



حقوق بین‌الملل عمومی 2

فصل اول: حقوق دریا

تعریف حقوق دریا

حقوق دریا به مجموعه قواعد و اصولی اطلاق می‌شود که بر روابط میان تابعان حقوق بین‌الملل در مناطق مختلف دریایی و آبراه‌های بین‌المللی حاکم است.

تدوین حقوق دریا

تا قبل از تشکیل کنفرانس‌های ژنو در خصوص حقوق دریا، قواعد حقوق دریا قواعد عرفی بود که با تشکیل این کنفرانس‌ها بصورت مدون درآمد.

اولین کنفرانس حقوق دریا

این کنفرانس در سال 1958 با شرکت بیش از 80 کشور در ژنو برگزار شد که نتیجه‌ی کار این کنفرانس انعقاد چهار عهدنامه‌ی زیر در زمینه‌ی حقوق دریا بود:

1- کنوانسیون مربوط به دریای آزاد؛

2- کنوانسیون مربوط به دریای سرزمینی و منطقه‌ی نظارت (مجاور)؛

3- کنوانسیون مربوط به صید ماهی و حفاظت منابع جاندار دریایی؛

4- کنوانسیون مربوط به فلات قاره.

دومین کنفرانس حقوق دریا

دومین کنفرانس ملل متحد در زمینه‌ی حقوق دریاها، به منظور تعیین حدود دریای سرزمینی در سال 1960 تشکیل شد که بدون هیچ‌گونه موفقیتی به کار خود پایان داده و اختلافات دولت‌ها در مورد عرض دریای سرزمینی همچنان باقی ماند.

سومین کنفرانس حقوق دریا

سومین کنفرانس ملل متحد بنا به درخواست کشورهای در حال توسعه در سال 1973 تشکیل شد. مذاکرات این کنفرانس بطور پراکنده مدت 9 سال به طول انجامید که سرانجام با انعقاد کنوانسیون 1982 حقوق دریا در شهر مونته‌گوبی جامائیکا به نتیجه رسید و حقوق بین‌الملل دریاها به شکل مدون درآمد.

لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون منوط به تصویب یا الحاق 60 کشور و سپری شدن دوازده ماه از زمان تودیع شصتمین سند تصویب یا الحاق موکول شد که این شرایط در 16 نوامبر 1994 محقق شد. این کنوانسیون مشتمل



بر يك مقدمه، 320 ماده و 9 ضميمه مي‌باشد. [1]

این کنوانسیون قانون اساسی حقوق دریا به شمار می‌آید که بر کلیه مسایل حقوق دریا حاکمیت دارد. بنابراین مبنای بحث‌های ما نیز همین کنوانسیون و بررسی مختصر مواد آن می‌باشد که قبل از هر چیز به بیان مناطق دریایی می‌پردازیم.

مناطق دریایی

طبق کنوانسیون 1982 حقوق دریا، دریا به چند منطقه تقسیم می‌شود که عبارتند از: آبهای داخلی؛ منطقه نظارت یا مجاور؛ منطقه انحصاری اقتصادی؛ فلات قاره؛ و دریای آزاد. در هر يك از این مناطق، دولت ساحلی دارای حقوق و تکالیفی می‌باشد و همچنین هر منطقه رژیم حقوقی مختص به خود را داراست که ذیلاً به بررسی هر يك از آنها می‌پردازیم.

1- آبهای داخلی

تعریف آبهای داخلی

آبهای داخلی، آبهای داخل قلمرو يك کشور و همچنین آبهای هستند که در پشت خط مبدا دریای سرزمینی قرار دارند. به عبارت دیگر آبهایی که بین ساحل يك کشور و خط مبدا دریای سرزمینی واقع شده‌اند، آبهای داخلی می‌گویند. بنابراین بنادر، لنگرگاه‌های مجاور ساحل، خورها و مصب رودخانه‌های بزرگی که به دریا می‌ریزند (دلتا) و همچنین خلیج‌های کوچک و تاریخی در زمره آبهای داخلی قرار می‌گیرند.

شرایط ورود کشتیهای خارجی به آبهای داخلی

الف: کشتیهای خصوصی یا تجاری

در خصوص آبهای داخلی، اصل حاکمیت دولت ساحلی حاکم می‌باشد؛ یعنی این آبها بطور کامل در صلاحیت دولت یا دول ساحلی قرار دارند. بنابراین، در این مورد نمی‌توان برای کشتی‌های خارجی حقی را شناخت، مگر طبق موافقت‌نامه‌های دو جانبه مودت، بازرگانی و دریانوردی. این موافقت‌نامه‌ها به اراده کامل دولت ساحلی بستگی دارند. این اراده می‌تواند به این شکل تجلی یابد که دولت ساحلی قبلاً اسامی بنادری را که به روی تجارت بین‌الملل باز می‌باشند و نیز شرایط ورود کشتیها را به آنها اعلام نماید و هر گاه که منافع و مصالح ملی و حیاتی دولت ساحلی در مخاطره قرار گیرد، می‌تواند با اعلام قبلی، آن بنادر را نیز مسدود کند.

امروزه بیشتر دولتها بدون آنکه قبلاً اسامی بنادر مخصوص تجارت خود را اعلام نمایند، عملاً آنها را به روی کشتیهای خصوصی و تجاری خارجی باز می‌گذارند به شرطی که آن کشتیها اولاً، مقررات ورود، توقف و خروج از بنادر را رعایت کنند؛ و ثانياً، کشور ساحلی حق داشته باشد هر گاه که منافع و مصالح ملی و حیاتی خود را به تشخیص خود در خطر ببیند، بنادرش را مسدود نماید.

ب: کشتیهای دولتی و جنگی



کشتیهای دولتی و جنگی تابع نظام حقوقی خاصی هستند؛ زیرا این کشتیها مظهر حاکمیت و استقلال دولت صاحب پرچم می‌باشند. اجازه‌ی ورود این کشتیها به آبهای داخلی و توقف آنها در زمان صلح متفاوت از زمان جنگ است. در زمان صلح دولت ساحلی می‌تواند شرایط قانونی ورود و توقف کشتیهای دولتی و جنگی را در بنادر و سایر آبها تعیین کند و طی اعلامیه‌ای از طریق دیپلماتیک به سایر کشورها اطلاع دهد. اما در زمان جنگ این اجازه، کاملاً تابع اراده‌ی دولت ساحلی است.

صلاحیت قضایی دولت ساحلی در آبهای داخلی

از آنجا که آبهای داخلی در قلمرو حاکمیت کشور ساحلی است، لذا در این منطقه نیز مانند قلمرو خشکی، اصل سرزمینی بودن قوانین و مقررات آن کشور حاکم می‌باشد. با این حال، حقوق بین‌الملل دریاهای، بویژه حقوق عرفی، ضمن مقرر داشتن اصل صلاحیت قضایی کشور ساحلی در آبهای داخلی، استثنائاتی را با توجه به نوع کشتیها بر آن وارد کرده است.

الف: کشتیهای خصوصی یا تجاری

رسیدگی به کلیه‌ی دعاوی مدنی و کیفری که به نحوی مربوط به کشتیهای خصوصی و یا تجاری خارجی در آبهای داخلی می‌شود در صلاحیت کشور ساحلی است. تنها در سه مورد رسیدگی به این دعاوی از صلاحیت دولت ساحلی خارجی و به صلاحیت دولت صاحب پرچم داخل می‌شود:

1- دعاوی مدنی خدمه‌ی کشتی علیه یکدیگر؛

2- دعاوی مدنی ناشی از تصادم و برخورد دو کشتی با تابعیت یکسان؛

3- جرایم ارتكابی در کشتی به سه شرط:

الف: اثر جرم به خارج از کشتی سرایت نکند؛

ب: وقوع جرم موجب برهم زدن نظم عمومی دولت ساحلی نشود؛

ج: اشخاص دیگری غیر از خدمه کشتی درگیر جرم نباشند.

ب: کشتیهای جنگی

کشتی جنگی به منزله‌ی قطعه‌ای از خاک کشور متبوع خود محسوب می‌شود که در دریا حرکت می‌کند. بنابراین، در تمام موارد تابع قوانین و مقررات دولت متبوع خود می‌باشد. در نتیجه اگر کشتی جنگی در آبهای داخلی يك دولت ساحلی قرار داشته باشد از مصونیت ضبط و توقیف، مصونیت مالیاتی و گمرکی و مصونیت قضایی (مدنی و کیفری) برخوردار است. لازم به ذکر است که این مصونیت‌ها به هیچ وجه به معنای عدم مسئولیت دولت صاحب پرچم نیست. به عبارتی دولت متبوع کشتی جنگی در قبال کلیه‌ی اقدامات و اعمال ارتكابی از سوی کشتی جنگی، مسئولیت دارد و باید پاسخگو باشد.



تنها در دو مورد کشتی‌های جنگی تحت صلاحیت دولت ساحلی قرار می‌گیرند:

الف: دعاوی مدنی ناشی از خدمات غیر رسمی خدمه‌ی کشتی. مثلا هر کسی می‌تواند در دادگاه‌های دولت ساحلی علیه یکی از خدمه‌ی کشتی اقامه‌ی دعوی کرده و مطالبه‌ی خسارت مالی کند، مشروط به اینکه این اقدام به فعالیت و کار کشتی جنگی لطمه‌ای وارد نسازد.

ب: جرایم ارتكابی در خارج از کشتی که ارتباطی به خدمات رسمی یا عمومی کشتی نداشته باشد.

لازم به ذکر است که در هیچ يك از حالات فوق، پلیس محلی حق اعمال زور علیه کشتی جنگی و یا دولتی خارجی را ندارد و تنها می‌تواند از آنها بخواهد تا آبهای داخلی را ترک کنند.

نکته‌ی دیگری که قابل ذکر است این است که فرماندهی کشتی جنگی می‌تواند به مجرمان سیاسی دولت ساحلی، پناهندگی سیاسی بدهد. اما در مورد مجرمان عمومی، موظف است آنها را به مقامات محلی مسترد نماید. در هر صورت، در اجرای قاعده‌ی مذکور، دولت ساحلی حق توسل به زور و اقدامات قهری علیه کشتی جنگی ندارد و تنها می‌تواند از فرمانده کشتی جنگی بخواهد تا هر چه زودتر آبهای داخلی را ترک کند.

ج: کشتیهای دولتی

کشتی‌های دولتی به دو دسته تقسیم می‌شوند: کشتیهای دولتی تجاری؛ کشتیهای دولتی غیر تجاری (مثل کشتیهای پست، انتظامات، بهداشت، گمرک و...). کشتیهای دولتی غیر تجاری از رسیدگی معاف و از توقیف و ضبط مصونیت دارند. اما مصونیت آنها مانند کشتیهای جنگی کامل نیست. به موجب معاهده‌ی 1926 بروکسل [2] در زمینه‌ی یکنواخت سازی برخی قواعد مربوط به مصونیت‌های کشتیهای دولتی، رسیدگی، توقیف یا ضبط کشتی‌های دولتی از طریق مقامات قضایی دولت ساحلی امکان‌پذیر نیست و دولت صاحب پرچم صلاحیت انحصاری برای رسیدگی به دعاوی ناشی از تصادم، حوادث دریایی، امداد کشتی، خسارات و... را دارد.

اما آندسته از کشتیهای دولتی که به خدمات تجاری و یا صنعتی مبادرت می‌کنند، از هیچگونه معافیت و مصونیتی برخوردار نیستند. در واقع کشتیهای دولتی تجاری یا صنعتی دقیقا به مثابه‌ی کشتیهای خصوصی و تجاری می‌باشند.

2- دریای سرزمینی

از تعریف آبهای سرزمینی برمی‌آید که قبل از هر چیز باید مفهوم دریای سرزمینی یا آبهای سرزمینی و خط مبدا روشن شود. لذا می‌گوییم: حاکمیت يك دولت نه فقط شامل قلمرو خشکی و آبهای داخلی، بلکه شامل يك کمر بند دریایی در ساحل مجاورش می‌باشد. این کمر بند آبی دریای سرزمینی نامیده می‌شود که جزو قلمرو دولت بوده و لذا فضای مافوق آن و نیز بستر و زیر بستر دریای سرزمینی، تحت حاکمیت دولت ساحلی قرار دارد. معذک به علت اهمیت دریا از جهت ارتباطات دریایی، حاکمیت دولت ساحلی بر آبهای سرزمینی يك حاکمیت مطلق نیست و دارای محدودیت‌هایی می‌باشد.

