

تحلیل حقوق بین الملل دریاها با نگاهی بر جایگاه ایران در زمینه بین الملل

(تاریخ دریافت ۱۳۹۶/۱۰/۱۰ ، تاریخ تصویب ۱۳۹۶/۱۲/۱۰)

فریده صوفی

چکیده:

از نظر جغرافی دانان، دریا به مجموعه فضاهای حاوی آب شور گفته می‌شود، در حالی که در حقوق بین الملل این فضاها به شرط ارتباط آزاد و طبیعی در سرتاسر کره زمین، دریا تلقی می‌شوند، لذا توده‌های آب شور بسته مانند دریای خزر، بحر المیت و دریاچه‌های بزرگ شور، به لحاظ حقوقی نمی‌توانند دریا باشند. اقیانوس‌ها در حقوق بین الملل در مفهوم دریا به کار می‌روند. حقوق دریاها یکی از شاخه‌های حقوق بین الملل است که مربوط به روابط بین المللی دولتها یا سازمانهای بین المللی در مناطق مختلف دریایی است، ولی حقوق دریایی از شاخه‌های حقوق خصوصی داخلی است که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم است. از جمله موضوعاتی مانند حمل و نقل دریایی، بیمه دریایی، وضعیت حقوقی کشتی‌ها و ایمنی دریاها. اهمیت حقوق دریاها، بی‌شک بسته به اهمیت دریاها خواهد داشت. در گذشته، دریاها و اقیانوس‌ها بیشتر به لحاظ راه ارتباطی دارای اهمیت بودند، اما امروزه با پیشرفت تکنولوژی و در نتیجه شناخت بیشتر از منابع دریاها و توان بهره‌برداری از این منابع، دریاها از اهمیت خاصی برخوردار شده‌اند و این در حالی است که ۰.۹٪ از مناطق بستر و زیر بستر اقیانوس‌ها برای انسان‌ها تقریباً ناشناخته مانده‌اند. اقیانوس‌ها در حدود ۷۱٪ سطح کره زمین را در بر گرفته‌اند و سرشار از منابع عظیم نفت و گاز، کلوخه‌های معدنی و مواد غذایی می‌باشند.

۲۶۵



بخش اول: تعریف حقوق بین الملل دریاها

حقوق بین الملل دریاها^۱ (یا به اختصار حقوق دریاها)^۲ یکی از قدیمی ترین و مهم ترین گرایش های حقوق بین الملل (عمومی) می باشد. این بدان جهت می باشد که دریاها همواره استفاده های گوناگونی را برای ملت ها و دولت ها به همراه داشته اند، از کشتیرانی و تجارت دریایی گرفته تا بهره برداری از منابع زنده (مانند ماهیان) و منابع غیر زنده (مانند منابع معدنی و نفت و گاز). نیاز به تنظیم اینگونه استفاده ها و برقراری نظم حقوقی در استفاده از دریاها همواره ایجاب نموده است تا قواعد و مقررات حقوقی وضع شوند تا بر اینگونه استفاده های از دریاها حاکم باشند. بر اساس این ضرورت بوده است که در دوران معاصر یک نظام حقوقی بین المللی (به عنوان جزئی از نظام حقوق بین الملل عمومی) شکل گرفته که حقوق بین الملل دریاها نامیده شده است. بدین ترتیب و با توجه به توسعه های صورت گرفته در دهه های اخیر در زمینه این گرایش از حقوق بین الملل، به سادگی می توان حقوق بین الملل دریاها را اینگونه تعریف نمود: «حقوق بین الملل دریاها مجموعه ای از قواعد، مقررات و اصول حقوقی بین المللی است که بر روابط میان دولت ها و به نوعی بر روابط میان دولت ها با سازمان های بین المللی و در برخی موارد با افراد) در چارچوب استفاده های از دریاها حاکم می باشند.^۳ بدیهی است که حقوق بین الملل دریاها بر همه مناطق دریایی دولت های ساحلی و بر همه دریاها و اقیانوس های جهان حاکم می باشد.^۴ بدین ترتیب حقوق بین الملل دریاها قواعدی را در بر



^۱ The International Law of the Sea .

^۲ The Law of the Sea .

باید توجه داشت که حقوق بین الملل دریاها یا حقوق دریاها با حقوق دریایی (The Maritime Law) تفاوت دارد. حقوق بین الملل دریاها گرایشی از حقوق بین الملل عمومی می باشد در حالی که حقوق دریایی گرایشی از حقوق خصوصی می باشد. حقوق دریایی به موضوعاتی همچون قراردادهای حمل کالا از دریا (Contracts of Carriage of Goods by Sea) و بیمه دریایی (Maritime Insurance) می پردازد. البته این دو گرایش متفاوت حقوقی در برخی زمینه ها و از جمله ایمنی کشتیرانی نقاط اشتراک دارند.

