

کلیاتی در مورد دریای سرزمینی و عبور بی‌ضرر از آن

دکتر مصطفی رنجبران

1. مقدمه

تقریباً سه چهارم سطح کره زمین از آب (اعم از آب دریاها، اقیانوسها و دریاچه‌ها) پوشیده شده است که براساس حقوق سنتی دریاها تنها قسمت کوچکی از آن، یعنی آبهای داخلی و دریای سرزمینی¹، تحت حاکمیت ملی کشورهای جهان و بقیه در خارج از محدوده حاکمیت ملی آنان قرار دارد.²

بنابراین پهنه دریاها و اقیانوسها براساس حقوق بین‌الملل کلاسیک تابع دو رژیم است: دریای سرزمینی که تحت سلطه دولت ساحلی است، و دریای آزاد که ماورای حاکمیت ملی دول³ می‌باشد.

1. Territorial sea.

2. E.A.SMITH: The Law and Custom of the Sea, London: Stevens & Sons Ltd. 1959, 3 rd. Edition. Page 3.

3. جمشید ممتاز: حقوق دریاها، تهران. مرکز مطالعات عالی بین‌المللی دانشگاه تهران، 1354، ص 11.

لازم به یادآوری است که با امضای کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاهای در سال 1984 و معرفی مفهوم جدید «منطقه انحصاری اقتصادی»⁴ به عرض 200 میل دریایی از خط مبدأ آبهای سرزمینی، این موضوع مطرح شده است که رژیم حقوقی سنتی دوگانه دریای سرزمینی و دریای آزاد به رژیم سه‌گانه دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی و دریای آزاد تغییر یافته است. طبعاً مبحث پیچیده و آکادمیک مذکور موضوع مقاله دیگری است و در اینجا تنها می‌توان متذکر شد که حق حاکمیت کشور ساحلی در «منطقه انحصاری اقتصادی» عمدتاً منحصر به بهره‌برداری از منابع اقتصادی از جمله ماهیگیری است و برای آزادی کشتیرانی کشورهای دیگر در منطقه انحصاری اقتصادی و پرواز هواپیماهای آنان از فضای فوقانی منطقه مذکور، محدودیتی وجود ندارد. به هر حال، آنچه مسلم به نظر می‌رسد رژیم حقوقی منطقه انحصاری اقتصادی، رژیم خاصی⁵ است.

4. Exclusive Economic Zone = EEZ

5. Sui generis.

1- مختصري درباره دریای سرزمینی

قبل از شروع بحث درباره عبور بی‌ضرر⁶ از دریای سرزمینی، ذکر کلیاتی درباره رژیم حقوقی این بخش از دریاها که تحت حاکمیت ملی کشورهای ساحلی قرار دارد، ضروری به نظر می‌رسد.

واژه «دریای سرزمینی» که به فارسی «دریای ساحلی» نیز ترجمه شده است اولین بار توسط گالیانی⁷ حقوقدان ایتالیایی در قرن هجدهم به کار برده شده و از مفاهیمی است که مدتها موضوع مطالعات و مباحثات طولانی کمیسیون حقوق بین‌الملل و نیز یکی از مواد عمده دستور کار کنفرانس ژنو در سالهای 1958 و 1960 بوده است.⁸

در واقع، تثبیت اصل آزادی دریاها در قرن هجدهم مانع از آن نشد که دول ساحلی به ملاحظات گوناگون از جمله برای حفظ امنیت و دفاع از کشور و تأمین منافع تجاری، سیاسی و مالی خود و نیز به منظور بهره برداری انحصاری اقتصادی از

6. Innocent passage .

7. Galiani .

8. D.P. O'CONNELL, *International Law*, London: Stevens & Sons Ltd., 1965, p. 523.

منابع و آبهای مجاور سرزمین خود به اعمال حاکمیت در بخشی از دریا که به دریای سرزمینی موسوم است، ادامه دهند⁹ و متعاقباً این حاکمیت در کنوانسیونهای بین‌المللی بویژه «کنوانسیون ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت» به رسمیت شناخته شد.

براساس ماده 1 کنوانسیون 1958 ژنو: حق حاکمیت یک کشور به ماورای قلمرو خشکی و آبهای داخلی، به منطقه‌ای از دریاهای متصل به سواحل آن که به دریای سرزمینی موسوم می‌باشد نیز گسترش می‌یابد.

به علاوه به موجب ماده 2 کنوانسیون مورد بحث: حق حاکمیت مذکور شامل فضای فوقانی دریای سرزمینی و کف و زیر کف آن نیز می‌شود.¹⁰

عرض آبهای سرزمینی

الف - قاعدة برد توپها (تیررس توپها)¹¹

همانطوری که قبلاً اشاره شد یکی از انگیزه‌های اصلی دول ساحلی در استقرار

9. C. JOHN COLOMBOS: *The International Law of the Sea*, Longmans, 1959, p. 74.

10. United Nations Legislative Series, ST/LEG/SER.B/15, sales No. E/F.70 V. 9, pp. 721-728.

11. Cannon shot rule.

حاکمیت بر دریای سرزمینی تأمین امنیت کشور ساحلی و به عبارت دیگر ملاحظات دفاعی - امنیتی بوده است. بنابراین در قرن هجدهم که برد توپها حدود سه میل دریایی بوده است، به عنوان معیار اندازه‌گیری، پهنای دریای سرزمینی ملاک عمل قرار گرفت. این تئوری که در سال 1737 توسط بینکرشوک¹² حقوقدان هلندی معرفی شده و مورد قبول گالیانی نویسنده معروف حقوق بین الملل نیز قرار گرفته بود، رفته‌رفته ارزش خود را از دست داد و مآلاً با افزایش برد توپها معیار سه میل دریایی در مواردی به 6 میل و 12 میل و حتی به 200 میل دریایی افزایش یافت.¹³