لازم به ذکر است که پهنای دریای سرزمینی بر اساس خط مبدا تعیین می‌شود. لذا، تعیین خط مبدا برای احتساب و اندازه‌گیری دریای سرزمینی از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است. اهمیت دیگر خط مبدا از آن جهت است که وسعت دریای سرزمینی و سایر مناطق دریایی را تعیین می‌کند؛ زیرا هر قدر خط مبدا از ساحل دورتر باشد، مناطق



وسیع‌تری در اختیار دولت ساحلی قرار خواهد گرفت و محدودیت‌های بیشتری برای سایر دولت‌ها و در نتیجه برای کشتیرانی بین‌المللی ایجاد خواهد شد.

خطوط مبدا

خط مبدا به دو طریق ترسیم می‌شود و به عبارتی خط مبدا بر دو قسم است: خط مبدا عادی یا طبیعی و خط مبدا مستقیم یا مصنوعی. خط مبدا عادی، خط پست‌ترین جزر دریا می‌باشد یعنی خطی که دریا هنگام پایین‌ترین جزر خود در کنار ساحل به وجود می‌آورد که معمولاً جزر بهاره (خط پایین‌ترین جزر در فصل بهار) پست‌ترین جزر در طول سال می‌باشد. بنابراین ترسیم خط مبدا عادی چندان مشکل به نظر نمی‌رسد. اما گاهی اتفاق می‌افتد که بنا به دلایلی امکان ترسیم خط مبدا عادی وجود ندارد و دولت‌ها در این گونه موارد از خطوط مبدا مستقیم استفاده می‌کنند که این نوع خط مبدا فقط در چند مورد خاص صورت می‌گیرد که در ذیل بیان می‌شود.

1- سواحل مضرس یا دنداندار: وقتی سواحل دریای یک کشور دنداندار باشد و به عبارتی هموار و یکسان نباشد، برای ترسیم خط مبدا از خط مستقیمی استفاده می‌شود که پیشرفته‌ترین نقاط ساحل را به یکدیگر وصل کند. [3] نکته‌ای که باید مورد توجه قرار داد، ترسیم این خطوط نباید از جهت کلی ساحل خیلی منحرف شود. به عبارتی باید تا حدودی در جهت کلی ساحل این خطوط ترسیم شوند.

2- جزایر مجاور ساحل: چنانچه در مجاورت ساحل یک کشور، جزایری وجود داشته باشد در این صورت نیز از خط مبدا مستقیم استفاده می‌کنند به این صورت که پیشرفته‌ترین نقطه‌ی هر جزیره را تعیین می‌کنند و سپس آنها را خطوط مستقیم به یکدیگر وصل می‌کنند و بدین ترتیب هر مقدار آب که پشت خط مبدا مزبور قرار گیرد، جزو آبهای داخلی محسوب خواهد شد. چنانچه جزایری وجود داشته باشند که ساحلی نباشند و مجاور ساحل نباشند در این صورت هر جزیره برای خود خط مبدا مستقل خواهد داشت و مناطق دریایی مستقل برای چنین جزایری وجود خواهد داشت.

3- خلیج‌های داخلی: استثنای دیگر بر خط مبدا عادی، در مورد خلیج‌های داخلی است. برای اینکه یک خلیج، داخلی محسوب شود، باید دارای دو شرط اساسی باشد که عبارتند از:

الف: فاصله‌ی دهانه‌ی طبیعی دو طرف خلیج، از 24 مایل [4] بیشتر نباشد.

ب: مساحت خلیج، بیش از مساحت نیم‌دایره‌ای باشد که قطر آن نیم‌دایره، فاصله‌ی دو طرف دهانه‌ی خلیج است. منظور این است که پیشرفتگی آب در خشکی بیش از یک انحنا ساده باشد.

چنانچه قطر دو طرف دهانه‌ی خلیج از 24 مایل تجاوز کند، باید در جایی قطر آن را ترسیم کنیم که حداکثر 24 مایل باشد یعنی آنقدر از دهانه‌ی خلیج به طرف کم‌عرض پایین بیاییم که قطر آن به 24 مایل برسد.

این قواعد در خصوص خلیج‌های تاریخی و خلیج‌هایی که سواحل آن متعلق به بیش از یک کشور باشد، اعمال نمی‌شود.

4- خلیج‌های تاریخی: خلیجی است که یک کشور مدعی استفاده انحصاری از آن در طول تاریخ بوده است و دولت‌های دیگر به آن اعتراضی نداشته‌اند. در این صورت شرایط ذکر شده برای خلیج‌های داخلی، برای این خلیج‌ها



وجود ندارد. مثلا کانادا مدعی تاریخی بودن خلیج «هودسون» است که عرض دهانه‌ی آن 50 مایل است. کشور لیبی نیز طی اعلامیه‌ای در سال 1973، ادعای حاکمیت بر خلیج «سیرت» یا «سیدرا» به عنوان یک خلیج تاریخی نمود. پهنای این خلیج حدود 20 برابر عرض مجاز (24 مایل) است یعنی چیزی حدود 275 مایل.

5- مصب رودخانه‌ها: رودخانه‌هایی که مستقیماً به دریا می‌ریزند، به علت رسوبات دارای سواحل متغیر هستند؛ لذا دو نقطه‌ی فرضی در دو طرف دهانه‌ی رودخانه در محل جزری انتخاب و با خط مستقیم به هم متصل می‌گردد.

6- ارتفاعات جزری: این ارتفاعات، خشکی‌هایی هستند که به هنگام جزر در دریا پدیدار و به هنگام مد، زیر آب می‌روند. چنانچه تاسیساتی مثل فانوس دریایی که به طور دائم بالاتر از سطح آب قرار می‌گیرد، بر روی این ارتفاعات نصب شده باشد، می‌تواند به عنوان خط مبدا مستقیم مورد استفاده قرار گیرند. اما آندسته از ارتفاعات جزری که خارج از دریای سرزمینی دولت ساحلی یا خارج از جزیره‌ی ساحلی باشد، دریای سرزمینی نخواهند داشت.

7- دلتا: در مواردی که به علت وجود دلتا یا سایر شرایط طبیعی، ساحل متغیر باشد، نقاط مناسبی در پیشرفته‌ترین حد دلتا در نقطه‌ی جزری انتخاب و با خط مستقیم به هم وصل می‌شوند و بدین ترتیب خط مبدا مستقیم ترسیم می‌گردد.

نکته‌ای که در مورد ترسیم خطوط مبدا مستقیم لازم به ذکر است، این است که سیستم خط مبدا مستقیم نباید به طریقی مورد استفاده قرار گیرد که دریای سرزمینی دولت دیگر را از دریای آزاد یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی قطع نماید.

عرض دریای سرزمینی

عرض دریای سرزمینی همیشه یک مساله‌ی مورد اختلاف و مناقشه بوده است. اولین مقیاس برای اندازه‌گیری عرض دریای سرزمینی، فاصله‌ی برد یک توپ و یا فاصله‌ی که با چشم قابل رویت بود، به شمار می‌رفت. اما در کنوانسیون 1958 حقوق دریا، عرض دریای سرزمینی و منطقه‌ی مجاور، رویهمرفته 12 مایل در نظر گرفته شد و نهایتاً در کنوانسیون 1982، عرض دریای سرزمین به تنهایی 12 مایل تعیین گردید.

تعیین عرض دریای سرزمینی برای کشورهای قدرتمند و سایر کشورها از اهمیت زیادی برخوردار است. معمولاً کشورهای دریایی که قدرت نظامی بالایی دارند مایلند که عرض دریای سرزمینی بسیار محدود باشد تا کشورها مناطق کمتری را تحت سیطره‌ی خود قرار دهند و در نتیجه خودشان از آزادی عمل بیشتری در دریا بهره‌مند شوند. اما در مقابل کشورهایی که قدرت نظامی بالا ندارند طرفدار وسعت دریای سرزمینی می‌باشند تا کنترل‌شان بر این آبها بیشتر باشد.

رژیم حقوقی دریای سرزمینی

آبهای سرزمینی تحت حاکمیت و سلطه‌ی کامل دولت یا دول ساحلی است و کشورهای دیگر حق کشتیرانی و بهره‌برداری از آنها را ندارند مگر با اجازه‌ی دولت یا دول ساحلی. با این حال، حقوق دریاها برای کشتیهای خارجی که در این آبها رفت و آمد می‌کنند، حقوق و آزادی‌هایی را به رسمیت شناخته‌اند که مهمترین آن حق عبور بی‌ضرر می‌باشد. منظور از عبور این است که کشتی‌های خارجی می‌توانند برای گذشتن از دریای سرزمینی یا ورود به آبهای داخلی، وارد دریای سرزمینی شوند از آن عبور نمایند. این عبور باید سریع و پیوسته باشد و به غیر موارد ضروری،



کشتی خارجی حق لنگر انداختن در دریای سرزمینی ندارد.

منظور از بی‌ضرر بودن، یعنی اینکه صلح، نظم و امنیت دولت ساحلی مختل نشود. برخی از اعمالی که باعث شده عبور از حالت بی‌ضرر خارج شود در کنوانسیون 1982 حقوق دریا به شرح ذیل ذکر شده است:

اقدام به ماهیگیری؛ مبادرت به گردآوری اطلاعات به زیان دولت ساحلی؛ انجام امور تحقیقاتی؛ پیاده یا سوار کردن مسافر یا کالا؛ وارد یا خارج کردن ارز و پول برخلاف مقررات دولت ساحلی؛ ایجاد آلودگی عمدی یا شدید؛ تمرینات تسلیحاتی یا تهدید یا استفاده از زور؛ اخلال در سیستم ارتباطی و یا هر گونه فعالیتی که ربطی به عبور از دریا نداشته باشد.

نکته دیگری که باید در خصوص عبور بی‌ضرر گفت این است که زیردریایی‌ها باید هنگام عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی به سطح آب بیایند و پرچم خود را نشان دهند. و در صورتی که عبور بی‌ضرر نباشد، دولت ساحلی می‌تواند مانع عبور شود و یا اگر کشتی متخلف یک کشتی جنگی باشد فوراً از آن بخواهد تا آبهای سرزمینی را ترک کند.

دولت ساحلی حق دارد بنا به ملاحظات امنیتی، آبهای سرزمینی خود را به طور موقت به روی کشتیرانی خارجی مسدود نماید مشروط بر اینکه بدون تبعیض و برای مدت موقت باشد و همچنین دولت ساحلی حق دارد در خصوص مسایل کشتیرانی، مهاجرت، امور بهداشتی و گمرکی اقدام به وضع قانون نماید؛ ولی این قوانین و مقررات نباید به گونه‌ای باشد که منجر به تعلیق عبور بی‌ضرر گردد و همچنین این مقررات نباید مربوط به ساختمان کشتی یا وسایل و خدمه‌ی آن باشد، مگر در حدود استانداردهای پذیرفته شده بین‌المللی.

لازم به ذکر است که در دو مورد حق عبور بی‌ضرر از اراده‌ی دولت ساحلی خارج می‌شود: یکی در مورد آزادی ورود کشتی‌هایی که در وضعیت اضطراری قرار دارند؛ و دیگری حق عبور بی‌ضرر در آبهای است که قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون 1982، جزو آبهای داخلی بوده، اما پس از لازم‌الاجرا شدن از قلمرو آبهای داخلی خارج و در قلمرو دیگر مناطق دریایی قرار گرفته است.

3- منطقه‌ی مجاور یا نظارت

مفهوم منطقه‌ی نظارت یا مجاور

تا قبل از اینکه کنوانسیون 1958 در خصوص دریای سرزمینی و منطقه‌ی مجاور به تصویب برسد، اصولاً سه نظریه در مورد این منطقه وجود داشت:

گروهی مثل آمریکا و انگلستان مخالفت شدید با گسترش صلاحیت دولت ساحلی به ماورای دریای سرزمینی داشتند، مگر بر اساس موافقت‌های دو جانبه؛ گروه دیگری مثل فرانسه، اسپانیا و یونان قایل به یک دریای سرزمینی یکپارچه نبودند، بلکه خواهان مناطق گوناگون با انواع صلاحیت‌ها برای دولت ساحلی بودند. مثلاً فرانسه خواهان یک منطقه‌ی سه مایلی برای ماهیگیری و نظارت عمومی؛ یک محدوده‌ی شش مایلی بعنوان منطقه‌ی بی‌طرف و بالاخره یک محدوده‌ی 20 مایلی برای نظارت گمرکی بود. گروه دیگری چون شیلی و مکزیک، خواهان محدوده‌ی 3 مایلی در ماورای دریای سرزمینی خود بودند تا بتوانند نظارت‌های گمرکی خود را اعمال نمایند.