^۳ لازم به ذکر است که حقوق بین الملل دریاها رای همه دولت ها، چه دولت های ساحلی Coastal States (یعنی دولت هایی که از قلمرو دریایی برخوردار بوده و به دریاها آزاد راه دارند) و چه دولت های محصور در خشکی Land - Looked States (یعنی دولت هایی که از قلمرو دریایی برخوردار نبوده و به طور مستقیم به دریاها آزاد راه ندارند) حقوق و تعهداتی را در نظر گرفته است.

^۴ لازم به ذکر است که این کتاب در چارچوب قواعد و مقررات حقوق بین الملل دریاها در زمان صلح نگاشته شده است. پرداختن به قواعد و مقررات حقوق بین الملل دریاها در زمان جنگ مجال دیگری را می طلبد تا در صورت به دست آمدن فرصت کافی در تالیف دیگری بدان نیز پرداخته شود.

می گیرد که بر بیش از دو سوم از کره زمین حاکم می باشند و این نکته به خوبی اهمیت این گرایش از حقوق بین الملل دریاها را نشان می دهد.^۱

بند اول: بررسی اجمالی پیشینه تاریخی حقوق بین الملل دریاها

همچون دیگر جنبه های روابط میان ملت ها در دوران باستان ، استفاده های از دریاها نیز تابع قواعد و اصول اولیه مشترکی بودند که بر روابط میان آنها حاکم بوده اند . بر این اساس بود که در دوران باستان از دریاها برای اهداف گوناگون همچون کشتیرانی و تجارت دریایی استفاده به عمل می آمد . از نمونه اقوام باستانی که از دریاها برای اهداف مذکور استفاده می بردند می توان از پارس ها^۲ ، یونانی ها و رومی ها یاد نمود . البته دریاها همواره از سوی این اقوام برای اهداف صلح آمیز مورد استفاده قرار نمی گرفتند ، بلکه این اقوام ها از دریاها برای تصرف سرزمین های دیگر نیز بهره می بردند و گاه نبردهای دریایی میان آنها به وقوع می پیوست.^۳

بند دوم: نگاهی اجمالی به مجموعه قواعد و مقررات دریایی

بهر حال به تدریج و با گسترش روابط میان ملت ها و دولت ها و توسعه دانش و علوم دریایی اصول و قواعد حقوقی توسعه یافته تری بر دریاها حاکم گردیدند.^۴ در همین راستا به عنوان نمونه می توان به برخی از مجموعه های قواعد و مقررات دریایی^۵ اشاره نمود که در قرون هشتم و چهاردهم میلادی توسط کشورهای واقع در حوزه دریای مدیترانه تدوین گردیده و توسعه یافته بودند . در واقع این



^۱ امروزه حقوق بین المللی دریاها به گونه ای توسعه یافته است که خود گرایش تخصصی از جمله حقوق بین الملل محیط زیست دریایی (The International Law of Marine Environment) و حقوق بین الملل دانش و تکنولوژی دریایی (The International Law of Marine Knowledge and Technology) را در بر می گیرد .

^۲ برای نمونه در خصوص پیشینه کشتیرانی اقوام پارسی بنگرید به : پروفیسر هادی حسن سرگذشت کشتیرانی ایرانیان (از دیرباز تا قرن شانزدهم میلادی) ، ترجمه امید اقتداری ، شرکت به نشر ، انتشارات آستان قدس رضوی ، چاپ اول بهار ۱۳۷۱ . همچنین پیشینه کشتیرانی در ایران : ایرانیان نخستین فاتحان دریاها ، پیام دریاها ، شماره ۸۷ مهر و آبان ۱۳۷۹ صفحه ۳۹ و ۳۷ .

^۳ همانطور که پیش از این تاکید گردید قواعد و اصول درج شده در این پایان نامه ناظر و حاکم بر زمان صلح می باشند . همچنین یادآوری می گردد که وقوع جنگ های دریایی می تواند بر برخی از این قواعد و اصول تاثیر گذارد . به هر حال برخی از این قواعد و اصول در هر دو وضعیت معتبر و قابل اجرا می باشند و برخی از قواعد و اصولی (همچون قواعد و اصول حاکم بر بیطرفی در نبردهای دریایی) وجود دارند که بطور خاص در زمان نبردهای دریایی به کار برده می شود .

^۴ البته باید توجه داشت که توسعه اصول حقوق دریاها در خلاء صورت نمی گرفت ، بلکه این فرآیند توسعه یک جزء جدایی ناپذیر از فرایند کلی تر توسعه حقوق بین الملل بوده است . در همین راستا چرچیل و لوه بیان می دارند که تحول و توسعه اصول و قواعد بین الملل دریاها به طور خاص به موازات تحول و توسعه اصول و قواعد حقوق بین الملل به طور کلی صورت گرفته اند .

^۵ Maritime Codes .