ب - پهنای دریای سرزمینی در کنفرانسهای ژنو 1958 و 1960

کنفرانس حقوق دریایی سال 1960 که مجدداً در زمینه تعیین حدود آبهای

12. Bynkershoek.

13. در سال 1952 چند کشور امریکای لاتین برای جلوگیری از «غارت ثروت ملی» خود توسط ایالات متحده و دول صنعتی دیگر، عرض آبهای سرزمینی خود را 200 میل دریایی اعلام کردند.

سرزمینی با عدم توفیق مواجه شد قاعده 12 میل دریایی که مورد حمایت کشورهای در حال توسعه بود، کم و بیش به عنوان معیار تحدید حدود پهنای آبهای سرزمینی، اعتبار عرفی پیدا کرد.

ج - کنفرانس سال 1982 ملل متحد راجع به حقوق دریاها و عرض دریای سرزمینی

به موجب ماده 3 کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاها که در دهم دسامبر سال 1982 در مونتگوبی جامائیکا به امضای نمایندگان 119 کشور از جمله جمهوری اسلامی ایران رسید¹⁴ عرض آبهای سرزمینی حداکثر 13 میل دریایی تعیین شده است.¹⁵

14. By 9 December 1984, the closing date for the signature of the Convention it had been signed by 159 States and entities. As on 24 August 1987, 33 States and 1 entity had ratified the Convention. The Convention shall enter into force 12 months after the date of deposit of the sixtieth instrument of ratification or accession.

15. *The Law of the Sea*, United Nations Convention on the Law of the Sea, New York: UN Publications, sales No. E. 83. V.5, 1983, p. 3.

د- حدود آبهاي سرزميني دولت جمهوري اسلامي ايران

به موجب اعلاميه تعيين حدود آبهاي ساحلي و منطقه نظارت¹⁶ دولت در درياها مصوب 24 تير ماه 1313 حدود آبهاي سرزميني ايران منحصر به شش ميل دريائي بود؛ حال آنکه طبق قانون اصلاح قانون تعيين حدود آبهاي ساحلي و منطقه نظارت ايران مصوب تير ماه 1338 حدود آبهاي سرزميني ايران 12 ميل دريائي تعيين شده است. همانطور که اشاره شد در قوانين مذکور به جاي «آبهاي سرزميني» اصطلاح

16. منطقه نظارت به منطقه اي از دريائي آزاد اطلاق مي شود که در مجاورت آبهاي سرزميني و تحت نظارت مالي، گمرکي، بهداشتي و مهاجرتي کشور ساحلي قرار دارد. به موجب بند اول ماده 24 کنوانسيون سال 1958 ژنو راجع به دريائي سرزميني و منطقه نظارت، کشور ساحلي در منطقه اي از دريائي آزاد که در مجاورت دريائي سرزميني آن کشور قرار دارد مي تواند به منظور جلوگیری از نقض مقررات گمرکي، مالي، مهاجرتي يا بهداشتي در قلمرو خشکي يا دريائي سرزميني خود کنترل و نظارت لازم را اعمال نمايد. به موجب بند دوم همين ماده محدوده منطقه نظارت نبايد از 12 ميل دريائي از خطي که عرض آبهاي سرزميني از آن شروع مي شود (خط مبداء تعيين عرض دريائي سرزميني) تجاوز نمايد.

براساس ماده 33 کنوانسيون سال 1982 ميلل متحد راجع به حقوق درياها محدوده منطقه نظارت نبايد از 24 ميل دريائي از خط مبداء تعيين عرض دريائي سرزميني تجاوز کند. بدین ترتيب، با احتساب 12 ميل پهناي دريائي سرزميني، عرض منطقه نظارت نیز 12 ميل دريائي مي باشد.

دريائي سرزميني و عبور بي ضرر از آن ❖ 215

«آبهاي ساحلي» مورد استفاده قرار گرفته است.

2- عبور بي‌ضرر از دريائي سرزميني

بطوريكه اشاره شد آن بخش از آبهاي سطح جهان كه به دريائي سرزميني موسوم مي‌باشد جزيي از قلمرو و كشورهاي ساحلي به شمار آمده و تحت حاكميت دول ساحلي مربوطه قرار دارد. مع هذا اين حاكميت نيز تام و تمام نبوده و عبور بي‌ضرر كليۀ كشورها از اين آبها با رعايت ساير مقررات حقوق بين‌الملل، آزاد و به عبارت ديگر مجاز است. بنا بر اين حق عبور بي‌ضرر از دريائي سرزميني به عنوان استثنائي بر اصل حاكميت دول ساحلي تلقي مي‌شود كه از ديرباز به عنوان يك اصل كلي در حقوق بين‌الملل به رسميت شناخته شده¹⁷ و در دعوي معروف به «كانال كورفو»¹⁸ در سال

17. PHILIPS C. JESSUP: *The Law of Territorial Water and Maritime Jurisdiction*, New-Tork: G.A., jennings and Co., 1927, p. 120.