این اختلافات تا زمان تدوین کنوانسیون 1958 ادامه داشت تا اینکه این کنوانسیون در ماده‌ی 24 خود مقرر داشت:



«1- دولت ساحلي مي‌تواند در منطقه‌اي از دريا که مجاور درياي سرزميني آن دولت است، نظارت لازم به اهداف زير اعمال نمايد:

الف: جلوگيري از نقض مقررات گمرکي، مالي، مهاجرتي و بهداشتي دولت ساحلي در سرزمين يا درياي سرزميني خود؛ ب: مجازات نقض مقررات فوق در سرزمين يا درياي سرزميني خود.

2- منطقه‌ي مجاور نبايد بيش از 12 ميل از خط مبدا فاصله داشته باشد».

اين ماده، عينا در ماده‌ي 33 کنوانسيون 1982 حقوق دريا تکرار شده است منتهي با اين تفاوت که عرض منطقه‌ي مجاور از 12 ميل به 24 ميل تغيير کرد. به عبارتي کنوانسيون 1982 مقرر داشت: «منطقه‌ي نظارت نبايد از 24 ميلي خط مبدا تعيين عرض درياي سرزميني فراتر رود».

بنابراين، در مورد ماهيت حقوقي منطقه‌ي مجاور، با دو دیدگاه مواجه هستيم. از يك نگاه اين منطقه بخشي از درياي آزاد محسوب مي‌شود که دولت ساحلي حق دارد نظام‌هاي خاصي را در اين منطقه اعمال کند و از دیدگاه ديگر، با توجه به اينکه براساس کنوانسيون 1982 حقوق دريا، مناطق ديگري مثل منطقه‌ي انحصاري اقتصادي نيز ايجاد شد، منطقه‌ي مجاور را بخشي از منطقه‌ي انحصاري اقتصادي دانسته‌اند.

نظام حقوقي منطقه‌ي نظارت

وضعيت حقوقي پيش‌بيني شده در ماده‌ي 24 کنوانسيون 1958 و ماده‌ي 33 کنوانسيون 1982 در مورد منطقه‌ي نظارت از حيث نوع صلاحيت داراي ابهام است. در مورد نوع صلاحيت دولت ساحلي در اين منطقه کنوانسيون‌هاي فوق‌الذکر مقررات مشابهي را وضع کرده‌اند و عنوان مي‌کنند که دولت ساحلي مي‌تواند نظارت لازم خود را جهت جلوگيري از نقض قوانين و مقررات گمرکي، مالي، بهداشتي و مهاجرتي در سرزمين يا درياي سرزميني خود اعمال کند.

در اين جا اين سوال مطرح مي‌شود که آیا دولت ساحلي مي‌تواند صلاحيت خود را از موارد فوق گسترش داده و اقدامات ديگري را تحت صلاحيت خود قرار دهد يا نه؟

آنچه از متن کنوانسيون 1982 استنباط مي‌شود اين است که صلاحيت دولت ساحلي به موارد مندرج در کنوانسيون محدود مي‌شود. اين نکته را مي‌توان از بند 2 ماده‌ي 33 کنوانسيون استنباط کرد؛ چرا که بر اساس ماده‌ي مزبور، دولت ساحلي مي‌تواند نظارت خود را بر تجارت اشياي تاريخي و باستاني اعمال کند و در اين زمينه مقرراتي وضع کند. ذکر صلاحيت اخير در کنوانسيون 1982، مابين اين است که دولت ساحلي نمي‌تواند دامنه‌ي صلاحيت خود را گسترش دهد. اين تفسير از بند 2 ماده‌ي 33، هر چند با روح و متن کنوانسيون منطبق است ولي رويه‌ي دولتها با اين برداشت منطبق نيست؛ زيرا تعداد زيادي از دولتها مثل هند، پاکستان، يمن، مالت و... ملاحظات امنيتي را نيز بر صلاحيت‌هاي گمرکي، مالي، بهداشتي و مهاجرتي افزوده‌اند.

بنابراين، به نظر مي‌رسد که نظام مندرج در کنوانسيون‌هاي حقوق دريا، تا حدودي محدودتر از حقوق بين‌الملل عرفي و رويه‌ي دولتهاست.

نکته‌ي ديگري که در خصوص اين منطقه قابل ذکر است اين است که بر اساس کنوانسيون 1958 درياي سرزميني و



منطقه‌ی نظارت، منطقه‌ی نظارت جزو آبهای آزاد محسوب می‌شود، اما بر اساس کنوانسیون 1982 این منطقه، در زمره‌ی منطقه‌ی انحصاری اقتصادی به شمار می‌رود. در نتیجه از منظر کنوانسیون 1958 دولت ساحلی هیچگونه صلاحیت قضایی در منطقه‌ی نظارت نداشت اما بر اساس کنوانسیون 1982 تا حدودی برای دولت ساحلی، صلاحیت قضایی در نظر گرفته شده است؛ بدین ترتیب که چنانچه اختلافی در مورد صلاحیت دولت ساحلی مطرح شود، مسأله باید بر اساس «عدل و انصاف» و با توجه به اهمیت منافع طرفین اختلاف و همچنین در نظر گرفتن مصالح و منافع جامعه‌ی بین‌المللی حل و فصل شود.

تحدید حدود منطقه‌ی مجاور یا نظارت

چنانچه سواحل دو کشور، مقابل یا مجاور یکدیگر باشند، هیچک از آنها حق ندارند منطقه‌ی مجاور خود را بیش از خط منصفی که هر نقطه‌ی آن از نزدیک‌ترین نقاط واقع بین خطوط مبدا دو کشور به یک اندازه است، گسترش دهد، مگر اینکه برخلاف این قاعده با یکدیگر توافق کنند.

4- منطقه‌ی انحصاری اقتصادی

تعریف منطقه‌ی انحصاری اقتصادی

منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، منطقه‌ای از دریا در ماوراء و مجاورت دریای سرزمینی به عرض 188 مایل که دولت ساحلی در آن منطقه دارای حقوق حاکمه‌ی اقتصادی است.

با توجه به این تعریف، اگر عرض دریای سرزمینی را نیز به آن بیافزاییم، مناطق دریایی یک کشور از خط مبدا تا دریای آزاد، به 200 مایل دریایی می‌رسد.

سابقه‌ی تاریخی منطقه‌ی انحصاری اقتصادی

سابقه‌ی تاریخی این منطقه، به رویه‌ی دولتها در ایجاد منطقه‌ی انحصاری ماهیگیری در سالهای پس از جنگ جهانی دوم بر می‌گردد. با اهمیت یافتن صنعت ماهیگیری در اقتصاد کشورها و نیز صید بی‌رویه از سوی کشورهای که دارای ناوگان‌های ماهیگیری نیرومند بودند و آگاهی از این امر که منابع جاندار دریایی پایان‌پذیر است، دولت‌های ساحلی برای حفظ منابع جاندار دریایی در مجاورت آبهای خود شروع به ایجاد مناطق ماهیگیری کردند. مثلاً ایسلند در سال 1972 یک منطقه‌ی انحصاری ماهیگیری به عرض 50 مایل برای خود ایجاد کرد که با مخالفت بریتانیا و آلمان روبرو شد و اختلافی را نیز نزد دیوان بین‌المللی دادگستری رقم زد.

این رویه همچنان ادامه یافت بطوری که تا سال 1979 از مجموع 133 کشور ساحلی، 92 کشور مدعی منطقه‌ی انحصاری ماهیگیری به عرض 200 مایل برای خود شدند. سرانجام کنوانسیون 1982 حقوق دریا برای اینکه اقدامات دولتها را تحت نظم و قاعده دریاورد، منطقه‌ی انحصاری اقتصادی را به عرض 200 مایل از خط مبدا به تصویب رساند.

ماهیت حقوقی منطقه‌ی انحصاری اقتصادی

از لحاظ موقعیت، منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، نه ادامه‌ی دریای سرزمینی است و نه بخشی از دریای آزاد، بلکه یک



منطقه‌ی جدا و مستقل از آن دو منطقه و دارای ماهیت حقوقی خاص و ویژه (sui generis) می‌باشد.

اما از لحاظ نحوه‌ی اعمال حاکمیت، این منطقه دارای ماهیتی دو وجهی می‌باشد. به این بیان که این منطقه به گونه‌ای طراحی شده و قواعد و مقررات مربوط به آن به نحوی تنظیم شده است که هم منافع و صلاحیت دولت ساحلی را تضمین می‌کند و هم حقوق و آزادی‌های دول ثالث را؛ چرا که تا قبل از تشکیل این منطقه، برخی دولتها بویژه دولتهای آمریکای جنوبی، خواهان اعمال حاکمیت سیاسی و اقتصادی بر این منطقه بودند. اما با مذاکراتی که بین این دولتها و سایر دولتها بویژه دول آسیایی و آفریقایی صورت پذیرفت، دولتهای مزبور به اعمال حاکمیت اقتصادی رضایت دادند تا بدین وسیله دولتهای ثالث نیز در این منطقه از آزادیهای بیشتری برخوردار باشند.

وضعیت حقوقی منطقه‌ی انحصاری اقتصادی

وضعیت حقوقی منطقه‌ی انحصاری اقتصادی در دو بخش قابل مقایسه است: الف) حقوق و تکالیف دولت ساحلی؛ ب) حقوق و تکالیف سایر دولتها یا دولتهای ثالث

الف) حقوق و تکالیف دولت ساحلی

دولت ساحلی نسبت به موارد زیر در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، دارای حقوق حاکمه‌ی اقتصادی می‌باشد:

1- منابع غیر جاندار: به موجب بند 1 ماده‌ی 56 کنوانسیون 1982 حقوق دریا، دولتهای ساحلی دارای حقوق حاکمه در زمینه‌ی اکتشاف، استخراج، حفاظت و اداره‌ی منابع غیر جاندار در بستر، زیر بستر و آبهای فوقانی منطقه‌ی انحصاری اقتصادی می‌باشند. منظور از منابع غیر جاندار، مواد معدنی و کلوخه‌های متنوعی است که می‌توان از دریا بدست آورد.

2- منابع جاندار: دولت ساحلی همچنین دارای حقوق حاکمه در زمینه‌ی اکتشاف، استخراج، حفاظت و اداره‌ی منابع زنده در بستر و زیر بستر و آبهای فوقانی منطقه‌ی انحصاری اقتصادی است. مهمترین این حقوق عبارتند از: حق تعیین حد مجاز صید؛ حق تنظیم فصول ماهیگیری و مناطق قابل ماهیگیری؛ حق انجام اقدامات لازم برای جلوگیری از بهره‌برداری بی‌رویه از منابع جاندار و...

3- ایجاد جزایر مصنوعی: طبق ماده‌ی 56 کنوانسیون 1982، دولت ساحلی صلاحیت ایجاد و استفاده از جزایر مصنوعی، تاسیسات و ساختمانها را در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی دارد. در این صورت دولت ساحلی موظف است سایر دولتها را از وجود چنین جزایر و تاسیساتی آگاه نماید و در صورتی که این تاسیسات و جزایر بلا استفاده و متروکه شود، طبق استانداردهای بین‌المللی مبادرت به برچیدن آنها نماید. دولت ساحلی می‌تواند به منظور تضمین ایمنی دریانوردی، یک منطقه‌ی ایمنی پیرامون این تاسیسات به عرض 500 متر ایجاد کند.

4- تحقیقات علمی دریایی: یکی از تکالیف دولت ساحلی در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی این است که به دولتها و سازمانهایی که قصد انجام تحقیقات علمی دریایی دارند، کمک نماید و تسهیلات لازم را برای آنها فراهم سازد. البته این در صورتی است که این تحقیقات به اهداف صلح‌جویانه انجام پذیرد. تنها در صورتی دولت ساحلی می‌تواند مانع انجام این تحقیقات شود که انجام تحقیقات مزبور، اثر مخرب بر کاوش و بهره‌برداری از منابع منطقه داشته باشد و یا احتمالاً مستلزم حفاری و یا کاربرد مواد منفجره باشد.



لازم به ذکر است که دولت یا سازمانهایی که تحقیقات علمی دریایی انجام می‌دهند باید مرتباً دولت ساحلی را از روند و پیشرفت کار مطلع سازند و عنداللزوم بنا به درخواست دولت ساحلی، متخصصین آن دولت را نیز در امور تحقیقاتی مشارکت دهند.