قواعد و مقررات دریایی نمونه‌هایی از قواعد و مقررات نوشته در خصوص چگونگی استفاده از دریاها در برخی از قسمت‌های دریاهای جهان در زمان خود (حداق در شکل اولیه آنها) محسوب می‌گردیدند.^۱ که از جمله به آزادی دریاها اشاره می‌نمودند.^۲ در راستای بررسی اجمالی پیشینه تاریخ حقوق بین‌الملل دریاها، یکی از مسائل مطرح دیگری که قابل توجه می‌باشد، صدور فرمان پاپ الکساندر ششم رهبر وقت مسیحیان جهان در سال ۱۴۹۳ میلادی بود که به موجب آن پاپ الکساندر ششم دریاهای جهان را میان اسپانیا و پرتغال تقسیم نمود تا به اختلاف‌های دیرینه میان دو کشور مسیحی پایان دهد. البته بدیهی بود که ملت‌های جهان بویژه ملت‌هایی که به تازگی دارای توان دریایی گشته بودند، نمی‌توانستند چنین تقسیمی را مورد پذیرش قرار داده و دریاها و اقیانوس‌های جهان را به طور انحصاری در اختیار اسپانیا و پرتغال قرار دهند. بدین ترتیب بود که چنین تقسیمی مورد اعتراض دیگر ملت‌ها و کشورها قرار گرفت. برای نمونه بریتانیا در اعتراض به فرمان پاپ الکساندر ششم بیان نمود که: «نه طبیعت و نه نفع عمومی این اجازه را می‌دهد که یک ملت واحد و یا یک فرد خصوصی دریاها را به طور انحصاری در اختیار و تملک داشته باشد، و دریاها برای همگان آزاد است.»^۳ در همین راستا بود که در سال ۱۶۰۴ میلادی نیز معاهده لندن میان اسپانیا و انگلستان منعقد گردید تا بر آزادی کشتیرانی در دریاها تأکید شود.

بند سوم: موافقت نامه‌ها و کنوانسیون راجع به حقوق دریاها

کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریا (که از این پس «کنوانسیون» نامیده می‌شود) در ۱۶ دسامبر ۱۹۸۲ در خلیج مونته‌گو در کشور جامائیکا امضا شد، و ۱۲ سال بعد یعنی در ۱۶ نوامبر

^۱ در خصوص اهمیت این کدهای دریایی در زمان خود کلمبوس بیان می‌دارد که:

(... Their outstanding value in this connection is that they contained rules found by practice to be suitable to the

Needs of a community which knows no national boundaries the international community of seafarers.)

COLOMBOS, C. John, the international Law of the sea, Sixth Revised Edition, Longmans, London, 1957. p. 31.

^۲ از جمله این کدهای دریایی در منطقه دریای مدیترانه می‌توان به (The Sea Laws of Rhodians) "The Consolato del Mare" در قرن چهاردهم میلادی اشاره نمود.

Smith, H. A., The Law and Custom of the sea, Stevens & Sons Limited, London, ۱۹۴۸, p. ۲.

از نمونه‌های این کدهای دریایی در منطقه آسیا می‌توان به کدهای دریایی Malacca, Macassar اشاره نمود که مربوط به قرن سیزدهم میلادی بوده است.

^۳ Queen Elizabeth I Statement, Cited in Anand, op. cit. 1982, p. 95.

۱۹۹۴ لازم الاجرا گردید. موافقتنامه دیگری در رابطه با اجرای قسمت یازدهم کنوانسیون مذکور در ژوئیه ۱۹۹۴ تصویب و در ۲۸ ژوئیه ۱۹۹۶ لازم الاجرا شد. این موافقتنامه و قسمت یازدهم کنوانسیون باید به عنوان سند واحد تفسیر و اجرا گردند. تاکنون ۱۳۵ دولت طرف کنوانسیون و دولت طرف موافقتنامه شده اند. در مقاله حاضر از کنوانسیون و موافقتنامه تواما با عنوان «کنوانسیون» یاد خواهد شد.