See Also, R.P. ANAND: *Transit Passage and Overflight in International Straits*, Indian Journal of International Law, Vol. 26, Nos. 1 & 2, January-June 1986, p. 81.

18. Corfu Channel Case.

1949 مورد تأیید دیوان بین‌المللی دادگستری نیز قرار گرفته است.¹⁹

الف - کنوانسیون سال 1958 ژنو و عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی

بخش سوم از کنوانسیون سال 1958 ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت مشتمل بر مواد 14 تا 23 در مورد «حق عبور بی‌ضرر» است.

در این میان، مواد 14 تا 17 متضمن مقررات مربوط به عبور کلیه کشتیها (اعم از تجاری و جنگی)، مواد 18 تا 20 مربوط به مقررات خاص ناظر به عبور کشتیهای تجاری، مواد 21 و 22 راجع به مقررات مربوط به عبور کشتیهای دولتی (غیر از کشتیهای جنگی) و ماده 23 ناظر به مقررات حاکم بر عبور کشتیهای جنگی است. به موجب ماده 14 کنوانسیون مورد بحث، کشتیهای تمام کشورها، اعم از ساحلی و غیر آن، براساس مقررات این بخش، از حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی برخوردارند.

19. برای کسب اطلاع بیشتر در مورد دعوی کانال کورفو رجوع شود به:

ICJ Reports, 1949, p. 28.

مقصود از عبور، کشتیرانی از طریق دریای سرزمینی به منظور پیمودن دریای مذکور بدون ورود به آبهای داخلی، یا کشتیرانی در دریای سرزمینی به مقصد آبهای داخلی، یا کشتیرانی از طریق دریای سرزمینی در مسیر آبهای داخلی به دریاهای آزاد می‌باشد.²⁰ عبور شامل توقف و لنگر انداختن نیز می‌شود، اما فقط تا جایی که توقف یا لنگر انداختن از رویدادهای کشتیرانی عادی بوده و یا به علت قوه قاهره²¹ و یا سانحه، ضروری باشد.

عبور تا جایی بی‌ضرر است که مداخل آرامش، نظم یا امنیت کشور ساحلی نباشد. عبور کشتیهای ماهیگیری خارجی در صورتیکه قوانین و مقررات کشور ساحلی در مورد منع این کشتیها از ماهیگیری رعایت نشود، عبور بی‌ضرر محسوب نخواهد شد. زیر دریاییها در دریای سرزمینی باید در سطح آب و با پرچم افراشته عبور نمایند.

20. "Passage means navigation through the territorial sea for the purpose either of traversing that sea without entering internal waters, or of proceeding to internal waters, or of making for the high seas from internal waters."

21. Force majeure.

بر اساس ماده 15 دولت ساحلي نبايد مانع عبور بي ضرر از طريق دريائي سرزميني بشود؛ حال آنکه ماده 12 مقرر مي‌دارد: دولت ساحلي مي‌تواند براي جلوگیری از عبوري که بي‌ضرر نيست اقدامات لازم را به عمل آورد. دولت ساحلي همچنين مي‌تواند بدون هيچگونه تبعیضي بين کشتيهاي خارجي، بطور موقت و براي حفظ امنيت خود عبور بي‌ضرر کشتيهاي مذکور را در مناطق مشخصي از دريائي سرزميني خود به حال تعلیق درآورد. مع هذا عبور بي‌ضرر (به عبارت ديگر عبوري که مخل نظم و امنيت و آرامش کشور ساحلي نيست) در تنگه‌هاي بين‌المللي نبايد به حالت تعلیق درآيد. به علاوه کشتيهاي خارجي به هنگام استفاده از حق عبور بي‌ضرر ملزم به رعايت قوانين و مقررات کشور ساحلي، بويژه قوانين و مقررات مربوط به حمل و نقل و کشتيراني، مي‌باشند.

چنانچه کشتي جنگي مقررات کشور ساحلي در مورد عبور از دريائي سرزميني را رعايت نکند و به هرگونه تقاضاي دایر بر رعايت مقررات مذکور ترتيب اثر

ندهد کشور ساحلی می‌تواند از کشتی مزبور
بخواهد که دریای سرزمینی آن کشور را
ترک کند.

ب - کنوانسیون سال 1982 ملل متحد راجع به حقوق
دریاها و عبور بی‌ضرر

بخش سوم از فصل دوم²² کنوانسیون 1982
ملل متحد راجع به حقوق دریاها که از سه
بخش فرعی تشکیل می‌شود و مشتمل بر مواد
17 تا 32 می‌باشد، به مسئله عبور بی‌ضرر
از دریای سرزمینی اختصاص دارد. بخش
مذکور عمده‌تاً بر اساس مقررات مندرج در
بخش سوم کنوانسیون سال 1958 ژنو راجع
به دریای سرزمینی و منطقه نظارت تنظیم
گردیده است. در نگاهی اجمالی به مقررات
مواد 17 تا 32 کنوانسیون سال 1982 ملل
متحد نکات زیر قابل‌ذکر است:

بخش فرعی A فصل دوم کنوانسیون جدید
(کنوانسیون سال 1982 ملل متحد) مشتمل
بر مواد 17 تا 26 به «مقررات مربوط به
عبور بی‌ضرر کلیه کشتیها» و بخش فرعی B
به مقررات مربوط به عبور بی‌ضرر کشتیهای

22. فصل دوم کنوانسیون سال 1982 ملل متحد راجع به حقوق
دریاها مشتمل بر مواد 2 تا 33 در مورد «دریای سرزمینی
و منطقه نظارت» می‌باشد.