5- مبارزه با آلودگی دریایی: طبق کنوانسیون 1982، دولت ساحلی در مورد حفاظت و نگهداری از محیط زیست دریایی صلاحیت دارد و می‌تواند به منظور مقابله با ریختن مواد زاید و ایجاد آلودگی ناشی از کشتیها، اقدام به وضع مقرراتی بنماید. چنانچه از سوی کشتیهای خارجی، تخلفات بسیار شدید و مشهود در خصوص محیط زیست دریایی و آلودگی آن صورت گیرد، دولت ساحلی می‌تواند اقدام به تعقیب و توقیف کشتی متخلف نموده و احیاناً ناخدای آنرا محاکمه نماید.

(ب) حقوق و تکالیف سایر دولتها

دولت ثالث در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی از سه نوع آزادی برخوردارند: آزادی کشتیرانی؛ آزادی پرواز؛ و آزادی تعبیه خطوط لوله و کابل.

1- آزادی کشتیرانی: طبق ماده‌ی 58 کنوانسیون 1982، کلیه‌ی دولتها از آزادی کشتیرانی در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی برخوردارند. استفاده از این حق باید به نحوی صورت گیرد که به منافع سایر دولتها لطمه‌ای وارد نسازد. همچنین دولتهایی که از این حق استفاده می‌کنند باید مقررات دولت ساحلی در زمینه‌ی کنترل آلودگی دریایی را رعایت کنند و در صورتی که دولت ساحلی دارای جزایر مصنوعی باشد، حق آزادی کشتیرانی برای دولتهای ثالث بسیار محدود خواهد شد.

2- آزادی پرواز: دولتهای ثالث براساس کنوانسیون 1982 از آزادی پرواز بر فراز منطقه‌ی انحصاری اقتصادی برخوردارند. البته استفاده از این حق نباید به منافع دیگر دولتها لطمه‌ای وارد سازد. همچنین دولتی که بر فراز این منطقه حق پرواز دارد، باید صلاحیت‌های دولت ساحلی در مورد کنترل و دفع مواد زاید و ریختن آنها به دریا را بپذیرد و همچنین به حریم جزایر مصنوعی دولت ساحلی وارد نشوند.

لازم به ذکر است که مقررات دولت ساحلی بر فراز منطقه‌ی انحصاری اقتصادی در هیچ زمینه‌ای حاکم نمی‌باشد، بلکه مقررات سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) در این منطقه قابلیت اعمال دارد.

3- آزادی تعبیه خطوط لوله و کابل: از دیگر حقوق دولتهای ثالث در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، تعبیه خطوط لوله و کابل است. دولت ساحلی تنها صلاحیتی که در این خصوص دارد این است که می‌تواند مسیر خطوط لوله را تعیین کند؛ با این حال تعیین مسیر کابلها مشروط به رضایت دولت ساحلی نیست. در عین حال، اگر قرار باشد که خطوط لوله و کابل از دریای سرزمینی دولت ساحلی عبور کند، دولت مزبور می‌تواند شرایط ورود کابلها و خطوط لوله را تعیین کند.

تحدید حدود منطقه‌ی انحصاری اقتصادی

ماده‌ی 74 کنوانسیون 1982 حقوق دریا مقرر می‌دارد که تحدید حدود دولتهای مجاور یا مقابل در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی قبل از هر چیز براساس توافق دولتهای مزبور به نحوی انجام خواهد گرفت که نتیجه عادلانه و منصفانه باشد. در غیر اینصورت، باید به سایر طرق حل و فصل اختلاف مندرج در فصل 15 کنوانسیون متوسل شد.



بر همین اساس، معمولا بین دولتهای مجاور یا مقابل در خصوص تحدید حدود منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، موافقت‌نامه‌هایی منعقد شده است که در این موافقت‌نامه‌ها معمولا اصل خط منصف پذیرفته شده است.

در برخی موارد، خصوصا زمانی که مرزهای فلات قاره و منطقه‌ی انحصاری اقتصادی متفاوت باشند، اختلافات مهمی بروز می‌کند. در این گونه موارد بر اساس ماده‌ی 74، مرزها باید بر اساس «راه حل منصفانه» تعیین شوند. باید خاطر نشان ساخت که انتخاب راه حل منصفانه بسیار مشکل است؛ زیرا ممکن است مرزی از لحاظ منطقه‌ی انحصاری اقتصادی منصفانه باشد ولی از لحاظ فلات قاره غیر منصفانه باشد. علت این اختلاف ملاحظات مختلفی است که در حصول راه حل عادلانه در هر مورد خاص مطرح می‌شود. بعنوان مثال، وجود منابع شیلات در تحدید حدود منطقه‌ی انحصاری اقتصادی عامل بسیار مهمی به شمار می‌رود؛ در حالی که عامل موثر در تحدید حدود فلات قاره، وجود منابع معدنی و کلوخه‌ها می‌باشد.

بنابراین، برای تحدید حدود منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، در هر مورد خاص بستگی به اوضاع و احوال، شرایط جغرافیایی، اقتصادی و منابع موجود در منطقه دارد. بعنوان مثال دیوان بین‌المللی دادگستری در سال 1984 در قضیه‌ی «خلیج ماین» که اختلافی بود فی‌مابین دو کشور آمریکا و کانادا، اظهار داشت:

خط تقسیم فلات قاره و مناطق ماهیگیری دو کشور باید با استفاده از معیارهای منصفانه و روشهایی ترسیم شود که در عمل با توجه به شکل جغرافیایی منطقه و سایر شرایط ذریبط، منجر به حصول نتیجه‌ای عادلانه شود. لذا دیوان معتقد بود که در این قضیه نمی‌توان میزان بهره‌برداری از منابع ماهیگیری یا نفت را معیار تحدید حدود قرار داد، بلکه شکل جغرافیایی منطقه، وضعیت خلیج ماین و دیگر شرایط خاص این قضیه باید مد نظر قرار گیرد.

آخرین مطلبی که در مورد منطقه‌ی انحصاری اقتصادی قابل ذکر است این است که طبق کنوانسیون 1982، کلیه‌ی قلمروهای خشکی در دریا می‌توانند برای خود دارای منطقه‌ی انحصاری اقتصادی جداگانه باشند. تنها استثنایی که در این خصوص وجود دارد، مربوط به صخره‌هایی است که محل سکونت بشری یا دارای حیات اقتصادی نمی‌باشند. در این صورت این صخره‌ها، دارای منطقه‌ی انحصاری اقتصادی یا فلات قاره نمی‌باشند.

- فلات قاره

الف) تعریف و مفهوم فلات قاره

در کنوانسیون 1958، اصطلاح فلات قاره به بخشی از بستر و زیر بستر دریا اطلاق شد است که ماورای دریای سرزمینی تا عمق 200 متری دریا و یا جلوتر از آن تا جایی که عمق آب اجازه‌ی استخراج منابع طبیعی آن را می‌دهد.

طبق این تعریف، به آن بخش از بستر ساحل که با شیب ملایمی تا فاصله‌ی زیادی پیش می‌رود و سپس با شیب تندی به طرف اعماق سرازیر می‌شود، فلات قاره نام گرفته است. بنابراین بر اساس کنوانسیون 1958، فلات قاره دارای دو مشخصه می‌باشد: یکی عمق 200 متر؛ و دیگری قابلیت استخراج و اکتشاف.

تعریف ارایه شده از سوی کنوانسیون 1958 دارای دو اشکال اساسی است: اولاً، ضابطه‌ی قابلیت اکتشاف با توجه به پیشرفت‌های علمی و تکنولوژی، ضابطه‌ی دقیق و مشخصی نیست؛ ثانیاً، عمق 200 متر یک حکم کلی است که بیانگر مفهوم فلات قاره به عنوان ادامه‌ی سرزمین دولت ساحلی نمی‌باشد.



به دلیل وجود این اشکالات بود که کنفرانس سوم حقوق دریاها در صدد ارایه‌ی تعریف جدیدی از فلات قاره برآمد. براساس ماده 76 کنوانسیون 1982 حقوق دریا، «فلات قاره تداوم طبیعی سرزمین اصلی دولت ساحلی است که از حد خارجی دریای سرزمینی شروع و به حد خارجی حاشیه‌ی قاره ختم می‌شود و در صورتی که حد خارجی حاشیه‌ی قاره از 200 مایل از خط مبدا کمتر باشد، حد خارجی فلات قاره 200 مایل خواهد بود. در هر حال حد خارجی فلات قاره نمی‌تواند از 350 مایل فراتر رود و همچنین فلات قاره نباید از 100 مایل دریایی بعد از محلی که عمق آن 2500 متر است، بیشتر شود».

این تعریف نیز دارای دو مشخصه است: 1- ضابطه‌ی زمین‌شناسی که گستره‌ی فلات قاره را تا حد خارجی حاشیه‌ی قاره تعیین کرده است؛ 2- ضابطه‌ی حقوقی که منطبق با منطقه‌ی انحصاری اقتصادی به عرض 200 مایل است، خواه فلات قاره به مفهوم زمین‌شناسی آن تا عرض 200 مایل ادامه پیدا کند، خواه پیدا نکند.

در صورتی که عرض فلات قاره تا 350 مایل از خط مبدا ادامه یابد، دول ساحلی بایستی درصد کمی از درآمد ناشی از بهره‌برداری از منابع طبیعی موجود در ماورای 200 مایل را به مقام اعماق، تسلیم کنند تا آن مقام کمکها را به کشورها با اولویت کشورهای توسعه نیافته اختصاص دهد.

ب) تاریخچه و سابقه‌ی تاریخی فلات قاره

ادعای حاکمیت دولت ساحلی بر فلات قاره برای اولین بار در سال 1944 از سوی کشور آرژانتین مطرح شد. اما بطور رسمی در سال 1945، «ترومن» رئیس جمهور وقت آمریکا با صدور اعلامیه‌ای بهره‌برداری از منابع طبیعی کف و زیر کف فلات قاره‌ی واقع در زیر آبهای آزاد مجاور ساحل آمریکا را در انحصار ایالات متحده قلمداد کرد و بهره‌برداری از آنها را تابع قوانین و مقررات آمریکا معرفی کرد.

بدنبال صدور این اعلامیه، تعدادی از کشورهای دیگر نیز از آن تبعیت کردند و بهره‌برداری از منابع طبیعی فلات قاره را در انحصار خود قرار دادند. اما هر کشوری عرض متفاوتی را برای فلات قاره‌ی خود تعیین کرده بود تا اینکه در سال 1956 کمیسیون حقوق بین‌الملل، فلات قاره را محدود به آن منطقه از دریا کرد که عمق آن حداکثر 200 متر بود و همین عبارت عیناً در کنوانسیون 1958 ژنو راجع به فلات قاره، پذیرفته و تکرار شد. بعداً در سال 1982، کنوانسیون حقوق دریا تعریف جدیدی از فلات قاره ارایه داد که در فوق تعریف آن گذشت.

ج) نظام حقوقی فلات قاره

1- حقوق دولت ساحلی در فلات قاره

دولت ساحلی در فلات قاره از حقوق «حاکمه، انحصاری و غیر اعلامی (ذاتی)» برخوردار است. منظور از حقوق حاکمه، این است که دولت ساحلی از حق حاکمیت مطلق در اکتشاف فلات قاره و بهره‌برداری از منابع طبیعی آن برخوردار است. منظور از انحصاری این است که اگر دولت ساحلی به اکتشاف فلات قاره یا بهره‌برداری از منابع طبیعی آن نپردازد، هیچ دولتی بدون موافقت صریح دولت ساحلی نمی‌تواند به این عملیات مبادرت ورزد؛ و منظور از غیر اعلامی (ذاتی) این است که برای تصرف فلات قاره، دولت ساحلی نیازی به صدور اعلامیه ندارد، بلکه این حقوق جزو حقوق ذاتی دولت ساحلی است و نحوه و زمان استفاده از آن را دولت ساحلی به تشخیص خود تعیین می‌کند.

سوالی که ممکن است مطرح شود این است که منابع طبیعی فلات قاره به چه منابعی اطلاق می‌شود؟ در پاسخ باید



گفت منظور از منابع طبیعی موجود در فلات قاره عبارتند از: منابع معدنی و سایر منابع بی‌جان بستر و زیر بستر دریا و نیز موجودات جاندار ثابت در کف دریا (یعنی موجوداتی که هنگام صید در بستر دریا بی‌حرکتند و بدون اینکه تماس داریم با بستر دریا داشته باشند، قادر به حرکت نیستند).

2- حقوق دولتهای ثالث در فلات قاره

حقوق دول ثالث در فلات قاره دقیقاً همان حقوق موجود در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی می‌باشد که عبارتند از: حق پرواز بر فراز آبهای فوقانی فلات قاره؛ حق کشتیرانی در آبهای فوقانی فلات قاره؛ و حق تعبیه‌ی خطوط لوله و کابل در فلات قاره.