بخش دوم: بررسی وضعیت حقوقی حاکم در زمینه حقوق دریاها

بند اول: شورای امنیت و جایگاه آن در عرصه بین المللی

شورای امنیت به لحاظ جایگاه بین المللی خود مسئول حفظ صلح و امنیت بین المللی در جهان است و نیز تنها مرجع تفسیر وضعیت های محل است. بدین لحاظ مداخلات متعددی از سوی این مرجع بین المللی در کشورهای متعدد به خصوص بعد از سال ۱۹۹۱ صورت گرفته است. صحبت در مورد اینکه این قطعنامه جای اشکال داشته و یا تفاسیر ارائه شده از آن با اصل قطعنامه فاصله دارد و یا اینکه عملیات نیروهای بین المللی به لحاظ فرماندهی و ... پرداختن به جزئیاتی است که اصل مبحث حقوقی مرتبط با این مباحث را به حاشیه کشانده و موجب فراموشی آن می گردد. آنچه در این میان از اهمیت فزاینده ای برخوردار است اینکه، جهان در چهارچوب حقوقی حاکم بر آن فعلا با تفاسیر کشورهای دارنده حق و تو از یک سو و کشورهای بلوک غرب به همراه امریکا از سوی دیگر اداره می شود. قواعد حقوقی حاکم بر محیط بین الملل و نیز قواعدی که ایجاد می گردد از دو صورت خارج نیست یا ضرری به منافع این دو گروه ندارد و یا اینکه ضامن منافع آنها در حال و آینده است. تأسیسات حقوقی حاکم بر محیط بین الملل در موارد حقوق بشری و امنیت انسانی نیز از این قاعده خارج نیست. اگر چه باید عنوان داشت که ذهنیت جهانی با توجه آنچه که استاد بزرگوار جناب دکتر عسگر خانی آنرا خیر مشترک می نامد در گیر بوده و نیت اصلی اقتدار گرایان عرصه بین الملل همواره در ابهام بوده است. اگر چه حقوقدانان بسیاری هنوز ذهنیتی در وجود رابطه بین سخنان پتروس غالی و کوفی عنان به ویژه در اجلاس هزاره و اقدامات بین المللی در کشورهای متعدد و نیز مبحث مداخله و مسئولیت حمایت ندارند لیکن آنچه که امروزه به وفور با آن برخورد می کنیم بحث حقوق بشر و لزوم حمایت بین المللی از امنیت انسانی از یک سو و مسئولیت جمعی دولت ها در راستای مسئولیت حمایت از افراد انسانی از سوی دیگر می باشیم. باید در نظر داشت که سیستم اقدام جمعی شکل گرفته، روز به روز در حال توسعه است و نمی توان با غیر قانونی خواندن اقدام این نهاد بین المللی



شاهد اقداماتی بود که این نهاد با توسل به منشور سازمان ملل و همراهی کشورهای جهان انجام می دهد. یافتن الترناتیو نیز با توجه به اوضاع فعلی جهان کاری حاد و دشوار است که نیازمند مرور زمان و تعدیل ایدئولوژی های حاکم بر دارندگان کشورهای حق و تو می باشد. لیکن اقداماتی را نیز می توان انجام داد که در این میان می توان به صدور اعلامیه های متعدد از سوی مجمع عمومی و اقدام اکثریت اعضاء مجمع عمومی در صورتی که شورای امنیت در شک و تردید به سر می برد است. تدوین اصول اقدام جمعی در موارد بحرانی همانند آنچه که در لیبی و دیگر کشورهای روی می دهد و یا استفاده از طرح های تحقیقاتی کمیسیون های خاص و مستقل مانند گزارش کمیسیون مداخله و حاکمیت دولت ها از مواردی است که باید مد نظر گیرد. باید به یاد داشت که اگر اقدامی در این راستا انجام نگیرد در آینده شاهد رفتارهای متناقض مدعیان مسئولیت حمایت مانند اقدام های متناقض در لیبی و بحرین باشیم. عدم عکس العمل بین المللی در این مورد حاد (تدوین اصول حاکم بر اقدام جمعی در موارد ناقض صلح و امنیت بین المللی) به غرب فرصت حمایت غیر قانونی از کشورهای ناقض حقوق بین الملل می دهد و حقوق کشورهای ضعیف با اقتدار هرچه بیشتر کشورهای متخلف ضایع می گردد.

بند دوم: دادگاه بین المللی حقوق دریاها

از مراجع ذی صلاح روسیه خواست تا کشتی ماهیگیری ژاپنی، هوشینمارو، را که به علت ادعای ماهیگیری غیرقانونی در آب های روسیه توقیف شده، آزاد نمایند. دادگاه مزبور، درخواست دوم ژاپن برای آزادی کشتی دوم، تومیمارو، را رد نمود. قاضی رودیگر ولفروم گفت در یکی از آراء صادره (به اتفاق رای قضات) در هامبورگ آلمان، مقر دادگاه، اعلام شده، هوشینمارو که در تاریخ ژوئن توسط روسیه بعد از ورود به عرشه کشتی توقیف گردیده، باید فوراً با پرداخت وثیقه ای به مبلغ ۱ میلیون روبل معادل ۳۹۲ دلار، آزاد شود. قاضی ولفروم همچنین تاکید کرد که بر اساس رای صادره، ناخدا و خدمه کشتی هوشینمارو بدون هیچ شرطی باید اجازه داده شود تا بندر را ترک کنند. ژاپن و روسیه بر روی این مسئله که آیا ناخدا و خدمه کشتی مزبور همچنان باید همراه کشتی در شهر بندری پتروپاولوسک-کامچاتسکی در توقیف باشند، دچار اختلاف شده بودند. ماه گذشته ژاپن دعوی علیه روسیه در دادگاه بین المللی حقوق دریاها طرح نمود. ژاپن استدلال می کرد که روسیه تعهدات خود را بر اساس کنوانسیون حقوق دریاهای ملل متحد نقض نموده است که اعلام می کند: "کشتی