تجاری و کشتیهای دولتی که از آنها برای مقاصد تجاری استفاده می‌شود و بخش فرعی C به مقررات مربوط به عبور بی‌ضرر کشتیهای جنگی و سایر کشتیهای دولتی که برای مقاصد غیرتجاری مورد استفاده قرار می‌گیرند، اختصاص یافته است.

به موجب ماده 17 کنوانسیون سال 1982 ملل متحد که مشابه ماده 14 کنوانسیون سال 1958 ژنو می‌باشد، کشتیهای کلیه کشورها اعم از ساحلی یا کشورهای محصور در خشکی (فاقد ساحل)²³ از حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی برخوردارند.

در کنوانسیون سال 1982 معنی «عبور» و «عبور بی‌ضرر» مشروح‌تر از مقررات کنوانسیون سال 1958 و در دو ماده مستقل بیان گردیده و بویژه در تشریح معنی عبور در ماده 18 خاطرنشان شده که عبور باید پیوسته²⁴ و با سرعت متعارف انجام گیرد. در ماده 19 در تبیین معنی «عبور بی‌ضرر» علاوه بر تأکید بر روی این موضوع که: «عبور تا جایی که محل آرامش، نظم یا امنیت کشور اسحلی نباشد بی‌ضرر است و

23. Land locked states.

24. Continuous.

چنین عبوری باید بر اساس مقررات این کنوانسیون و سایر مقررات حقوق بین‌الملل صورت گیرد»، مواردی که محل صلح و آرا مش، نظم و یا امنیت کشور ساحلی می‌باشد به شرح زیر احصاء گردیده است:

- (1) هرگونه تهدید یا توسل به زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی کشور ساحلی یا اقدام به هر نحو دیگری که ناقض حقوق بین‌الملل به شرح مندرج در منشور ملل متحد باشد؛
- (2) هرگونه مشق (مانور) یا تمرین با هر نوع اسلحه؛
- (3) هر اقدامی به قصد جمع‌آوری اطلاعات که برای مصالح دفاعی و امنیت کشور ساحلی زیان‌آور باشد؛
- (4) هر اقدام تبلیغاتی که منظور از آن لطمه زدن به مصالح دفاعی و امنیت کشور ساحلی باشد؛
- (5) پرواز و فرود یا انتقال هر نوع هواپیما به کشتی؛

- (6) پرتاب، فرود یا انتقال هر نوع ادوات نظامی به کشتی؛
- (7) بارگیر یا تخلیه هر نوع کالا و پول و نقل و انتقال افراد برخلاف قوانین و مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی و یا بهداشتی کشور ساحلی؛
- (8) هرگونه اقدام عمده و جدی در زمینه آمادگی [محیط زیست دریایی] برخلاف این کنوانسیون؛
- (9) هرگونه فعالیت در زمینه ماهیگیری؛
- (10) انجام هر نوع پژوهش علمی، نقشه برداری و نمونه برداری²⁵؛
- (11) هرگونه اقدام به منظور ایجاد اختلال در سیستمهای ارتباطی یا سایر تسهیلات و تأسیسات کشور ساحلی؛
- (12) انجام هرگونه فعالیت دیگری که لازمه عبور کشتی نباشد.

بر اساس ماده 20 کنوانسیون سال 1982 ملل متحد زیر دریاییها و سایر سفاین تحت البحری باید در دریای سرزمینی در

25. Survey activitie.

سطح آب حرکت کرده و با پرچم افراشته عبور نمایند.

ماده 21 کنوانسیون مورد بحث ناظر به قوانین و مقرراتی است که کشور ساحلی می‌تواند به‌موجب کنوانسیون مذکور و سایر قواعد و مقررات حقوق بین‌الملل، در مورد عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی وضع نماید. قوانین و مقررات مذکور از جمله ناظر به این موارد خواهد بود: امنیت دریانوردی و تنظیم رفت و آمد دریایی؛ حفاظت تسهیلات و امکانات امدادی مربوط به دریانوردی و سایر تسهیلات و تأسیسات، حفاظت کابلها (سیم‌کشیها) و خطوط لوله؛ حفظ منابع جاندار دریایی؛ جلوگیری از نقض قوانین و مقررات مربوط به شیلات و نیز قوانین و مقررات گمرکی، مالی و مهاجرتی کشور ساحلی؛ پژوهشهای علمی و دریایی و حفظ محیط زیست کشور ساحلی و جلوگیری و کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست.

کشور ساحلی باید قوانین و مقررات مذکور را به‌نحو مقتضی اطلاع عمومی کشورها برساند و کشتیهای خارجی به‌هنگام استفاده از حق عبور بی‌ضرر از

دریای سرزمینی باید از کلیه قوانین و مقررات مذکور و نیز کلیه مقررات بین‌المللی در خصوص جلوگیری از تصادم کشتیها در دریا که مقبولیت عام یافته است، پیروی نمایند.