د) تحدید حدود فلات قاره

اصل اولیه در تحدید حدود فلات قاره‌ی دولتهای مقابل یا مجاور یکدیگر، توافق آنها می‌باشد. به عبارتی قبل از هر چیز، تعیین خط مرزی فلات قاره‌ی دولتهای مجاور یا مقابل براساس موافقت بین آنها انجام خواهد گرفت.

در صورت عدم موافقت، خط مرزی به صورت یک خط منصف که تمام نقاط آن از نزدیکترین نقاط خط مبدا به یک فاصله باشد، خواهد بود.

این دو روش در کنوانسیون 1958 ژنو راجع به فلات قاره نیز ذکر شده است. بنابراین، در سالهای بعد از 1958، کشورهای که فلات قاره‌ی آنها مشترک می‌باشد، خطوط مرزی را یا براساس توافق تعیین کرده‌اند و یا براساس خطوطی که طبق فرمول فوق به صورت یک خط منصف یا میانی کشیده می‌شود.

در صورتی که اوضاع و احوال به گونه‌ای باشد که نتوان از خط منصف استفاده کرد و بین دولتهای مجاور یا مقابل توافقی در مورد خط مرزی حاصل نشود، بر اساس کنوانسیون 1982 حقوق دریا، خطوط مرزی باید به گونه‌ای تعیین شود که نتیجه‌ی آن عادلانه و منصفانه باشد. پیدا کردن راه حل منصفانه، کار بسیار مشکلی است؛ چرا که به عوامل متعددی بستگی دارد و در مورد هر اختلاف این عوامل و شرایط با یکدیگر متفاوت است. مثلاً در رسیدن به راه حل منصفانه باید عرفهای بین‌المللی، اصول عمومی حقوق، رویه‌های قضایی، عوامل زمین‌شناختی و جغرافیایی، شکل طبیعی سواحل و... مورد توجه قرار گیرند.

یکی از مهمترین مواردی که از این شیوه (شیوه‌ای که نتیجه‌ی آن عادلانه باشد) برای تحدید حدود فلات قاره استفاده شده است، تحدید حدود فلات قاره‌ی دریای شمال بین سه کشور هلند، آلمان و دانمارک می‌باشد که توسط دیوان بین‌المللی دادگستری در سال 1969 صورت گرفت. از آنجا که این سه کشور در مورد تحدید حدود فلات قاره به توافق نرسیده بودند و ترسیم خط منصف نیز (به دلیل اینکه در این صورت بخش بسیار کوچکی از فلات قاره در اختیار آلمان که سواحل گسترده‌ای داشت قرار می‌گرفت) امکان‌پذیر نبود، مساله نزد دیوان بین‌المللی دادگستری مطرح شد. دیوان در این قضیه اظهار داشت که ترسیم خطوط مرزی فلات قاره باید به گونه‌ای انجام پذیرد که بیشترین میزان ممکن از فلات قاره که ادامه‌ی طبیعی سرزمین یک کشور می‌باشد بدون اینکه با امتداد طبیعی سرزمین دولتهای دیگر تداخل ایجاد کند، در اختیار دولت ساحلی قرار گیرد.

بنابراین، در مواردی که بین دولتهای طرف اختلاف توافق حاصل نشود و یا به دلایلی امکان ترسیم خط منصف نباشد، باید اوضاع و احوال خاص قضیه را در نظر گرفت و به گونه‌ای خطوط مرزی فلات قاره را ترسیم کرد که



نتیجه‌ی آن عادلانه باشد. دیوان بین‌المللی دادگستری در سال 1969، عوامل قابل لحاظ در تحدید حدود فلات قاره‌ی بین سه کشور هلند، آلمان و دانمارک را به قرار زیر بیان کرد:

1- شکل عمومی ساحل طرفین و نیز وجود هر گونه خصوصیت خاص و غیر متعارف؛ 2- ساختار فیزیکی و زمین‌شناختی و همچنین منابع طبیعی فلات قاره؛ 3- توجه به رابطه‌ی معقول بین وسعت فلات قاره‌ی کشور همجوار و طول ساحل آن کشور.

بنابراین، پس از صدور رای دیوان، سه کشور توافق کردند که طبق موافقت‌نامه‌ی، دو کشور دانمارک و هلند برخی از قسمت‌های فلات قاره‌ی خود را که در صورت ترسیم خط منصف به آنها تعلق می‌گرفت، در اختیار آلمان قرار دهند.

6- دریای آزاد (High Seas - Open Seas)

الف) تعریف و مفهوم دریای آزاد

در کنوانسیون 1958 دریای آزاد، دریای آزاد به شرح زیر تعریف شده است: «تمام بخش‌های دریا که جزو دریای سرزمینی یا آب‌های داخلی یک کشور نمی‌باشد».

با توجه به ایجاد مفهوم منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و آب‌های مجمع‌الجزایری، کنوانسیون 1982 در ماده‌ی 86 خود، دریای آزاد را شامل «تمام قسمت‌های دریا که جزو منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، آب‌های مجمع‌الجزایری، دریای سرزمینی و آب‌های داخلی یک دولت نیست» می‌داند.

نکته: ماده‌ی 86 کنوانسیون به هیچ وجه آزادی‌هایی را که کشورها به موجب ماده‌ی 58 کنوانسیون 1982 در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی برخوردارند، محدود نمی‌کند.

ب) ماهیت حقوقی دریای آزاد

نظریات کلاسیک

1- شیء متعلق به همه (Res Communis)

برخی از حقوقدانان و دانشمندان معتقد بودند که دریای آزاد، متعلق به عموم است و به منزله‌ی مال مشترک و مشاع و تابع مقررات بین‌المللی است. این نظریه خواهان ایجاد نوعی «مالکیت مشترک» بود، به این نحو که دریای آزاد ملکی است که همه‌ی اعضای جامعه‌ی بین‌المللی بطور مشاع حق استفاده از آنرا دارند.

اما با توجه به وضعیت کنونی دریای آزاد، رویه‌ی دولتها و نحوه‌ی استفاده‌ی آنها از دریای آزاد، [5] می‌توان به این نتیجه رسید که دولتها قصد مشاع دانستن آنرا ندارند و آنرا بعنوان شیئی که متعلق به عموم و همه‌ی اعضای جامعه‌ی بین‌المللی باشد، نپذیرفته‌اند.

2- شیء متعلق به هیچ‌کس یا مال بلا صاحب (Res Nullius)



برخی دیگر از حقوقدانان و دانشمندان بر این عقیده‌اند که دریای آزاد منطقه‌ای است که به هیچ کس تعلق ندارد و خارج از هر گونه صلاحیت سرزمینی کشورها است. به این معنی که هیچ کشوری صلاحیت انحصاری در دریای آزاد نداشته و هیچ گونه حق مستقیمی در این خصوص ندارد، بلکه در واقع هر کشوری طبق مقررات حقوق بین‌الملل قادر به اعمال برخی از صلاحیتها در دریای آزاد می‌باشد.

این نظریه (نظریه مال بلا صاحب)، از سوی قدرتهای بزرگ ارایه شده بود؛ چرا که با ترویج این مفهوم و با نفی حاکمیت و مالکیت همهی دولتها در دریای آزاد، خود می‌توانستند با استفاده از امکانات و قدرت خود، میدان عمل وسیع‌تری در عرصه دریای آزاد داشته باشند و منافع سیاسی، اقتصادی و نظامی خود را تضمین نمایند.

اشکال وارد بر این نظریه: بزرگترین اشکال و ایرادی که به این نظریه وارد است این است که دریای آزاد را به منزله‌ی طعمه‌ای قرار داده است که هر دولتی که قویتر باشد، می‌توان زودتر آنرا تصاحب کند. بدیهی است که در این میان اکثر دولتهای توسعه‌نیافته، دولتهای کمتر توسعه‌یافته، دولتهای در حال توسعه، دولتهای محصور در خشکی و یا دولتهای دارای شرایط نامساعد جغرافیایی، قربانی اصلی این نظریه خواهند بود.

نظریات جدید

با توجه به مشکلاتی که از اعمال دو نظریه کلاسیک بوجود می‌آمد، دولتها سعی کردند بحثهای حقوقی جدیدی را در مورد ماهیت حقوقی دریای آزاد، مطرح کرده و نظریات جدیدی ارایه کنند که مهمترین آنها عبارتند از: نظریه قانونمندی؛ نظریه معقولیت و نظریه مصالح عامه.

الف) نظریه قانونمندی

طبق این نظریه که از اوایل قرن 20 ارایه شد، تدوین یک نظام حقوقی خاص که بر دریای آزاد حکومت کند، و آنرا قانونمند سازد، امری ضروری است. به عقیده طرفداران این نظریه، ما در دریای آزاد شاهد چندگانگی نظامهای حقوقی هستیم که همزمان با هم دارای اعتبار هستند ولی فقط یکی از آنها را می‌توانیم در خصوص کشتی واقع در دریای آزاد موثر بدانیم و آن نظامی حقوقی و قانون دولت صاحب پرچم است.

ب) نظریه معقولیت

این نظریه اولین بار توسط حقوقدانان آمریکایی مطرح شد. طبق این نظریه، هر دولتی به صلاحدید خود هر اقدامی که آنرا عاقلانه بداند می‌تواند در دریای آزاد انجام دهد. بنابراین، قواعد حقوقی در دریای آزاد تابع قدرت سیاسی دولتها می‌باشد. علت اصلی طرح این نظریه، صرفاً توجیه اقدامات نظامی و آزمایشهای هسته‌ای آمریکا در عرصه دریاهای اقیانوسها بود.

ج) نظریه مصالح عامه یا استفاده همگانی

این نظریه که از سوی کشورهای در حال توسعه ارایه شده است بیان می‌دارد که دریای آزاد و منابع موجود در آن، نباید منحصر در اختیار قطب‌های صنعتی و قدرتمند جهان باشد، بلکه استفاده از این منابع باید با در نظر گرفتن مصالح همگانی کلیه کشورهای صورت گیرد.



ج) نظام حقوقی دریای آزاد

مبنای اصلی و محور اساسی نظام حقوقی دریای آزاد، «اصل آزادی دریاها» است. به موجب ماده‌ی 2 کنوانسیون 1958 و مواد 87 و 89 کنوانسیون 1982، دریای آزاد به روی کلیه دولتها اعم از ساحلی و غیر ساحلی باز است و هیچ دولتی نمی‌تواند ادعای مشروعی به منظور حاکمیت بر بخشی از آن داشته باشد.

طبق ماده‌ی 88 کنوانسیون، دریای آزاد مخصوص استفاده‌ی مسالمت‌آمیز است؛ هر چند ممکن است مورد استفاده‌ی نیروهای دریایی قرار گیرد، ولی استفاده از آن برای هدفهای تهاجمی، نقض ماده‌ی 88 و همچنین نقض بند 4 ماده‌ی 2 منشور ملل متحد است. [6]

ماده‌ی 301 کنوانسیون 1982 نیز اظهار داشته است که دولتهای عضو باید از هرگونه تهدید یا استفاده از زور در دریای آزاد، که مغایر با منشور ملل متحد است، خودداری کنند.

بنابراین، اصل اولیه در استفاده از دریای آزاد، اصل آزادی دریاها و اصل استفاده‌ی صلح‌آمیز از دریای آزاد می‌باشد. با این حال، معاهدات و کنوانسیونهای بین‌المللی، حقوق و تکالیفی را برای دولتها در عرصه‌ی دریای آزاد برشمرده‌اند که به مهمترین آنها اشاره می‌شود.

1- آزادی کشتیرانی

کشتیهای همه‌ی دولتها خواه جنگی، دولتی یا تجاری حق دریانوردی در دریای آزاد را دارند و هیچ دولتی نمی‌تواند از کشتیهای تجاری خارجی بخواهد به کشتیهای جنگی ادای احترام کنند. بنابراین، هر گونه مراسم و تشریفات دریایی صرفاً ناشی از نزاکت یا ناشی از قوانین و مقررات داخلی کشورهاست.

اصل آزادی کشتیرانی در ماده 90 کنوانسیون صراحتاً بدین شرح بیان شده است: «هر دولتی خواه ساحلی یا بدون ساحل، حق دارد با کشتیهایی که حامل پرچمش می‌باشند، در دریای آزاد دریانوردی کند».