های توقیف شده و خدمه آن ها باید فی الفور بعد از ارسال وثیقه یا تضمین معقول، آزاد شوند. اما دادگاه ادعای ژاپن در مورد کشتی دوّم، تومیمازو، که اکتبر سال گذشته توقیف شده و خدمه آن آزاد شده بودند را به جهت "مبهم و کلی بودن" درخواست ژاپن و این که دادگاه روسی کشتی مزبور را پیش از طرح دعوی در دادگاه ضبط نموده، غیرقابل پذیرش دانست. روسیه با این استدلال دو کشتی مزبور را توقیف نموده که قوانین ماهیگیری کشور روسیه را در منطقه اقتصادی انحصاری نقض نموده اند. دیوان بین المللی حقوق دریاها اعلام کرد که اخیراً شعبات مختلف خود را نظم و چینی دوباره داده است. این شعبات عبارتند از؛ شعبه اختلافات بستر دریا، شعبه رسیدگی اختصاری، شعبه اختلافات مربوط به ماهیگیری و شیلات، شعبه اختلافات زیست محیطی دریایی و شعبه تحدید حدود دریایی. برای مشاهده قضات حاضر در این شعبات و مقررات مربوطه به اینجا نگاه کنید. خبر دیگر این که چند روز پیش نیز قاضی Shunji Yanai ژاپنی به عنوان رئیس جدید دیوان انتخاب شد .

در تاریخ ۲۴ نوامبر سال جاری، دولت سنت وینسنت و گرنادین علیه دولت اسپانیا دعوی را در دادگاه بین المللی حقوق دریاها اقامه نمود. اختلاف مربوط به توقیف کشتی MV Louisa توسط مقامات اسپانیایی از تاریخ اول فوریه ۲۰۰۶ تا کنون می باشد که با پرچم کشور سنت وینسنت و گرنادین اقدام به دریانوردی می نمود. بر اساس دادخواست، کشتی مزبور جهت انجام ارزیابی هایی در خصوص ردیابی و مغناطیس سزیم بستر خلیج کوچک Cadiz برای مکان یابی و ثبت علائمی دال بر وجود نفت و گاز متان به کار گرفته شده بود. دادخواست در ادامه می افزاید، کشتی MV Louisa و خدمه آن با ادعای نقض قوانین زیست محیطی و میراث تاریخی اسپانیا توقیف شده است. خدمه کشتی پس از چندی آزاد شدند، اما کشتی بدون این که مهار شود، در بندر Santa Maria توقیف شده است.

دولت سنت وینسنت و گرنادین مدعی است که کشتی مزبور به منظور انجام تحقیقات علمی و با اجازه معتبر از سوی دولت ساحلی مشغول به فعالیت دریانوردی بوده است. از این رو اسپانیا مواد ۷۳، ۸۷، ۲۲۶، ۲۴۵ و ۳۰۳ کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاها را نقض نموده و از دیوان غرامتی بالغ بر ۱. میلیون دلار را در زمینه خسارات وارده، درخواست می کند. همچنین دولت خواهان، تقاضای صدور قرار اقدامات موقت را بر اساس بند اول ماده ۲۹. کنوانسیون حقوق دریاها دارد که در آن از دیوان خواسته شده تا به نوبه خود، خطاب به خوانده، دستور آزادی کشتی MV



Louisa و بازگشت اموال توقیف شده را صادر نماید. به عنوان مبنای صلاحیتی، هر دو کشور سنت وینسنت و گرنادین و اسپانیا (۱۹ جولای ۲۰۰۲)، اعلامیه هایی را مطابق با ماده ۲۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها صادر کرده اند که دربردارنده شناسایی صلاحیت دیوان به عنوان یکی از ابزارهای حل و فصل اختلاف در نحوه اجرا و تفسیر کنوانسیون می باشد. بنابراین، قضیه حاضر به عنوان پرونده شماره ۱۸ در لیست پرونده های دیوان بین المللی حقوق دریاها وارد می شود. در حال حاضر، با احتساب پرونده ای که دیروز مطرح شد، سه پرونده در لیست رسیدگی دیوان قرار می گیرد که یکی از آنها درخواست صدور نظریه مشورتی، برای اولین بار از دیوان مزبور (شعبه اختلافات مربوط به دریا) به شمار می آید.