به موجب بند 1 ماده 22 کشور ساحلی می‌تواند در مواردی که برای امنیت کشتیرانی ضروری باشد از کشتیهای خارجی که از حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی آن کشور استفاده می‌کنند بخواهد از راههای دریایی²⁶ و طرحهای تفکیک تردد²⁷ که ممکن است کشور ساحلی برای تنظیم عبور و مرور کشتیها تعیین و تدوین کند و براساس بند 2 ماده 2 فوق‌الذکر مخصوصاً ممکن است از کشتیهای نفتکش، کشتیهای هسته‌ای و کشتیهای حامل مواد هسته‌ای یا خطرناک و مهلك خواسته شود که منحصراً از راههای دریایی مذکور عبور نمایند.

ماده 23 مقرر می‌دارد: کشتیهای هسته‌ای خارجی و نیز کشتیهای حامل مواد هسته‌ای یا سایر مواد خطرناک و مهلك به هنگام اعمال حق عبور بی‌ضرر از دریایی

26. Sea lanes .

27. Traffic separation sanemes.

سرزمینی، اسناد مربوطه را همراه خواهند داشت و تدابیر احتیاطی ویژه‌ای را که برای عبور این کشتیها به‌موجب موافقتنامه‌های بین‌المللی اتخاذ شده است، رعایت خواهند کرد.

مادة 24 در مورد وظایف کشور ساحلی است که به‌موجب آن کشور ساحلی جز در مواردی که در کنوانسیون مشخص شده نباید مانع عبور بی‌ضرر کشتیهای خارجی از دریای سرزمینی بشود و نیز باید هرگونه خطر مربوط به دریانوردی را که از وجود آنها در دریای سرزمینی مطلع است به‌نحو مقتضی به اطلاع عموم برساند.²⁸

مادة 25 در مورد حق حراست کشور ساحلی است و به‌موجب بند 1 آن کشور ساحلی می‌تواند در دریای سرزمینی اقدامات لازم را برای جلوگیری از عبوری که بی‌ضرر نیست به عمل آورد و بند 3 مادة مذکور مقرر می‌دارد در صورتیکه تعلیق عبور بی‌ضرر برای حفظ امنیت کشور ساحلی اساسی باشد آن کشور می‌تواند بدون تبعیض، عبور بی‌ضرر کشتیهای خارجی را در

28. این مطلبی است که در گذشته در دعوی مربوط به «کانال کورفو» مورد تأیید دیوان بین‌المللی دادگستری نیز قرار گرفته است.

مناطق مشخصی از دریای سرزمینی خود به حالت تعلیق درآورد.

ماده 26 مربوط به عوارضی است که در ازای عرضه خدمات معینی می‌توان از کشتیهای خارجی دریافت نمود و مواد 27 و 28 مربوط به عدم شمول صلاحیت کیفری و مدنی کشور ساحلی به کشتیهای خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی و استثنائات وارد بر این اصل است.

در بخش فرعی C مربوط به کشتیهای جنگی و سایر کشتیهای دولتی که برای مقاصد غیرتجاری مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند، ماده 29 به تعریف کشتی جنگی اختصاص یافته است و ماده 30 مقرر می‌دارد: چنانچه هر کشتی جنگی قوانین و مقررات کشور ساحلی را در مورد عبور از طریق دریای سرزمینی رعایت نکند و هرگونه تقاضایی دایر بر رعایت قوانین و مقررات مذکور را نادیده بگیرد، کشور ساحلی می‌تواند از کشتی مزبور بخواهد که فوراً دریای سرزمینی آن کشور را ترک نماید.

ماده 31 در مورد مسئولیت بین‌المللی کشور صاحب پرچم در مقابل خسارات وارده

دریای سرزمینی و عبور بی‌ضرر از آن ❖ 227

بو سیله کشتی جنگی یا سایر کشتیهای دولتی است که برای مقاصد غیرتجاری مورد بهره برداری قرار می‌گیرند. به علاوه در این ماده استثنائات وارد بر اصل مصونیت کشتیهای مذکور به موجب سایر مواد کنوانسیون نیز مورد اشاره قرار گرفته است.

ج - اشاره‌ای به مقررات کنوانسیون سال 1982 حقوق دریاها در مورد عبور بی‌ضرر از تنگه‌های بین‌المللی

مبحث مربوط به «تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی»، بخش سوم از فصل دوم کنوانسیون سال 1982 ملل متحد را جمع به حقوق دریاها را تشکیل می‌دهد که شامل سه بخش فرعی است:

از بخشهای فرعی مذکور بخش فرعی 1 شامل مواد 34 تا 36 متضمن مقررات کلی مربوط به رژیم حقوقی تنگه‌های مورد استفاده برای دریانوردی بین‌المللی است؛ بخش فرعی 2 (شامل مواد 37 تا 44) به عبور ترانزیتی مربوط می‌شود و بخش فرعی 3 (شامل ماده 45) به عبور بی‌ضرر از تنگه‌های مذکور اختصاص دارد.

