با عبور ترانزیت و قراردادهای مربوطه حمل کالا، اثاثیه و مسافر که در تاریخ لازم الاجراء شدن این موافقتنامه و یا بعد از آن در خصوص آن کشور منعقد گردیده اعمال خواهد کرد.

ماده ۴۵ - اعلام فسخ قرارداد،

۱- هر يك از طرف های متعاقد می تواند در هر زمانی پس از انقضای مدت ۲ سال

از تاریخ به اجرا در آمدن آن به وسیله اعلام کتبی خطاب به امین اسناد این موافقتنامه را فسخ کنند.

۲- چنین اعلام فسخی در اولین روز ماه که متعاقب انقضای يك سال بعد از دریافت اطلاعاتیه توسط امین اسناد می آید اجرا خواهد شد. در صورتی که مدت بیشتری در این اطلاعاتیه قید شده باشد با انقضای این مدت طولانی تر پس از دریافت اطلاعاتیه توسط امین اسناد اعلام فسخ قرارداد به اجراء در می آید.

امضاءکنندگان زیر، ضمن تأیید قرارداد و با اختیار تام نسبت به آن ذیلاً در تاریخهای قید شده امضای خود را اضافه کرده اند.

به تاریخ ۹ ماه می ۱۹۹۸ م مصادف با ۱۹ ثور ۱۳۷۷ هـ ش در شهر الماتا در يك نسخه اصلی به زبان انگلیسی به امضاء رسید.

امضاء کنندگان:

۶- جمهوری اسلامی پاکستان،

۷- جمهوری تاجیکستان،

۸- جمهوری ترکیه،

۹- ترکمنستان،

۱۰- جمهوری ازبکستان.

۱- دولت اسلامی افغانستان،

۲- جمهوری آذربایجان،

۳- جمهوری اسلامی ایران،

۴- جمهوری قزاقستان،

۵- جمهوری قرغیزستان،

فهرست مطالب

شماره صفحات

مقدمه

- الف:- پس منظر یا تاریخچه: ۵
- ب:- تعریف ها و مشخصات جغرافیایی: ۸
- ج:- خصوصیات اقتصادی کشورهای محاط در خشکه: ۱۸

بخش اول

- حق دسترسی به ابحار یا حق ترانزیت ممالک محاط در خشکه: ۲۷
- راه ابریشم: ۲۸

فصل اول

- نظریات حقوق دانان یا دوکتورین حقوقی پیرامون دسترسی به بحر: ۳۴
- ۱- آزادی ترانزیت وسیله جهت دسترسی آزاد به بحر: ۳۵
- ۲- آزادی دسترسی به بحر نتیجه آزادی بحر آزاد: ۳۷
- ۳- حق دسترسی به بحر حق ناشی از نابرابری جغرافیایی: ۴۰

فصل دوم

میثاق های که دارای ماهیت عمومی و کلی بوده و به ترانزیت تمام کشورها ارتباط دارد:

- ۱- حق کشتی رانی در دریاهای بین المللی: ۴۵
- ۲- کنوانسیون بارسلونا: ۵۰
- الف:- تاریخچه: ۵۰
- ب:- محتویات منشور یا اساسنامه بارسلونا: ۵۱
- ۳- ماده پنجم موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت: ۵۴

- الف:- تاریخچه و اساسات عمده گات GATT: ۵۴
- ب:- محتویات ماده پنجم گات GATT: ۵۹
- ۴- کنفرانس ۱۹۸۵ م ژینو و معضله دسترسی به بحر: ۶۹
- الف:- تاریخچه: ۶۹
- ب:- نظریات ارایه شده: ۷۲
- ج:- ماده سوم کنوانسیون ۱۹۵۸ م ژینو در مورد بحر آزاد: ۷۵