نکته: نباید تصور کرد که چون دریای آزاد متعلق به هیچ کس نیست، بی‌قانونی و هرج و مرج بر آن حاکم است. بلکه نظم حقوقی در این بخش از دریا، از طریق همکاری حقوق بین‌الملل و قوانین ملی دولتهایی که دارای پرچم دریایی هستند برقرار می‌شود. نظم حقوقی در دریای آزاد در درجه‌ی اول مبتنی بر این قاعده‌ی حقوق بین‌الملل است که «هر کشتی در دریای آزاد باید تابعیت یک کشور را داشته باشد و پرچم آن دولت را برافرازد». با اعمال این قاعده، کشتی، کالاها و اشخاص روی آن تابع قانون دولت صاحب پرچم خواهد بود.

براساس قواعد حقوق بین‌الملل، هر دولتی خود شرایطی را که برطبق آن کشتیها می‌توانند زیر پرچم آن دریانوردی کنند تعیین می‌کند. همچنین دولت مزبور باید برای کشتیهایی که مجاز به استفاده از پرچمش می‌باشند، گواهینامه‌ی رسمی صادر کند و اسناد و مدارک مربوط به آن را در اختیار کشتی بگذارد.

علاوه بر آن، یک دولت حق دارد کشتیهایی را که بدون مجوز، با پرچمش دریانوردی می‌کنند، مجازات کند. همچنین تمام کشتیها، اشخاص و کالاهای واقع در روی کشتی، تا زمانی که در دریای آزاد هستند تحت حاکمیت دولت صاحب پرچم قرار دارند. بنابراین، براساس آنچه گفته شد، تنها دولت صاحب پرچم مسئول حفظ نظم کشتی و رعایت مقررات بین‌المللی در دریای آزاد می‌باشد.



برای اینکه يك كشتي بتواند پرچم دولتي را برافرازد، بايد تابعیت آن کشور را داشته باشد. اعطای تابعیت نیز از طریق ثبت كشتي در آن کشور صورت می‌گیرد. شرایط ثبت كشتيها را هر کشوري به صلاحديد خود تعیین می‌کند. بنابراین، این شرایط از کشوري به کشور دیگر کاملاً متفاوت و متغیر می‌باشد.

برخی اوقات ملاحظه شده است که مالکیت كشتي با تابعیت كشتي کاملاً متفاوت است. به این معنی که صاحبان برخی كشتيها، برای فرار از مالیات و سایر عوارض مربوط به كشتي، اقدام به ثبت كشتي خود در کشورهایی می‌نمایند که قوانین و مقررات آسانتری برای ثبت كشتي دارند و با ثبت كشتي خود در آن کشور، تابعیت آن کشور را کسب می‌کنند و پرچم آن کشور را بر فراز خود نصب می‌کنند. به این گونه پرچمها، «پرچمهای مصلحتی» [7] گفته می‌شود. بعنوان مثال کشور «لیبریا» [8] و «پاناما» بزرگترین تناژ ثبت كشتيها را به خود اختصاص داده‌اند.

به منظور جلوگیری از گسترش پرچمهای مصلحتی، ماده‌ی 5 کنوانسیون 1958 مقرر می‌دارد: «باید بین كشتي و دولت صاحب پرچم، علقه و رابطه‌ی واقعی یا ذاتی وجود داشته باشد، بطوري که دولت صاحب پرچم بتواند صلاحیتهای اداری، فنی و اجتماعی خود را به طور موثر در خصوص آن كشتي اعمال نماید».

ایجاد علقه‌ی واقعی بین كشتي و دولت صاحب پرچم، معمولاً از طریق برقراری شرایطی در مورد تابعیت صاحبان كشتي، تابعیت خدمه‌ی آن، محل ساخت كشتي و... به مرحله‌ی اجرا گذاشته می‌شود. مثلاً دولت انگلستان این شرایط را برای ثبت كشتي در کشور خود مد نظر قرار داده است.

با توجه به آنچه گفته شد، در دریای آزاد، دولت صاحب پرچم، صلاحیت انحصاری بر كشتي، محموله، خدمه و افراد واقع بر روی كشتي دارد. با این حال، استثنائاتی بر اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم وارد شده است که مختصراً بیان می‌شود.

استثنائات صلاحیت دولت صاحب پرچم

اول: تعقیب فوری

«تعقیب فوری» [9] يك كشتي خارجی هنگامی صورت می‌گیرد که كشتي مزبور قوانین و مقررات دولت ساحلی را در یکی از مناطق تحت صلاحیت آن کشور (ابهایی داخلی، دریای سرزمینی، منطقه‌ی مجاور، منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و فلات قاره) نقض کرده، برای فرار از مجازات به دریای آزاد روی آورد. دولت ساحلی می‌تواند تحت شرایطی كشتي خاطی را مورد تعقیب قرار داده، مجازات کند. بعنوان مثال اگر كشتي خارجی در یکی از مناطق مزبور اقدام به ماهیگیری غیرقانونی کرده باشد، حق تعقیب فوری برای دولت ساحلی ایجاد می‌شود و می‌تواند در صورت لزوم اقدام به توقیف و ضبط اموال كشتي متخلف نماید.

ماده‌ی 111 کنوانسیون 1982، شرایط تعقیب فوری را به نحو زیر بیان داشته است:

☺ تعقیب باید الزاماً از یکی از مناطق تحت صلاحیت دولت ساحلی شروع شده باشد، و زمانی آغاز شود که كشتي خارجی یا یکی از قایقهای آن هنوز در یکی از مناطق تحت صلاحیت دولت ساحلی باشد؛

☺ تعقیب باید هنگامی صورت گیرد که قوانین و مقررات دولت ساحلی در مناطق تحت صلاحیت توسط كشتي خارجی نقض شده باشد؛



- ☺ حق تعقیب فوری به محض ورود کشتی خارجی به دریای سرزمینی کشور خود یا کشور ثالث از بین می‌رود؛
- ☺ تعقیب هنگامی آغاز می‌شود که علامت سمعی یا بصری برای توقف که از فاصله‌ی متعارف قابل شنیدن یا دیدن باشد، به کشتی خارجی داده شده باشد؛
- ☺ تعقیب فقط توسط کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای نظامی یا سایر کشتی‌ها یا هواپیماهایی که به وضوح علامت‌گذاری شده و مشخص شده که در خدمت دولت ساحلی بوده و مجاز به تعقیب هستند، اعمال شود؛
- ☺ صرف وجود سوء ظن نباید باعث تعقیب شود، بلکه دولت تعقیب کننده باید دلایل موجهی برای تعقیب داشته باشد. در غیر اینصورت، مسئول جبران خسارات وارده به کشتی و خدمه‌ی آن می‌باشد؛
- ☺ تعقیب باید پیوسته و بی‌وقفه باشد؛
- ☺ حق تعقیب شامل غرق کردن کشتی خارجی مورد تعقیب نمی‌شود، اما غرق اتفاقی در جریان توقیف عمل غیرقانونی محسوب نمی‌شود

دوم: دزدی دریایی

- دزدی دریایی [10] تا قبل از انعقاد کنوانسیون‌های حقوق دریا نیز از لحاظ حقوق عرفی، جرم بین‌المللی تلقی شده و کلیه‌ی دولت‌ها در مبارزه با آن صالح شناخته شده‌اند. لازم به ذکر است که دزدی دریایی، شامل هواپیما ربابی در دریای آزاد نیز می‌شود.
- علاوه بر آن، کلیه‌ی کشورها باید حتی‌الامکان برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر مکانی که از صلاحیت همه‌ی دولت‌ها خارج است، با یکدیگر همکاری کنند. مثلاً همه‌ی دولت‌ها مکلفند به کشتی یا هواپیماهایی که گرفتار حمله و یورش دزدان دریایی شده، کمک‌رسانی کنند.
- دزدی دریایی، طبق ماده‌ی 101 کنوانسیون 1982 شامل موارد زیر می‌شود:
- ☺ هر عمل غیرقانونی، خشونت‌بار، ضبط، یا هر عمل غارتگرانه‌ای که برای مقاصد شخصی توسط خدمه یا مسافرین یک کشتی یا هواپیماهای شخصی در موارد زیر صورت گیرد:
- الف: در دریای آزاد علیه کشتی یا هر هواپیماهای دیگر یا علیه اشخاص و اموال موجود در آنها؛
- ب: علیه کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموالی که در حوزه‌ی صلاحیت هیچ دولتی قرار ندارد؛
- ☺ هر گونه مشارکت داوطلبانه در هدایت و اداره‌ی یک کشتی یا هواپیما، با علم به اینکه آن کشتی یا هواپیما به دزدی دریایی اشتغال دارد؛
- ☺ هر عمل تحریک‌آمیز یا تسهیل عمدی اعمالی که در بندهای 1 و 2 ذکر شده است.



کلیه دولتها می‌توانند، در دریای آزاد یا هر محل دیگری که از حوزه صلاحیت دولتها خارج است، کشتی یا هواپیمای دزد دریایی را که با دزدی دریایی تصرف شده و در دست دزدان دریایی است، توقیف کنند، افراد حاضر در آن را بازداشت و اموال موجود در آن را ضبط کنند.

لازم به ذکر است که کشتیهایی که مورد دزدی دریایی قرار گرفته‌اند فقط توسط کشتی‌های جنگی یا سایر کشتی‌های دولتی که مجاز به توقیف می‌باشند، قابل توقیف هستند. و دادگاه‌های دولت توقیف کننده می‌توانند با رعایت حقوق کشورهای ثالث، در خصوص دزدان دریایی و اموال ضبط شده تصمیم‌گیری نمایند. بدیهی است چنانچه کشوری بدون دلایل کافی مبادرت به توقیف و ضبط اموال این کشتیها نماید، مسئول جبران کلیه خسارات وارده می‌باشد.

علاوه بر این، دزدی دریایی فقط توسط کشتیها یا هواپیماهای خصوص علیه سایر کشتیها و هواپیماهای خصوصی قابل ارتکاب است. اما چنانچه دزدی دریایی توسط کشتی جنگی یا دولتی و یا ناو هوایی کشوری که خدمه آن شورش کرده و اختیار آن کشتی یا ناو را به دست گرفته‌اند، انجام گیرد، مثل آن است که آن اعمال در کشتی یا ناو خصوصی صورت گرفته است.

سوم: حق بازدید و تفتیش [11]

کشتیهای جنگی در دریای آزاد، به منظور اجرای قواعد حقوق بین‌الملل، در مواقعی که دلیل موجهی داشته باشند که یک کشتی خصوص یا تجاری، مرتکب یکی از اعمال زیر شده است، می‌تواند آنرا متوقف کند و مورد بازرسی و تفتیش قرار دهد.

دزدی دریایی؛ تجارت برده؛ حمل و نقل مواد مخدر؛ پخش برنامه‌های رادیویی و تلویزیونی غیرمجاز؛ کشتی بدون تابعیت باشد؛ کشتی دارای تابعیت دولت متبوع کشتی جنگی را داشته باشد اما بدون پرچم باشد یا پرچم خارجی را برافراشته باشد.

بنابراین، کشتیهای جنگی و دولتی غیر تجاری را نمی‌توان مورد بازدید قرار داد. ثانیاً حق بازدید فقط برای کشتیهای جنگی وجود دارد. همچنین حق بازدید و بازرسی نه تنها ممکن است در مورد اسناد و مدارک مربوط به اجازه حمل پرچم باشد، بلکه می‌تواند به عرشه کشتی نیز کشیده شود.

نکته دیگر اینکه چنانچه تخلف کشتی فقط پخش برنامه‌های رادیویی و تلویزیونی غیرمجاز باشد، فقط کشتیهای جنگی دولت صاحب پرچم می‌تواند اقدام به بازدید و بازرسی از کشتی متخلف نماید.

چهارم: حمل و نقل برده

هر کشوری برای جلوگیری و مجازات حمل و نقل برده در دریای آزاد و نیز جلوگیری از استفاده غیر مجاز از پرچم آن کشور، به منظور حمل و نقل برده، باید کلیه اقدامات موثر را به وسیله کشتیهای که مجاز به برافراشتن پرچم آن کشور هستند، به عمل آورد.

از لحاظ حقوق بین‌الملل و بر اساس ماده 99 کنوانسیون 1982 حقوق دریا، بردگان، به هر کشتی صرف نظر از پرچم و تابعیت آن پناهنده شوند، آزاد محسوب می‌شوند.



علاوه بر آن، به بردگی گرفتن در جهت مالکیت بر انسان و خرید و فروش آنان، به ویژه در مورد زنان و کودکان، جنایت علیه بشریت بوده و رسیدگی به آن در صلاحیت دیوان کیفری بین‌المللی (ICC) [12] است.