نظر به اینکه رژیم حقوقی خاص تنگه‌های مورد استفاده برای دریانوردی بین‌المللی می‌تواند موضوع بحث مستقل دیگری باشد، لذا در اینجا فقط به ذکر این نکته بسنده می‌شود که بند 1 ماده 45 کنوانسیون سال 1982 ملل متحد مقرر می‌دارد که به‌موجب مقررات بخش سوم فصل دوم کنوانسیون (در مورد عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی)، رژیم عبور بی‌ضرر شامل تنگه‌های مشروحه زیر که برای دریانوردی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند نیز می‌شود:

(1) تنگه‌هایی که به‌موجب بند 1 ماده 38 از شمول رژیم عبور ترانزیتی مستثنی هستند²⁹، یا

29. به‌موجب ماده 37 کنوانسیون سال 1982 ملل متحد راجع به حقوق دریاها تنگه‌های مورد استفاده برای دریانوردی بین‌المللی که بین یک قسمت از دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی و قسمت دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی قرار گرفته باشند مشمول رژیم عبور ترانزیتی هستند. ضمناً مقررات بند 1 ماده 38 که براساس آن برخی تنگه‌های بین‌المللی از شمول رژیم ترانزیتی مستثنی شده‌اند به شرح زیر است:

"1. In straits referred to in article 37, all ships and aircraft enjoy the right of transit passage, which shall not be impeded; except that, if the strait is formed by an island of a State bordering the strait and its mainland, transit passage shall not apply if there exists seaward of the island a route through the high seas or through an exclusive economic zone of similar convenience with respect to navigational and hydrographical characteristics."

229 ❖ دریای سرزمینی و عبور بی‌ضرر از آن

(2) تنگه‌هایی که بین يك قسمت از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و دریای سرزمینی يك کشور خارجی قرار دارند. به موجب بند 2 ماده 45، عبور بی‌ضرر از تنگه‌های فوق‌الذکر مشمول تعلیق نخواهد شد.³⁰

د- عبور بی‌ضرر کشتیهای جنگی از دریای سرزمینی از زمان پیدایش دکترین³¹ و سپس تثبیت قاعده عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی به عنوان یکی از اصول حقوق دریاها در اواسط قرن نوزدهم تاکنون، مسئله حق عبور بی‌ضرر کشتیهای جنگی از دریای سرزمینی موضوع مباحثات طولانی بوده است.

در جریان کنفرانس سال 1930 لاهه برای تدوین حقوق بین‌الملل نه تنها مسئله

30. از حدود 62 تنگه مورد استفاده برای بازرگانی بین‌المللی تنگه‌هایی بسفر، داردانل، دوور، فلوریدا، جبل‌الطارق، هرمز، لومبورک، لوزون، مالاکا، سنگاپور، موزامبیک، اسکاگراک و باب‌المنندب به عنوان مهم‌ترین تنگه‌های بین‌المللی محسوب می‌شوند. ضمناً کلیه تنگه‌های مذکور به استثنای تنگه فلوریدا در محدوده 12 میل آبهای سرزمینی کشورهای ساحلی قرار دارند.

31. doctrine

برخورداری کشتیهای جنگی از حق متساوی با کشتیهای بازرگانی در زمینه عبور بی‌ضرر از دریاهای سرزمینی مورد حمایت کنفرانس قرار نگرفت بلکه گرایشی نیز له این نظر وجود داشت که کشور ساحلی به هنگام تهدید امنیت ملی خود می‌تواند عبور کشتیهای جنگی را از دریای سرزمینی ممنوع سازد و به‌علاوه در مواقع عادی نیز عبور بی‌ضرر کشتیهای جنگی باید با موافقت قبلی³² و یا با اطلاع قبلی³³ کشور ساحلی انجام گیرد.³⁴

علاوه بر این در طرح تهیه شده توسط کمیسیون حقوق بین‌الملل برای کنفرانس سال 1958 ژنو درباره عبور بی‌ضرر از دریاهای سرزمینی خاطرنشان شده بود که کشور ساحلی می‌تواند عبور کشتی جنگی از دریای سرزمینی را به کسب موافقت قبلی یا اطلاع قبلی موکول نماید.

این طرح از حمایت بلوک شرق برخوردار بود، اما ایالات متحده آمریکا که تا جنگ جهانی دوم مخالف عبور بی‌ضرر

32. Prior authorization.

33. Prior notification.

34. See, D. P. O'CONNELL, *The International Law of the Sea*, I.A. Shearare ed., 1982, P. 283.

کشتیهای جنگی از دریای سرزمینی بدون موافقت قبلی کشور ساحلی بود این موضع خود را تغییر داد و چون به صورت بزرگترین قدرت دریایی جهان درآمده بود خواستار بیشتری آزادی در زمینة کشتیرانی حتی برای کشتیهای جنگی بود. بنابر این طرح مذکور مورد مخالفت شدید ایالات متحده و همپیمانانش در سازمان پیمان اتلانتیک شمالی قرار گرفت؛ زیرا به نظر امریکا و متحدانش ایجاد هرگونه محدودیت در مورد عبور کشتیهای جنگی از دریای سرزمینی عملاً به نفع شوروی که آن موقع بزرگترین ناوگان زیردریایی جهان را در اختیار داشت، تمام می‌شد.

طرح پیشنهادی کمیسیون حقوق بین‌الملل که علی‌رغم مخالفت ایالات متحده و دیگر اعضای سازمان پیمان اتلانتیک شمالی در کمیته اول مورد قبول قرار گرفته بود سرانجام با پافشاری کشورهای فوق‌الذکر در جلسه عمومی کنفرانس از متن نهایی کنوانسیون مربوط به دریای سرزمینی و منطقه نظارت حذف گردید.