فصل سوم

- راه های حل اختصاصی برای ممالک محاط در خشکه: ۸۱
- ۱- کنوانسیون تجارت و ترانزیت ۱۹۶۵ م نیویارک: ۸۱
- الف:- تاریخچه: ۸۲
- ب:- کنفرانس ۱۹۶۵ م: ۸۶
- ج:- ماهیت آزادی دسترسی به بحر (کنوانسیون ۱۹۶۵ م) نیویارک: ۸۷
- د:- مواد عمده کنوانسیون: ۹۰
- ه:- ارزیابی کنوانسیون: ۹۴
- ۲- برنامه های عمل الماتا و ویانا: ۹۸
- الف:- برنامه عمل الماتا: ۹۸
- ب:- برنامه عمل ویانا: ۱۰۰
- ج:- نقش دفتر نماینده عالی سازمان ملل متحد در کشورهای کمتر انکشاف یافته و ممالک محاط در خشکه رو به انکشاف: ۱۰۱
- ۳- موافقتنامه های منطقوی: ۱۰۳
- الف:- تسهیلات ترانزیت در اروپا/تیر TIR: ۱۰۳
- ب:- تسهیلات منطقوی ترانسپورت و ترانزیت در براعظم آسیا: ۱۰۸
- ۱- سازمان همکاری اقتصادی (ایکو) تسهیل کننده ترانزیت ممالک عضو: ۱۰۸

۲- تسهیلات تجارت و ترانزیت در چهارچوب سازمان همکاری منطقوی جنوب آسیا یا سارک:

۱۱۵

۳- راه لاجورد:

۱۱۷

فصل چهارم

موافقتنامه های دو جانبه:

۱۲۰

۱- تاریخچه و پس منظر موافقتنامه های دو جانبه در اروپا و افغانستان:

۱۲۱

الف:- در اروپا:

۱۲۱

ب:- تاریخچه موافقتنامه های دو جانبه افغانستان:

۱۲۳

۲- موافقتنامه تجارتی و ترانزیتی بین افغانستان و پاکستان:

۱۲۴

الف:- تسهیلات بر وفق اپتا APTTA:

۱۲۶

۱- نقاط حمل و نقل و بنادر:

۱۲۶

۲- موضوعات امنیتی و تسهیلات:

۱۲۹

ب:- محدودیت ها:

۱۳۲

۱- نادیده گرفتن موقعیت جغرافیایی افغانستان:

۱۳۲

۲- ترانزیت اشخاص:

۱۳۵

۳- وسایط نقلیه:

۱۳۶

۴- ترانزیت اسلحه، مهمات و تجهیزات نظامی:

۱۳۷

۵- تعریف وسیع قوانین داخلی:

۱۳۸

ج:- چالش ها و مشکلات موافقتنامه اپتا APTTA:

۱۳۹

۱- مشکلات سیاسی:

۱۳۹

۲- دشواری برآورده ساختن بعضی شرایط:

۱۴۱

۳- تأخیر و معطلی ها:

۱۴۲

د: اداره هماهنگی تجارت ترانزیت:

۱۴۳

- هـ: حل و فصل منازعات: ۱۴۳
- و: ارزیابی موافقتنامهٔ اپتا APATTA: ۱۴۵
- ۳- موافقتنامهٔ ها میان هند و نیپال: ۱۴۸
- الف:- تاریخچهٔ موافقتنامهٔ های تجارت و ترانزیت: ۱۴۹
- ب:- موافقتنامهٔ های نافذ: ۱۵۹
- ج:- ارزیابی: ۱۵۲

بخش دوم

- حقوق کشورهای محاط در خشکه به بحر: ۱۵۴
- الف:- سومین کنفرانس حقوق بحر سازمان ملل متحد: ۱۵۵
- تعریف بحر: ۱۵۷
- ب:- تاریخچهٔ توسعهٔ صلاحیت های کشورهای ساحلی در بحر و شکل گیری کنوانسیون حقوق بحر: ۱۵۸
- ۱- عمومیات: ۱۵۲
- ۲- تلاش های باهمی کشورهای محاط در خشکه و ممالک از لحاظ جغرافیای دارای وضع نامساعد و تدوین متن مصالحوی بخش دهم کنوانسیون ۱۶۴