لازم به ذکر است که تجارت برده، مانند دزدی دریایی جرم بین‌المللی تلقی نمی‌شود و چنانچه کشتی مورد بازدید و بازرسی به تجارت برده اشتغال داشته باشد، باید برای محاکمه به دولت صاحب پرچم تحویل شود. بنابراین فقط حق بازرسی و تفتیش از کشتی مظنون به حمل و نقل و تجارت برده برای کلیه دولتها وجود دارد نه محاکمه مرتکبین.

پنجم: حق دفاع از خود

گاهی دولتها می‌توانند حتی در غیر مواقع جنگ، مدعی حق دخالت در کشتی تجاری خارجی برای دفاع از خود شوند، اما حقوق بین‌الملل در این مساله، دارای ابهام است و آنرا صراحتاً مشخص نکرده است. به عنوان مثال، فرانسه برای توجیه توقیف کشتیهای تجاری خارجی حامل اسلحه برای جنبش آزادیبخش الجزایر در دهه 1950 به «دفاع از خود» استناد کرد. اما اینگونه توقیفها توسط اغلب کشورهای صاحب پرچم به عنوان اقدامی غیرقانونی محکوم شده بود.

علاوه بر این، پذیرش این مطلب که یک کشتی خارجی بتواند در دریای آزاد امنیت یک دولت ساحلی را تهدید کند، بسیار سخت است و حقوقدانان در آن تردید دارند. با این حال، برخی حقوقدانان این حق را برای دولت ساحلی با اعمال دو شرط قایل شده‌اند و آن دو شرط عبارت است از: خطر کشتی خارجی بسیار جدی باشد؛ و دیگر اینکه دولت ساحلی ظن قوی داشته باشد که کشتی خارجی فعالیت‌های خطرناک برای امنیت وی انجام می‌دهد.

- آزادی صید و ماهیگیری

کلیه دولتها از این حق برخوردارند که اتباع آنها بتوانند در دریای آزاد به صید ماهی و سایر موجودات زنده بپردازند، به این شرط که مقررات کنوانسیون 1982 و تعهدات ناشی از معاهدات دو یا چند جانبه را رعایت کنند.

براساس مقررات کنوانسیون، دولتها متعهد هستند که به منظور حفظ و نگهداری و توزیع عادلانه منابع جاندار دریاها، با یکدیگر و سازمانهای بین‌المللی همکاری نموده و مانع از صید بی‌رویه و انهدام نسل برخی از انواع ماهیها و پستانداران دریایی شوند.

بنابراین، آزادی صید در دریای آزاد مطلق نیست، بلکه دولتها باید تا آن حد از منابع جاندار دریایی استفاده کنند که نسل آنها به خطر نیافتد.

لازم به ذکر است که کلیه کشتیها و قایق‌هایی که در دریای آزاد اقدام به ماهیگیری و صید می‌کنند، از لحاظ صلاحیت، تابع قوانین و مقررات دولت صاحب پرچم می‌باشند.

دولتهایی که مجاور یکدیگر هستند می‌توانند با انعقاد معاهدات بین‌المللی، نظم حقوقی خاصی در مورد حفاظت، مدیریت، نگهداری و بهره‌برداری از منابع جاندار دریایی در دریای آزاد مجاور خود ایجاد کنند. از جمله این معاهدات می‌توان به معاهده چند جانبه منعقد فیما بین فرانسه، آلمان، بلژیک، دانمارک، انگلستان و هلند در مورد ماهیگیری در دریای شمال، مورخ 1882 اشاره نمود که بعداً این موافقت‌نامه در سال 1955 مورد اصلاح قرار گرفت.



آخرین نکته‌ای که راجع به آزادی صید و ماهیگیری لازم به ذکر است این است که کلیه کشتیها، تحت هر پرچمی باشند، باید از گسترده تورهای عظیم ماهیگیری در مسیر پر رفت و آمد کشتیرانی خودداری نمایند؛ زیرا این امر موجب اخلاص در آزادی کشتیرانی در دریای آزاد می‌گردد.

3- آزادی پرواز

کلیه دولتها اعم از ساحلی و غیر ساحلی می‌توانند با رعایت شرایط مندرج در کنوانسیون 1982 و سایر قواعد حقوق بین‌الملل از آزادی پرواز بر فراز دریای آزاد برخوردار باشند. در این منطقه مقررات کنوانسیون 1944 شیکاگو اعمال می‌شود.

کنوانسیون 1944 شیکاگو، در خلال جنگ جهانی دوم تشکیل شد تا به بررسی مسایل هوانوردی و پروازهای بین‌المللی بعد از جنگ بپردازد. در این کنفرانس بود که حقوق بین‌الملل عمومی مربوط به هوانوردی و پرواز تدوین شد. کشورهای متعاقد این کنوانسیون، مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی، استانداردها، آیین‌های استفاده از وسایل ارتباطی را مورد تصویب و پذیرش قرار دادند. یکی از مهمترین دستاوردهای این کنوانسیون، تشکیل سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) می‌باشد که در سال 1947 تاسیس شد. مهمترین اصلی که اعضای این کنوانسیون بر آن تاکید داشتند، اصل صلاحیت و حاکمیت انحصاری دولتها بر فضای فوقانی سرزمین خود بود. همچنین اعضای این معاهده متعهد شدند که کلیه هواپیماها و وسایل پروازی خود را به ثبت برسانند.

4- آزادی تعبیه خطوط لوله و کابلهای زیردریایی

کلیه دولتها می‌توانند کابلهای لوله‌های زیردریایی را در بستر دریای آزاد در ماورای فلات قاره قرار دهند؛ مشروط بر اینکه در کار لوله‌ها و کابلهایی که قبلاً مستقر گردیده اختلال ایجاد نکند.

کلیه دولتها مکلفند قوانین و مقررات لازم را برای مجازات کشتیها و اشخاصی که تعدا یا از روی بی‌احتیاطی به کابل یا لوله‌های زیردریایی صدمه می‌زنند، وضع نمایند.

دولت صاحب پرچم، مسئول اقدامات کشتی خود بوده و باید اقدامات قانونی لازم را برای تعقیب افراد متخلف به عمل آورد، مگر در صورتی که اقدامات کشتی برای نجات جان افراد یا نجات کشتی ضروری باشد.

5- آزادی تحقیقات علمی در دریای آزاد و تاسیس جزایر مصنوعی

همانطور که قبلاً گفتیم، دولتها و سازمانهای بین‌المللی می‌توانند در فلات قاره و دریای آزاد به تحقیقات علمی دریایی بپردازند و یا اقدام به تاسیس جزایر مصنوعی نمایند. اما محدودیت دولتها در فلات قاره نسبت به دریای آزاد بیشتر است.

تحقیقات مزبور صرفاً باید به اهداف صلح‌آمیز باشد و نباید مخل استفاده‌های مشروع از دریا باشد. همچنین انجام تحقیقات نمی‌تواند مبنایی برای تسلط بر بخشی از دریا یا منابع موجود در آن باشد.

7- تنگه‌های بین‌المللی



تعریف تنگه

تنگه‌ی بین‌المللی از لحاظ کنوانسیون 1958، به آبراهی گفته شده است که یک دریای آزاد را به دریای آزاد دیگر و یا به دریای سرزمینی یک کشور وصل می‌کند و از آن به منظور کشتیرانی بین‌المللی استفاده می‌شود.

در ماده‌ی 37 کنوانسیون 1982 تنگه‌ی بین‌المللی به نحو زیر تعریف شده است: «تنگه‌هایی که یک دریای آزاد یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی را به یک دریای آزاد یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی دیگر پیوند دهد و به منظور کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند».

رژیم حقوقی تنگه‌ها

1- نظام حقوقی عام تنگه‌های بین‌المللی

در مورد رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی، بین کشورهای مختلف به دلیل اختلاف در منافع هر یک از آنها، تفاوت نظر شدیدی وجود داشت. برخی از دولت‌ها که همجوار تنگه‌ها بودند و وجود تنگه‌ها از لحاظ امنیتی و استراتژیکی برای آنها خیلی حایز اهمیت بود، خواهان اعمال رژیم عبور بی‌ضرر از تنگه‌های بین‌المللی بودند. این کشورها عبور کشتیهای جنگی را منوط به اجازه می‌دانستند و فقط عبور کشتیهای تجاری را بلامانع می‌دانستند.

در مقابل آنها، کشورهای قدرتمند همجوار اقیانوسها، که عمدتاً دارای ناوگانهای عظیم تجاری و نظامی می‌باشند، خواهان حق عبور ترانزیتی در تنگه‌های بین‌المللی بودند. چرا که آنها معتقد بودند با اعمال رژیم عبور بی‌ضرر، آزادی کشتیرانی برای قدرتهای بزرگ، بسیار محدود می‌شود.

با توجه به همین اختلاف نظرها بود که کنوانسیون حقوق دریا، «عبور ترانزیت» از تنگه‌های بین‌المللی را به رسمیت شناخت اما در صورتی که تنگه‌ی مزبور دریای سرزمینی یک یا چند کشور را به دریای آزاد متصل کند، حق عبور ترانزیت در آنها وجود ندارد.

منظور از حق عبور ترانزیت، آزادی کشتیرانی و آزادی پرواز بر فراز تنگه‌های بین‌المللی می‌باشد.

بررسی عبور ترانزیت

حق عبور ترانزیت دربرگیرنده‌ی دو مفهوم زیر است: آزادی کشتیرانی و آزادی پرواز.

الف: آزادی کشتیرانی

حق عبور ترانزیتی متضمن عبور آزاد کشتیهای جنگی و عبور زیردریاییها از تنگه‌های مورد استفاده‌ی بین‌المللی است. به موجب کنوانسیون 1982 حقوق دریا، نظام عبور ترانزیت شامل تنگه‌هایی است که مورد استفاده‌ی کشتیرانی بین‌المللی جهت عبور از بخشی از دریای آزاد یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی به بخش دیگری از دریای آزاد یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی قرار می‌گیرند.

حق عبور ترانزیت در سه مورد استثنا شده است:



1- تنگه‌هایی که از طریق دریای آزاد یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، مسیر سهل‌العبوری از لحاظ هیدروگرافیک و کشتیرانی داشته باشند مثل تنگه‌های موزامبیک و فلوریدا.

2- تنگه‌هایی که بین سرزمین اصلی و جزیره‌ی متعلق به دولت ساحلی قرار دارند و از طریق دریا، راهی به همان سهولت از لحاظ دریانوردی و آبنگاری به دریای آزاد یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی وجود داشته باشد مثل تنگه‌ی کورفو.

3- تنگه‌هایی که بخشی از دریای آزاد یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی را به دریای سرزمینی یک یا چند دولت متصل می‌کنند مثل تنگه‌ی تیران.

لازم به ذکر است که عبور ترانزیت باید پیوسته و سریع باشد. همچنین ناوگان‌های دریایی و هوایی مکلف‌اند از هرگونه اقدامی که منجر به تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی استقلال سیاسی دولت مجاور تنگه می‌شود و یا به هر نحوی مغایر با اصول و اهداف مندرج در منشور ملل متحد باشد، خودداری کنند.

ب: آزادی پرواز

حق عبور ترانزیت، شامل آزادی پرواز بر فراز تنگه‌های بین‌المللی می‌باشد که این عبور نیز باید سریع و پیوسته باشد. البته با توجه به اهمیت استراتژیک تنگه‌های بین‌المللی، برخی از کشورها در جریان کنفرانس سوم حقوق دریا پیشنهاد کردند در فراز این تنگه‌ها، «راهروهای ترافیکی هوایی» در نظر گرفته شود تا ناوگان‌های هوایی از آن راهروها عبور کنند.

تفاوت عبور ترانزیت با عبور بی‌ضرر

عبور ترانزیت، از چند جهت با عبور بی‌ضرر متفاوت است: اول آنکه عبور ترانزیت شامل هواپیماها نیز می‌شود در حالیکه عبور بی‌ضرر فقط شامل کشتیها می‌شود؛ ثانیاً زبردربایی‌ها هنگام عبور ترانزیت از تنگه‌های بین‌المللی ملزم نیستند به سطح آب آمده و پرچم خود را نشان دهند؛ ثالثاً عبور ترانزیت قابل تعلیق نیست در حالیکه عبور بی‌ضرر با شرایطی مثلاً به هنگام احساس خطر برای دولت ساحلی و بنا به دلایل امنیتی بطور موقت قابل تعلیق بود.