نتیجه منطقی سکوت کنوانسیون سال 1958 ژنو درباره مسئله اطلاع و موافقت

قبلي کشور ساحلي با عبور بي‌ضرر کشتيهاي جنگي از دريائي سرزميني اين شد که موضوع تابع حقوق بين‌الملل عرفي گردید و بر اين اساس، عبور کشتيهاي جنگي از دريائي سرزميني بايد با اطلاع و موافقت قبلي کشور ساحلي صورت مي‌گرفت.

مسئله عبور بي‌ضرر کشتيهاي جنگي از دريائي سرزميني در جريان سومين کنفرانس حقوق درياها نيز مانند کنفرانس سال 1958 ژنو از موضوعات مهم مورد بحث بود، با اين تفاوت که در جريان کنفرانس اخير، شوروي و متحدانش نيز به صف حاميان عبور بي‌ضرر غير مشروط کشتيهاي جنگي از دريائي سرزميني پيوسته و در اين زمينه پيشنهاداتي مشابه پيشنهادات ايالات متحده و اعضاي پيمان آتلانتيک شمالي داشتند؛ اما به علت مخالفت برخي کشورهاي جهان سوم با حق عبور بي‌ضرر کشتيهاي جنگي از دريائي سرزميني به صورت غير مشروط، موضوع اطلاع و موافقت قبلي کشور ساحلي در کنوانسيون سال 1982 ملل متحد راجع به حقوق درياها نيز همانند کنوانسيون سال 1958 ژنو مسکوت ماند. در نتيجه مي‌توان گفت که موضوع اطلاع و

دريائي سرزميني و عبور بي‌ضرر از آن ❖ 233

موافقت قبلي کشور ساحلي براي عبور بي ضرر کشتيهاي جنگي از درياي سرزميني کماکان تابع حقوق بين الملل عرفي مي باشد.³⁵

موضع دولت جمهوري اسلامي ايران

موضع دولت جمهوري اسلامي ايران در قبال مسئله عبور بي ضرر کشتيهاي جنگي خارجي از درياي سرزميني موضوع بند 2 اعلاميه هيات نمايندگي ايران به هنگام امضاي کنوانسيون سال 1982 ملل متحد راجع به حقوق درياها را تشکيل مي دهد.³⁶ بر اساس اعلاميه دولت جمهوري اسلامي ايران، کنوانسيون سال 1982 در پرتو حقوق بين الملل عرفي، حق کشورهاي ساحلي را در اتخاذ تدابيري جهت حفظ منافع امنيتي آنان از جمله وضع قوانين و مقرراتي در مورد الزام کشتيهاي جنگي

35. See, R. P. ANANK: *op. cit.*, pp. 79-84.

36. بند 2 اعلاميه مذکور از اين قرار است:
"2. In the light of customary international law, the provisions of article 21, read in association with article 19 (on the Meaning of Innocent Passage) and article 25 (on the Rights of Protection of the Coastal States) recognize (though imolictly) the rights of the Coastal States to take measures to safeguard their security interests including the adoption of laws and regulations regarding, inter alia, the requirements of prior authorization for warships willing to exercise the right of innocent passage through the territorial sea."

خارجي به کسب اجازة قبلي از کشور ساحلي جهت عبور بي‌ضرر از دريای سرزميني، تلويحاً به رسميت شناخته است. به عبارت ديگر، به موجب اين اعلاميه عبور بي‌ضرر کشتيهاي جنگي از آبهاي سرزميني ايران منوط به موافقت قبلي مقامات جمهوري اسلامي ايران خواهد بود.

قوانين جمهوري اسلامي ايران در مورد عبور بي‌ضرر کشتيهاي جنگي از آبهاي سرزميني

فصل دوم قانون اعلاميه تعيين حدود آبهاي ساحلي و منطقه نظارت دولت ايران در درياها مصوب 24 تير ماه 1313 به «شرایط دخول و توقف کشتيهاي جنگي خارجي در آبهاي ايران و ترتيبی که براي آنها مقرر است» اختصاص دارد و به موجب آن:

«مادة چهارم - کشتيهاي جنگي خارجي و تحت‌البحريها به شرط آنکه در سطح دريا سير کنند حق عبور بي‌ضرر از آبهاي ساحلي ايران را دارند مگر اينکه کشتيهاي مزبور متعلق به دول متحارب باشد. در اين صورت مقررات مملکتی و بين‌المللي که براي ايام جنگ و احترام بي‌طرفي منظور است به موقع اجرا گذاشته مي‌شود. شرایط

درياي سرزميني و عبور بي‌ضرر از آن ❖ 235

عبور کشتیهای جنگی که منظور قسمت اول این ماده است مخصوصاً از لحاظ تعیین عده آنها بوسیله نظامنامه مخصوص معین خواهد شد.

ماده پنجم - شرایط توقف کشتیهای جنگی خارجی در آبهای ساحلی ایران نیز به وسیله نظامنامه مخصوص معین خواهد شد. کشتیهای مزبور باید در آبهایی که منظور این قانون است قوانین و نظامات ایران را رعایت نمایند.

ماده ششم - دولت میتواند عبور و یا توقف کشتیهای جنگی خارجی را بنا به مصالح دفاع مملکت و یا علل مهمه دیگر در بعضی از بنادر و یا قسمتهایی از آبهای ساحلی ممنوع بدارد. بنادر و قسمتهای مربوط، به اسم مناطق ممنوعه نامیده میشود.