فصل اول

- حقوق ممالک محاط در خشکه در مناطق خارج از حوزهٔ قضایی دولت های ساحلی در بحر: ۱۶۸
- ۱- دسترسی و حقوق ممالک محاط در خشکه به منابع و آزادی های بحر آزاد: ۱۷۰
- الف:- حقوق کشتی رانی و افراشتن بیرق دول محاط در خشکه: ۱۷۰
- ب:- آزادی ماهی گیری: ۱۷۶
- ج:- آزادی پرواز و سایر آزادی های بحر آزاد: ۱۸۲

۲- حقوق کشورهای محاط در خشکه در منابع بستر، زیر بستر اعماق ابحار یا در منطقه میراث مشترک بشریت: ۱۸۶

الف:- پیشینه تاریخی و بررسی موضوع در کمیته: ۱۸۷

ب:- اعلامیه ۱۹۷۰م اعلامیه اصول حاکم: ۱۸۹

ج:- محتویات کنوانسیون ۱۹۸۲م در مورد اعماق ابحار: ۱۹۱

۱- اصول کنوانسیون در مورد منطقه، ۱۹۱

۲- مصالحه بین کشورهای صنعتی و رو به انکشاف در مورد رژیم استفاده از منابع بستر و زیر بستر اعماق ابحار، ۱۹۴

د:- موافقتنامه اجرایی ۱۹۹۴م: ۱۹۵

۳- مقام بین المللی بستر اعماق ابحار: ۱۹۷

ارکان اصلی مقام: ۱۹۸

۱- مجمع، ۲- شورا، ۳- کمیته مالی، ۴- دارالانشاء، ۵- شرکت. ۱۹۸

فصل دوم

حقوق کشورهای محاط در خشکه در ساحات تحت صلاحیت دولت های ساحلی در بحر: ۲۱۳

۱- آب های داخلی و بندرها: ۲۱۵

الف:- خط مبدا: ۲۱۵

ب:- رژیم حقوقی آب های داخلی: ۲۱۶

ج:- دسترسی به بنادر به طور عمومی: ۲۱۶

د:- دسترسی ممالک محاط در خشکه به بنادر کشورهای ساحلی مجاور: ۲۱۸

۲- بحر سرزمینی یا ساحلی: ۲۲۱

الف:- عرض بحر سرزمینی: ۲۲۲

ب:- حق عبور بی ضرر و حق کشورهای محاط در خشکه: ۲۲۴

- ۳- منطقه مجاور: ۲۲۷
- ۴- منطقه انحصاری اقتصادی: ۲۲۹
- الف:- سابقه تاریخی، ۲۲۹
- ب:- حدود منطقه انحصاری اقتصادی، ۲۳۱
- ج:- نظام حقوقی منطقه انحصاری اقتصادی، ۲۳۲
- د:- رعایت حقوق ممالک ثالث و خاصاً کشورهای محاط در خشکه، ۲۳۴
- ه:- حق دسترسی محدود کشورهای محاط در خشکه به منابع زنده منطقه انحصاری اقتصادی، ۲۳۵
- ۵- فلات قاره: ۲۳۷
- الف:- تعریف حقوقی و پیشینه تاریخی آن، ۲۳۸
- ب:- رژیم حقوقی فلات قاره، ۲۳۹

فصل سوم

- حفاظت از محیط زیست، آزادی تحقیقات علمی و انتقال تکنالوژی یا علوم تخنیکی،
- علم فنی بحری و حل منازعات در حقوق بحر: ۲۴۵
- ۱- حفاظت از محیط زیست، تحقیقات علمی و انتقال تکنالوژی: ۲۴۵
- الف:- حفاظت از محیط زیست: ۲۴۵
- ب:- تحقیقات بحری علمی: ۲۴۸
- ج:- انتقال تکنالوژی یا علوم تخنیکی/دانش فنی بحری: ۲۵۰
- ۲- حل اختلافات و منازعات در حقوق بحر: ۲۵۳
- الف:- پروتوکول اختیاری کنوانسیون های ژینو/جینوا ۱۹۵۸م: ۲۵۴
- ب:- بخش پانزدهم کنوانسیون ۱۹۸۲م: ۲۵۵
- ۱- شیوه اختیاری حل اختلافات یا منازعات: ۲۵۶
- ۲- شیوه اجباری حل اختلافات: ۲۵۷