بخش سوم: مبنای حقوق بین المللی دریا در قلمرو سرزمینی کشور ایران بند اول: بررسی نظام حقوقی تحدید حدود دریاها

موضوع حقوق دولتها در دریاها با افزایش دریانوردی انگلستان در آبهای آزاد ابتدا با هدف ماهیگیری و سپس با هدف نظامی مطرح گردید. حقوق دریاها به عنوان بخشی از حقوق بین الملل شناخته شده است که عمده ترین قواعد خود را مدیون کنوانسیون حقوق دریاها مورخ ۱۹۸۲ است. حقوق دریاها به موضوعات مختلفی چون تحدید حدود دریایی، محیط زیست دریایی، ماهیگیری و فعالیت های تحقیقاتی دریایی، سرمایه گذاری دریایی، صلاحیت کشورها در جرائم دریایی و کشتی رانی دریایی می پردازد. دریاها به شش منطقه دریای داخلی، دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی، منطقه نظارت، منطقه بستر عمیق دریا و دریای آزاد تقسیم می شود. در تقسیم این شش بخش بعضاً اتفاق می افتد که دو کشور ساحلی که در کنار یا روبروی یکدیگرند مجبور به انصراف از بخشی از سهم خود شوند و به عبارت دیگر مرزی میان آنها تعیین شود. برای این امر در کنوانسیون حقوق دریاها راهکارهایی در نظر گرفته شده است. ماده ۱۵ کنوانسیون حقوق دریاها خط منصف را برای تحدید حدود قلمروی دریای انحصاری اقتصادی به رسمیت شناخته است و بند ۱ ماده ۸۳ اصول توافق شده (طبق ماده ۳۸ اساسنامه دیوان بین المللی دادگستری) و خط منصفانه را برای تحدید حدود فلات قاره کشورهای همجوار اعلام کرده است. با این حال این کنوانسیون در خصوص تحدید حدود مناطقی چون رودخانه های مرزی و دریاچه ها ساکت است.

در مجموع روش های که برای تعیین حدود دریایی بیان شده عبارتند از خط منصف، خط منصفانه، خط تالوگ و خط مبتنی بر تناسب. اصل انصاف و تناسب مبتنی بر اوضاع و احوالی مانند وضعیت جغرافیایی، وضعیت ساحلی، جزایر، جمعیت شناسی، منابع، رفتار دول ساحلی و حق تاریخی هستند. تعیین حدود دریایی در آرای بین المللی: موضوع تعیین حدود دریایی و اصول مربوط به آن در برخی از آرای دیوان بین المللی دادگستری ذکر شده است مانند قضایای فلات قاره دریای شمال (۱۹۵۲)، ایسلند و بریتانیای کبیر (۱۹۷۴)، تونس و لیبی (۱۹۸۲)، خلیج مین (۱۹۸۴)، دانمارک و نروژ (۱۹۹۳)، بلژیک و هلند (۱۹۹۵)، لتونی و استونی (۱۹۹۶)، کامرون و نیجریه (۲۰۰۲) و رومانی و اکراین (۲۰۰۴). دیوان در قضیه فلات قاره دریای شمال برای اولین بار با خیانت به تعهدات قراردادی کنوانسیون ۱۹۵۸ (حقوق فلات قاره)، تقسیم بر اساس اصل انصاف را از حقوق عرفی قلمداد نمود. در این قضیه منابع زیر بستر دریا و حالت ژئولوژیکی مبنای تصمیم قرار گرفتند. دیوان در قضایای رومانی علیه اوکراین و لتونی علیه استونی، وضعیت جزایر را ملاک تعیین حدود قرار داد. موضوع تعیین حدود دریایی در آرای بین المللی مانند داوری های بین المللی و دیوان بین المللی دریاها مطرح بوده است.

بند دوم: تحلیل وضعیت حقوقی دریای خزر

دریای خزر از کانالهای ایجاد شده از طریق رودخانه های ولگا، دنپر و دن به دریاهای سیاه و سفید و دریاچه های بالتیک متصل است. اگر چه از نظر تاریخی خزر را دریا (Sea) می نامند؛ لکن اکثر زمین شناسان آن را دریاچه (Lake) می دانند. یکی از ویژگیهای دریا این است که این مناطق با اقیانوسهای جهان و دریاهای آزاد مرتبط هستند و برای رسیدن به این مناطق ضرورتی ندارد که از آبهای داخلی یک دولت عبور کرد. حال آنکه دریاچه مجموعه ای است از آبهایی که به دریای آزاد راه ندارد. در حالی که کنوانسیون حقوق دریاها حقوق حاکم بر دریاهای باز را تعیین می کند، حقوق حاکم بر رودخانه ها و دریاچه ها از طریق توافق و حقوق بین الملل عرفی و رسیدگی در داوری های بین المللی مشخص می شود. ماده ۱۲۳ کنوانسیون حقوق دریاها تصریح دارد که دریاچه ها از شمول این معاهده خارج هستند. علی رغم وجود دو رودخانه که خزر را به آبهای آزاد وصل می کنند تاکنون جز قزاقستان موضع هیچ دولت ساحلی این دریا بر این نبوده که خزر یک دریاچه نیست.