ماده هفتم - کشتیهای جنگی خارجی به شرط معامله متقابل از معاینه گمرکی معاف بوده و فقط برای مالالتجاره هایی که از کشتیهای مزبور برای مسافرت به ساحل وارد می شود حقوق گمرکی دریافت خواهد شد. کشتیهای مزبور به شرط معامله

متقابله از عوارض بندري و عوارض نظير آن معافيت دارند.

مادة هشتم - رسيدگي و تعقيب جنحه و جناياتي که در کشتيهاي جنگي خارجي واقع مي شود از صلاحيت مقامات ايراني خارج است. حکم اعدام اشخاصي که بوسيلة مقامات خارجي صادر شده باشد نمي تواند در آبهاي ساحلي و منطقه نظارت بحري ايران به موقع اجرا گذاشته شود.»

در پيشنويس قانون مناطق دريائي جمهوري اسلامي ايران در خليج فارس و دريائي عمان نيز که جاگزين «قانون تعيين حدود آبهاي ساحلي و منطقه نظارت دولت در درياها» مصوب 1313/4/24 خواهد شد و متضمن مقررات مشروحي در مورد عبور بي ضرر از درياهاي سرزميني است، ماده اي تحت عنوان مستثنيات عبور بي ضرر، به عبور کشتيهاي جنگي و غيره اختصاص يافته و طي آن خاطرنشان شده است که: عبور کشتيهاي جنگي، زير دريائيها، کشتيهاي با سوخت هسته اي و همچنين کشتها و زيردريائيهاي حامل مواد اتمي يا خطرناک و کشتيهاي تحقيقاتي خارجي از دريائي

سرزمینی، منوط به موافقت قبلی مقامات
صالحه جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.

4- ملاحظات کلی

با آنکه دریای سرزمینی جزئی از
قلمرو کشور ساحلی مربوطه به شمار می‌آید
و تحت حاکمیت آن قرار دارد مع هذا «عبور
بی‌ضرر» کشتیهای کلیه کشورهای جهان (به
عنوان استثنائی بر اصل حاکمیت دول
ساحلی) از دریای سرزمینی مجاز می‌باشد.
در تعریف عبور بی‌ضرر می‌توان گفت
عبور تا جایی که مخل صلح و آرامش، نظم
یا امنیت کشور ساحلی نباشد بی‌ضرر است و
هرگونه تهدید یا توسل به زور علیه
حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی
کشور ساحلی، مانور و تمرین با هر نوع
سلاح، جمع‌آوری اطلاعات و اقدامات
تبلیغاتی مضرر به مصالح دفاعی و امنیت
کشور ساحلی، مایه‌گیری و هرگونه عملیات
نظامی و انجام فعالیت‌های پژوهشی و نیز
فعالیت‌های مداخله‌آمیز مخابراتی را
می‌توان از مواردی دانست که مخل صلح و
آرامش و امنیت و نظم کشور ساحلی تلقی
می‌شود.

برخي از نويسندگان حقوق بين‌الملل عقیده دارند که در رابطه با عبور بي‌ضرر کشتیها از دریای سرزمینی يك کشور خارجی، باید بین صلاحیت و حق کنترل کشور ساحلی قائل به تمیز شد؛ زیرا کشتیهای خارجی حتی هنگام عبور بي‌ضرر از دریای سرزمینی، تحت «صلاحیت» کشور ساحلی قرار ندارند، هرچند از نظر مقررات مربوط به دریانوردی و نیز مقررات بهداشتی و گمرکی و غیره تحت کنترل کشور ساحلی قرار دارند.³⁷

به هر حال، بحث در این زمینه بیشتر جذبه آکادمیک دارد؛ زیرا آنچه که مسلم است کشور ساحلی در جریان عبور کشتیهای خارجی از دریای سرزمینی متعلق به آن کشور صلاحیت دارد اقداماتی را که لازم می‌داند برای جلوگیری از عبوری که بي‌ضرر نیست به عمل آورد. این اقدامات شامل توقیف کشتیهای بازرگانی می‌شود و در مورد کشتیهای جنگی که قوانین و مقررات کشور ساحلی را در زمینه عبور بي‌ضرر از طریق دریای سرزمینی رعایت نکنند و به تقاضاهای دایر به رعایت قوانین و

37. JESSUP: op.cit., XXXIII.

مقررات مذکور ترتیب اثر ندهند، کشور راترك نمايد.

عبور از دريای سرزمینی شامل پرواز هواپیماهای خارجی از فضای فوقانی دریای سرزمینی و نیز عبور تحت‌البحریها از زیر آبهای مذکور نمی‌شود.

در خاتمه لازم به یادآوری است که با توجه به اهمیت ملاحظه دفاعی و امنیتی در استقرار حاکمیت کشور ساحلی بر دریای سرزمینی، عبور کشتیهای جنگی یا سایر کشتیهای دولتی که برای مقاصد غیرتجاری مورد استفاده قرار می‌گیرند اصولاً با کسب اجازه قبلی یا حداقل با اطلاع قبلی کشور ساحلی صورت خواهد گرفت، هر چند عرف کسب اجازه قبلی و یا اطلاع و اعلام قبلی که در ماده 24 پیشنهادی کنوانسیون 1958 ژنو پیش‌بینی شده بود در متن نهایی کنوانسیون مذکور و نیز کنوانسیون سال 1982 ملل متحد راجع به حقوق دریاها منعکس نشده است.