- یک: دیوان بین المللی حقوق بحر: ۲۵۸
- دو: دیوان بین المللی عدالت: ۲۶۰
- سه: دیوان حاکمیت یا داوری: ۲۶۰
- نتیجه: ۲۶۳
- ضمایم: ۲۶۸
- ۱- کنوانسیون حقوق بحر ۱۹۸۲ م، بخش دهم: ۲۶۹
- ۲- کنوانسیون تجارت ترانزیتی کشورهای محاط...، نیویارک ۱۹۶۵ م: ۲۷۴
- ۳- ماده سوم کنوانسیون بحر آزاد ژینو/جینوا ۱۹۵۸ م: ۲۹۵
- ۴- موافقتنامه چهارچوب ترانسپورت ترانزیت ایکو ۹ می ۱۹۹۸ م: ۲۹۱
- فهرست مطالب کتاب: ۳۱۵
- فهرست منابع دری، انگلیسی و فرانسوی: ۳۲۲
- چند سخن کوتاه در مورد مؤلف کتاب: ۳۲۶

فهرست منابع:

الف: منابع دری/فارسی:

- ۱- چرچل، رابین و آلن لو: "حقوق بین المللی دریاها"، ترجمه بهمن آقایی، انتشارات گنج دانش، تهران ۱۳۸۴ هـ ش (چاپ سوم)
- ۲- سون لوگی بی، گوستافسون یوراس کرستن، نویزجان ای، فرانکی اریک: "حقوق بین الملل دریاها"، ترجمه محمد حبیبی سجده، انتشارات جنگل، چاپ اول، ۱۳۹۰ هـ ش
- ۳- ممتاز جمشید: "حقوق بین الملل دریاها"، مرکز مطالعات عالی بین المللی دانشگاه تهران، ۱۳۵۴ هـ ش.
- ۴- طلایی فرهاد: "حقوق بین الملل دریاها"، انتشارات جنگل، جاودانه، چاپ اول ۱۳۹۰ هـ ش
- ۵- اشرف خدادادی: "حقوق بین الملل دریاها"، انتشارات جنگل، چاپ اول ۱۹۹۴ م.
- ۶- نگوین کوک دین، پاتریک دینیه و الن پله: "حقوق بین الملل عمومی"، ترجمه حسن حبیبی، انتشارات اطلاعات، تهران ۱۳۸۲ هـ ش.
- ۷- طیبی عبدالحکیم: "حق ترانزیت ممالک بی بحر"، کابل، ۱۳۵۴ هـ ش
- ۸- امیر مقامی: "بررسی عدم تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ م حقوق دریاها توسط ایران"، ماهنامه لوماند دیپلوماتیک، فروری ۲۰۰۹ م
- ۹- ژانرو مونیکی شیمیله: "بشریت و حاکمیت ها" ترجمه مرتضی کلانتریان، تهران، ۱۹۸۲ م

- ۱۰- ضیایی بیگدلی: "حقوق بین الملل عمومی"، گنج دانش، ۹۸
- ۱۱- ربه کا والاس: "حقوق بین المللی"، ترجمه سید قاسم زمانی، مؤسسه مطالعات و پژوهش های حقوقی شهردانش، جوزا، ۱۳۹۷ هـ ش
- ۱۲- آنتونیو کاسسه: "حقوق بین الملل"، ترجمه حسین طراز کوهی، میزان (ناشر) ۱۳۹۲ هـ ش

ب:- منابع انگلیسی

English Bibliography/Reference and Resources:

- 1- ALEXANDER (L.M) "The Disadvantaged States and the New Law of the Sea", Marine Policy, Vol. V, July 1981 pp.185.193
- 2- BRANKOVIC (B), "Landlocked countries, position and demmands", Rev. Int. affairs, No. 5, March 1975. pp. 26.39
- 3- CAFLISH (L), "Landlocked states and their access to the sea", Iranian review of international relations", No. 5.6 1975.-1976
- 4- CLUTE (R), "The International Rights of African countries", Journal of African studies. Vol. VI, 1979.
- 5- CAFLISCH (L.), "What is a geographically disadvantaged?" Ocean development and international Law, 18 (6) 1987 pp. 641.663
- 6- DALE (H), "Some geographical aspects of African Landlocked states", The Annals of the Association of American geographers, Vol. 58 No. 3, September. 1968 pp.485-505
- 7- DUPUIS (I), "Landlocked States and The New Law of The Sea", Scandinavian studies in Law, Vol. XIX
- 8- GLASSNER (M.I), "Developing Landlocked states and the resources of the Sea bed", San Diego Law Review, Vol. XI, 1974
- 9- GLASSNER (M.I), "Landlocked nations and development International development review, Vol. XIX, No. 2, 1977