از گذشته تا کنون معاهدات مختلفی در خصوص دریای خزر میان دو کشور ساحلی این دریاچه یعنی ایران و شوروی امضا شده است که بسیاری از آنها امروزه یا ملغی شده اند و یا منفسخ شده اند. معاهدات مورخ ۱۹۲۱، ۱۹۲۷، ۱۹۳۱، ۱۹۳۵ و ۱۹۴۰ از این جمله اند. در حال حاضر دو معاهده ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ فی مابین ایران و روسیه لازم الاجرا هستند. این دو معاهده برخی وضعیت های حقوقی دریای خزر را مشخص کرده اند که بدون پرداختن به جزئیات آن به طور کلی بیان می شود.

اولاً معاهده ۱۹۴۰ به حق انحصاری آزادی کشتیرانی (بازرگانی و نظامی)، حق برخورداری از اصل رفتار ملی، حق کشتیرانی ساحلی (کابوتاژ)، حق ماهیگیری و ممنوعیت دولته های ثالث در کشتیرانی در خزر اشاره کرده است.

ثانیاً هرچند در معاهده ۱۹۴۰ به واژه مشاع (کاندومینیوم) اشاره نشده است اما تلقی دریای خزر به عنوان دریای مشترک ایران و شوروی در یادداشت ها و اسناد مربوطه و مقررات موجود بیانگر این مفهوم است،

ثالثاً تمام مقررات معاهده ۱۹۴۰ مربوط به تعیین وضعیت حقوق سطح دریای خزر است و صحبت از منابع زیر بستر دریای خزر نشده است،

رابعاً طبق معاهده ۱۹۲۱ در صورتی که عناصر مخل امنیت شوروی در ایران یافت شوند، شوروی حق مداخله نظامی در ایران را خواهد داشت.

لذا بر خلاف آنچه در رسانه ها موضوع تحدید حدود را مشمول خط آستارا-حسینقلی خان (برگرفته از معاهده ۱۹۴۰) می دانند، دعوی موجود بر سر تقسیم منابع زیر بستر دریای خزر مشمول این مرز نمی شود. بر این اساس لازم است به دلیل دریاچه بودن خزر برای تحدید حدود فلات قاره و منابع زیر بستر به دنبال راه حل های مسالمت آمیز از طریق توافق میان کشورهای ساحلی قدم برداشت.

بند سوم: قلمرو حقوق جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر

۱. استاپل در سهم یازده درصد: ایران برخلاف مواضع منطقی قبلی خود در سالهای اخیر به سمت ایده تقسیم گام برداشت و ابتدا با طرح سهم ۲ درصد و سپس سهم ۱۱ درصد بیش از آنچه که انتظار می رفت از حقوق خود عقب نشینی کرد. صرف نظر از موضوع استاپل (منع انکار پس از اقرار) که مورد تأیید دیوان بین المللی دادگستری در قضایای مختلفی چون معبد پره آویهار رسیده است، ایران می تواند با تغییر موضع سریع و جدی خود در جریان گفتگوهی منتج به معاهده از عواقب سوء

این موضع گیری رهایی یابد. چرا که استاپل در جایی اماره محسوب می شود که دلیلی وجود نداشته باشد و انعقاد معاهده دریای خزر که در شرف نهایی شدن است مانع از اعتبار استاپل خواهد شد.

۲. تعهدات بر ثالث: علی رغم بیانیه های نشست های مشترک دول ساحلی دریای خزر مبنی بر تعهد این دولت ها در تلاش برای همکاری شاهد آن بودیم که سه کشور ساحلی یعنی آذربایجان، قزاقستان و روسیه با نقض تعهد به همکاری خود معاهدات دو و چند جانبه میان خود منعقد کرده اند. موافقتنامه آذربایجان-قزاقستان (۲۰۰۱)، موافقتنامه روسیه-قزاقستان (۲۰۰۲)، موافقتنامه روسیه-آذربایجان (۲۰۰۱) و موافقتنامه روسیه-قزاقستان و آذربایجان (۲۰۰۳) معاهداتی هستند که نمی تواند تعهداتی را برای ایران ایجاد نماید. نکته جالب توجه این است که طبق معاهده حقوق معاهدات مورخ ۱۹۶۵ این موافقتنامه ها تا جایی که برای ایران حقوقی به همراه داشته باشند می تواند با تنفیذ از سوی ایرن برای ایران حق مکتسبه به دنبال داشته باشد. به طر. مقال در موافقتنامه اخیر سهم روسیه ۱۹ درصد و ۳۶ درصد برای ایران و ترکمنستان تعیین شده. در حالی که ۳۶ درصد ایران و ترکمنستان اعتباری ندارد سهم ۱۹ درصد روسیه برای این کشور تعهدی صریح به دنبال واهد داشت که قابل افزایش نخواهد بود.