- 10- GOVINDARAJ (V), "Landlocked states: their rights to the resources of the sea-bed and the ocean floor", Indian Journal of International Law, Vol. XIV. July. Dec. 1974
- 11- NAGHMI (S.II), "Exclusive economic zone and the landlocked states", Pakistan horizon, Vol. XXXIII (1-2), 1980
- 12- TABIBI (A.H), "The rights of free access to and from the sea for landlocked" 1970
- 13- SARUP (A.), "Transit trade of landlocked Nepal", International and comparative Law, quarterly- 21 (2) April. 1972
- 14- WEISBERG (R.I), "Development in the Ocean rights of landlocked nations, In Worfol, Seymour W. ed. 1974

ج:- منابع فرانسوی

French Bibliography/References and Resources:

- 1- ANDRASSY (J), "Les relations internationals de voisinage", Recveil des cours de l'Academie de droit international de La Haye, tome 79, 1951
- 2- BERNARD Y ALVAREZ DE EULATE (M), "La cooperation trans. regionale el locale", R.C.A.D.I, tome 243, 1993
- 3- BOURQUIN (M), "L'organisation mondinle des voies de communications R.C.A.D.I, TOME 5, 1924
- 4- CHOURAQUI (G), "L' Afrique et le droit de la mer", Revue juridique el politique" Independance et cooperation", 1977
- 5- DIAZ ALBONICO (R), "Les negociations entre le chili et La Bolivie relative a un acces souverain a la mer, annuaire francais de droit internatioinal, 1977
- 6- DUPUY (R.J), "La Sovverinete aw xxeme Siecle. Paris, A. Colin 1971
- 7- ROUSSEAU (CH.) "Droit International Public, Paris Dalloz, 1973

- 8- DUPUY (R.J.), “et PIQUEMAL (A.), “Les appropriations nationales des espaces maritimes” Paris, Pedone, 1973
- 9- DE GASTINES (L.), “La potrimoniale” Paris RGDIP, 1975, No. 2
- 10- HAQUANI (Z), “Les pays sans litoral aux Nations Unies”, Memoire, D.E.S, Faculte de Droit, Nice, 1972
- 11- KAREL (Z), “La Convention relative au commerce de transit des Etats sans litoral, A.F.D.J 1967
- 12- NEZAM (Z), “Les Etats sans litoral Maritime” These, Droit, Nice, 1977
- 13- PALAZZOLI (C), “De quelques developpements recent du droit des gens en matiere d'accès à la mer des pays depourvus de littoral, RGDIP, 1966
- 14- THIERRY (H), “Les Etats privés de litoral maritime” R.G.J.I.P, 1958
- 15- ZEKRIA, “Le Etats Sans litoral et la liberte’des mers”, These Université’de Paris, 1959

چند سخن کوتاه در مورد مؤلف کتاب:



دوکتور ضیا الدین نظام

ولد سراج الدین نظام به تاریخ

۱۴ میزان سال ۱۳۲۶ هـ ش، در

شهر کابل تولد شده است. اما

اجداد شان از ولسوالی سارباغ

ولایت سمنگان می باشند.