نتیجه گیری

مناطق دریایی تابع نظام حقوقی خاصی هستند که هدف آن، ایجاد نظم و سهولت در تحقق ویژگیهای کاربردی دریاها مانند: حمل و نقل دریایی، ارتباطات، تحقیقات علمی و ضرورتهای نظامی و تنظیم مقرراتی در خصوص صلح جویانه از آنهاست. این مناطق که محدود به مناطق آبی اعم از دریاها یا آبراه ها می شوند طبق موازین حقوقی بین المللی وضعیت حقوقی متفاوتی دارند که، مجموع این موازین، «حقوق بین الملل دریاها و آبراهه های بین المللی» را تشکیل می دهد. وضعیت جغرافیایی ایران به گونه ای است که در دو سوی آن نواحی دریایی وجود دارد. در شمال ایران بزرگترین دریاچه دنیا یعنی دریای خزر وجود دارد و در جنوب ایران خلیج فارس و دریای عمان واقع شده است. در ضمن ایران به همراه عمان دولت های واقع در حاشیه تنگه هرمز هستند. خلیج فارس یک دریای نیمه بسته می باشد که از طریق تنگه هرمز به آبهای آزاد ارتباط دارد. تا جایی که به دریای خزر مربوط می شود، پیش از فروپاشی شوروی سابق نظام حقوقی آن بر اساس مجموعه ای از



موافقتنامه های میان ایران و شوروی سابق ترسیم گردیده بود. پس از فروپاشی شوروی سابق و ظهور سه دولت ساحلی جدید در دریای خزر اکنون پنج دولت ایران، ترکمنستان، جمهوری آذربایجان، فدراسیون روسیه و قزاقستان دولت های ساحلی دریای خزر را تشکیل می دهند. این دولت ها در تلاش هستند که نظام حقوقی جدیدی را در قالب یک کنوانسیون جامع برای دریای خزر ترسیم نمایند. این نظام حقوقی در صورتی از نظر حقوقی برای دولت های مزبور الزام آور خواهد بود که همه پنج دولت ساحلی دریای خزر آن را مورد پذیرش قرار دهند. تا کنون یک کنوانسیون در زمینه حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی دریای خزر پذیرفته شده است که می تواند گامی مثبت در جهت پذیرش کنوانسیون جامع دریای خزر باشد. در راستای تدوین این کنوانسیون ایران بایستی تمامی تلاش خود را برای تامین منافع ملی در دریای خزر به کار برد به ویژه اطمینان حاصل گردد که در صورت تقسیم دریای خزر، سهم عادلانه ای برای ایران در نظر گرفته شود، که این سهم نمی تواند کمتر از ۲٪ در دریای خزر باشد.

منابع و مآخذ

۱. چرچیل، رابین و آلن لو، حقوق بین الملل دریاها، ترجمه بهمن آقایی، انتشارات گنج دانش، تهران ۱۳۸۸ (چاپ اول) و ۱۳۹۴ (چاپ سوم)
۲. طلایی، فرهاد، حقوق بین الملل کاربردی، انتشارات مجد، تهران، مه ۱۳۹۲.
۳. طلایی، فرهاد، حقوق سازمان های بین الملل، انتشارات جنگل، تهران، ۱۳۹۰.
۴. هادی، حسن، سرگذشت کشتیرانی ایرانیان (از دیرباز تا قرن شانزدهم میلادی)، ترجمه امید اقتداری، شرکت به نشر، انتشارات آستان قدس رضوی، چاپ اول، بهار ۱۳۹۱.
۵. طلایی، فرهاد، حق مالکیت کشورها در دریای سرزمینی، مجله پیام دریا، شماره ۹۸، سال دهم، آذر ۱۳۸۸.
۶. طلایی، فرهاد، برداشت های متفاوت از مقررات دریایی، مجله پیام دریا، شماره ۱۰۳، سال دهم، اردیبهشت ۱۳۹۵، صفحه های ۶۹-۶۶
۷. طلایی، فرهاد و سیده سعیده رضوی، "نقش IMO در حفاظت از محیط زیست دریاها" پیام دریا، شماره ۱۰۶، مرداد ۱۳۹۵
۸. طلایی، فرهاد، تجزیه و تحلیل نظام حقوقی دسترسی به آبهای داخلی و بنادر ساحلی، مجله پیام دریا، شماره ۱۲۱، سال دوازدهم، آبان ۱۳۹۲
۹. طلایی، فرهاد، بررسی جایگاه جزیره قشم در خلیج فارس و مسائل حقوقی آن، مجموعه مقالات همایش ملی قشم و چشم انداز آینده (۲۵ و ۲۶ اردیبهشت ۱۳۹۲ - جزیره قشم) جلد ۱