تعلیمات ابتدایی، متوسطه

و ثانوی خویش را در لیسه

استقلال به اتمام رسانیده، بعداً غرض تکمیل تحصیلات عالی؛ با استفاده از بورسیه

دولتی عازم فرانسه شده و در رشته حقوق عامه سند لسانس گرفته است. بعداً در بخش

حقوق بین الدول سند ماستری و به تعقیب آن در رشته حقوق انکشافی سند دوم ماستری

خویش را به دست می آورد. موصوف برای مدت ۳ سال برای نوشتن تزیس دوکتورای

خویش در باره (حقوق کشورهای محاط به خشکه در حقوق بین الملل) LES ETATS

SANS LITTORAL MARITIME سعی و تلاش نهایت فراوان تحقیق را انجام

داده که بالاخره در زمینه، دوکتورای دولتی خویش را نیز حاصل کرده است. دوکتور نظام

در سال ۱۹۷۷م به افغانستان بر می گردد و دوره مکلفیت عسکری را در غنډ تعلیمی

وزیری ولسوالی خوگیانی ولایت ننگرهار تکمیل و بعداً به حیث مشاور در ریاست تقنین

وزارت عدلیه شروع به کار نمود. بعداً عضویت مدیریت ملل متحد وزارت امور خارجه را

به دست آورده، سپس به صفت معاون مدیریت حقوق و معاهدات و به تعقیب آن به حیث مدیر حقوق و معاهدات وزارت امور خارجه افغانستان ایفاء وظیفه نموده است که به مدت ۷ سال در این وزارت مصدر خدمت به کشور و مردم گردید. در سال ۱۹۸۸م بنابر مشکلات و ملحوظات مختلف سیاسی، تن به مهاجرت داده، ابتداء در کشور فرانسه و بعداً در ایالات متحده امریکا اقامت گزید.

در سال ۲۰۰۱م با همکاری جامعه جهانی بعد از ایجاد حکومت موقت، دوباره به وطن مراجعت نموده و مجدداً در وزارت امور خارجه افغانستان شروع به کار نمود.

موصوف در سال ۲۰۰۳م به حیث سفیر افغانی در کشور اطریش و در عین حال نماینده افغانستان در سازمان امنیت همکاری اروپا OSCE و سازمان های انرژی اتومی IAEA و دفتر سازمان ملل متحد در مورد مبارزه با مواد مخدر و جنایات سازمان یافته UNODC و سازمان انکشاف صنعت UNIDO مقیم شهر ویانا و بعداً از سال (۲۰۰۷-۲۰۱۰م) به حیث سفیر افغانی در بلجیم و سفیر غیر مقیم در کشور شاهی هالند و نماینده افغانستان در کمیسیون و شورای اتحادیه اروپا و سازمان معاهده اتلانتیک شمالی NATO خدمت نموده است.

بعد از تکمیل این دو مأموریت دیپلوماتیک، به حیث مشاور ارشد وزارت امور خارجه ج.ا.ا تعیین گردید. سپس در سال ۲۰۱۲م به صفت سفیر و نماینده فوق العاده ج.ا.ا در روم ایتالیا و همچنان نماینده افغانستان در سازمان های ملل متحد (سازمان غذا و زراعت FAO، صندوق بین المللی انکشاف زراعت IFAD و پروگرام غذایی جهان WFP) مقیم روم ایفاء وظیفه نموده است.

دوکتور ضیا نظام در جریان ۴۰ سال خدمت صادقانه و خستگی ناپذیر به افغانستان و ملت افغان، در عرصه های مختلف سیاسی، اقتصادی، حقوقی و تجارتی، آثار و مقالات مختلف تحقیقی و علمی را نگاشته است که در روزنامه ها و مجلات معتبر ملی به نشر رسیده است.

در این کتاب (حقوق کشورهای محاط در خشکه در حقوق بین الملل The Rights of Landlocked Countries in the International Law) که در آن موضوع دسترسی همه ممالک محاط در خشکه به بحر به طور کلی و افغانستان به شکل خاص مورد بررسی قرار گرفته است که عمدتاً موضوعات مربوط به ابحار، مسئله ترانزیت، حق کشتی رانی و حق استفاده از منابع بحری را در بر می گیرد.

موصوف به زبان های دری، پشتو، فرانسوی و انگلیسی تسلط داشته، متاهل می باشد و صاحب دو فرزند است.

THE RIGHTS OF LANDLOCKED COUNTRIES IN THE INTERNATIONAL LAW



By Dr. Zia NEZAM

Former Afghan Ambassador to Vinnea, Brussels and Rome
Virginia, USA-2021