2- نظام حقوقی خاص تنگه‌های بین‌المللی

برخی از تنگه‌های بین‌المللی هستند که طبق ماده‌ی 35 کنوانسیون حقوق دریا، عبور از آنها کلاً یا جزئاً براساس عهدنامه‌های بین‌المللی خاص از مدتها پیش معمول بوده و همواره همان مقررات نسبت به آنها قابل اعمال است. مهمترین این تنگه‌ها، تنگه‌ی جبل‌الطارق، [13] تنگه‌ی ماژلان، [14] تنگه‌های دانمارک، [15] تنگه‌ی تیران [16] و تنگه‌های کشور ترکیه می‌باشد. نظر به اهمیت تنگه‌های ترکیه و نظام حقوقی خاصی که بر آن تنگه‌ها حاکم است، به بررسی آنها می‌پردازیم.

نظام حقوقی تنگه‌های ترکیه

دو تنگه‌ی مهم ترکیه یعنی «بسفر» و «داردانل» از قدیم تابع رژیم معاهده‌ی خاص بوده‌اند. تنگه‌ی بسفر دریای سیاه را به دریای مرمره و تنگه‌ی داردانل دریای مرمره را به دریای اژه وصل می‌کند. تا قرن 18 که دریای سیاه کاملاً در



قلمرو دولت عثمانی بود، دولت مزبور می‌توانست مانع عبور کشتیهای خارجی از بسفر و داردانل شود؛ ولی روسیه در قرن 18 به سواحل دریای سیاه دست یافت ترکیه مجبور شد با امضای چندین معاهده بین‌المللی حق کشتیرانی آزاد را در تنگه‌های مزبور به رسمیت بشناسد؛ ولی ترکیه همیشه پافشاری می‌کرد که کشتیهای جنگی خارجی باید از حق عبور از تنگه‌ها مستثنی باشند این امر به وسیله کنوانسیون «لندن» بین ترکیه، بریتانیا، اتریش، فرانسه، پروس و روسیه در 1841 پذیرفته شد. کنوانسیون مزبور بعداً در معاهده 1871 لندن مورد تأیید قرار گرفت.

بعدها در سال 1923 توسط معاهده «لوزان» محدودیتهایی که تا آن زمان شامل کشورهای غیر ساحلی دریای سیاه می‌شد، از میان برداشته شد و همچنین محدودیتهای زیادی به ترکیه تحمیل شد. از جمله غیرنظامی کردن منطقه تنگه و نظارت به وسیله یک کمیسیون بین‌المللی.

سرانجام کنوانسیون 1936 مونترو، قواعد قبلی را نسخ کرد و رژیم فعلی تنگه‌های ترکیه را برقرار نمود. به موجب این کنوانسیون، کشتیهای تجاری کلیه دولتها در زمان صلح و جنگ از آزادی کامل عبور و کشتیرانی در تنگه‌ها برخوردارند.

دولت ترکیه می‌تواند طبق کنوانسیون بر عبور کشتیها عوارض وضع کند و مقررات بهداشتی را به مرحله اجرا بگذارد. همچنین ترکیه می‌تواند از عبور کشتیهای تجاری دولتهایی که با ترکیه در حال جنگند جلوگیری کند.

در مورد کشتیهای جنگی، در زمان صلح مجموع تناژ کلیه کشتیهای دولتهای خارجی در حین عبور از تنگه نباید از 15000 تن تجاوز کند؛ ولی کشورهای ساحلی دریای سیاه می‌توانند کشتیهای خود را بدون محدودیت تناژ از تنگه‌ها عبور دهند.

در ایام جنگ در صورتی که ترکیه در جنگ باشد، حق عبور وجود ندارد، مگر با اجازه دولت ترکیه. هنگامی که ترکیه در جنگ نیست، می‌تواند مانع عبور کشتیهای جنگی گردد مگر به موجب تعهدات قراردادی خلاف آن پیش‌بینی شده باشد.

8- آبهای مجمع‌الجزایری

الف) تعریف و مفهوم مجمع‌الجزیره

براساس ماده 46 کنوانسیون 1982 حقوق دریا، کشور مجمع‌الجزایری، کشوری است که کاملاً از یک یا چند مجمع‌الجزایر تشکیل گردیده و ممکن است جزایر دیگری را نیز شامل شود. این کشورها به عنوان مجموعه‌ای از جزایر، آنها و سایر عناصر طبیعی را آنچنان به یکدیگر مرتبط می‌کند که این جزایر، آنها و سایر عناصر طبیعی، یک واحد جغرافیایی، اقتصادی و سیاسی را تشکیل می‌دهند و یا از لحاظ تاریخی چنین تلقی شده‌اند.

مقصود از آبهای مجمع‌الجزایری، آبهای هستند که پشت خط مبدا کشور مجمع‌الجزایری قرار می‌گیرند.

امروزه حدود 30 کشور مجمع‌الجزایری در جهان وجود دارد که مهمترین آنها عبارتند از: ژاپن، فیلیپین، انگلستان، اندونزی، و نیوزیلند.

ب) تحدید حدود آبهای مجمع‌الجزایری



برای تحدید حدود آبهای مجمع‌الجزایری، چند معیار مختلف وجود دارد که عبارتند از:

- 1- استفاده از خطوط مبدا مستقیم مجمع‌الجزایری: یعنی هر کشور مجمع‌الجزایری می‌تواند دورترین نقاط پیشرفته‌ترین جزایر و صخره‌های مجمع‌الجزایری را با ترسیم خطوط مبدا مستقیم به یکدیگر متصل کند.
- 2- خطوط مبدا مستقیم باید به نحوی ترسیم گردند که اولاً، جزایر اصلی را در بر گیرند و ثانیاً، نسبت خشکی به آب در داخل خطوط مذکور با توجه به وضعیت کشور مجمع‌الجزایری نباید به نسبت بیش از یک به یک و کمتر از 1 به 9 باشد. [17] در غیر اینصورت، آبهای مذکور در زمره‌ی آبهای مجمع‌الجزایری محسوب نخواهند شد.
- 3- طول خطوط مبدا نباید از 100 مایل دریایی تجاوز کند. با این وجود، حداکثر تا 3% کل تعداد این خطوط می‌تواند از 100 مایل تجاوز کرده و حداکثر تا 125 مایل فراتر رود.
- 4- خطوط مبدا نباید به گونه‌ای ترسیم گردند که به طور محسوس، از شکل کلی مجمع‌الجزایر خارج شود.
- 5- خطوط مبدا نباید به گونه‌ای ترسیم گردند که دریای سرزمینی کشور دیگری را از دریای آزاد و یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی آن کشور جدا کند.

فصل دوم: حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات بین‌المللی

1- کلیات

الف) تعریف اختلاف

قبل از هر چیز لازم است تعریفی از «اختلاف بین‌المللی» ارائه کنیم. شاید بهترین تعریف، تعریفی باشد که دیوان دایمی دادگستری بین‌المللی در قضیه‌ی «**ماوروماتیس**» در سال 1924 از اختلاف بیان کرد که عبارت باشد از: «هم سو نبودن رای و نظر دو عنصر بین‌المللی در مورد حقی و یا در وقوع امری و تضاد نظر حقوقی و تعارض منافع آن دو».

بنابراین، هر عدم توافقی، یک اختلاف محسوب نمی‌گردد بلکه عدم توافق مزبور باید مطابق با تعریف دیوان باشد تا اختلاف میان دو دولت محقق شناخته شود. همچنین، وجود اختلاف باید احراز گردد و صرف اصرار یا انکار برای اثبات بودن یا نبودن اختلاف کافی نیست.

ب) دسته‌بندی اختلافات

در حقوق بین‌الملل، اختلافات به دو دسته‌ی حقوقی و غیر حقوقی (سیاسی) تقسیم شده‌اند. اختلاف حقوقی، عبارت است از اختلافی که در مورد وجود یک حق و یا حدود تأثیر و احترام و رعایت آن بین دو دولت بروز می‌کند و قابل حل شدن از طریق قواعد حقوقی در یک مرجع حل و فصل می‌باشد. برعکس، اختلاف سیاسی یا غیر حقوقی، اختلافی است که با قواعد حقوقی قابل حل و فصل نیست. به عبارتی اختلاف سیاسی اختلافی است که منطبق بر موازین حقوقی و قواعد بین‌المللی نباشد و قابل طرح در یک مرجع بین‌المللی نمی‌باشند. اگر نگاهی به اسناد بین‌المللی بیاندازیم، می‌بینیم که اختلافات زیر، حقوقی به شمار آمده‌اند:



الف: اختلافات مربوط به تفسير معاهدات؛

ب: اختلافات مربوط به هر موضوعي که مربوط به حقوق بين الملل باشد؛

ج: اختلاف مربوط به واقعيت هر عملي که در صورت ثبوت، نقض يك تعهد بين المللي محسوب مي گردد؛

د: اختلاف مربوط به نوع و ميزان غرامتي که بايد در قبال نقض يك تعهد بين المللي معين شود.

ج) خصوصيات طرق حل و فصل اختلافات بين المللي

الف: خصوصيت اختياري بودن طرق حل اختلافات بين المللي

براساس نظريه ي مشورتي ديوان دايمي دادگستري بين المللي در قضيّه ي «كارلي شرقي» در سال 1923، «اين يك اصل مورد قبول حقوق بين الملل است که هيچ کشوري را نمي توان برخلاف ميلش مجبور کرد که اختلافاتش را با ساير کشورها از طريق ميانجيگري، داوري يا شيوه ي ديگري حل و فصل نمايد».

لازم به ذکر است که حل و فصل اختلافات بين المللي الزامي است، ولي شيوه ي حل و فصل کاملاً در اختيار دولتهاست و دولتي را نمي توان مجبور کرد که به کدام شيوه براي حل اختلاف خود متوسل شود.

ب: محدود بودن اصل اختياري بودن طرق حل اختلافات بين المللي

اختياري بودن طرق حل اختلاف، حد و مرز دارد. بند 3 ماده ي 2 منشور ملل متحد براي اولين بار کشورهاي عضو را متعهد مي سازد که «اختلافات بين المللي خود را به طرق مسالمت آميز به نحوي که صلح و امنيت بين المللي و همچنين عدالت را به خطر نيندازد، حل و فصل نمايند».

همچنين طبق ماده ي 33 منشور، «طرفين هر اختلافي که ادامه ي آن ممکن است حفظ صلح و امنيت بين المللي را به مخاطره افکند، بايد قبل از هر چيز از طريق مذاکره، ميانجيگري، سازش، داوري، رسيدگي قضايي و مراجعه به موسسات يا ترتيبات منطقه اي و محلي و به وسایل مسالمت آميز ديگر به انتخاب خود راه حل آن را جستجو کند».

2- شيوه هاي مسالمت آميز حل و فصل اختلافات بين المللي

الف) شيوه هاي غير حقوقي (سياسي) حل اختلافات بين المللي

1- مذاکره

بهترين تعريفی که از مذاکره بعنوان يکي از شيوه هاي غير حقوقي حل و فصل اختلافات بين المللي ارايه شده است، عبارتست از: «شيوه ي بررسي صلح آميز اختلافات يا اوضاع بين المللي، جهت به رسيدن به بعضي تفاهم ها، بهبودي، تعديل يا حل يك اختلاف موجود بين طرفين درگير يا طرفين ذينفع».

براساس اين تعريف، براي مذاکره سه مرحله وجود دارد: مرحله ي اول، مرحله ي ماقبل مذاکره است که همان



برقرار تماس اولیه با طرف اختلاف می‌باشد که از حساسیت بسیار بالایی برخوردار است؛ چرا که ممکن است طرفین روابط و تماس‌های خود را به کلی قطع کرده باشند. بنابراین، این مرحله، همان مقطع سیاسی مذاکره می‌باشد. مرحله دوم، مرحله گفت و شنود و تبادل یادداشت می‌باشد که در واقع این مرحله، نقطه عطفی است بین مقطع سیاسی و مقطع حقوقی. مرحله سوم، مرحله بعد از مذاکره است که در این هنگام، نکات مورد توافق تنظیم گردیده و امضا می‌شود.

نوعی دیگری از مذاکره وجود دارد که شاید بتوان را مذاکره مقدماتی یا غیر رسمی نامید. این نوع مذاکره بدون حضور مذاکره کننده محقق می‌شود. به عبارت دیگر، مذاکره از طریق رد و بدل کردن بعضی علایم و قرائن و یا تغییر در نحوه بیان تبلیغات و بیانیه‌ها و غیره انجام می‌گیرد و به طرف مقابل فرصت تجدید نظر در روابط خصمانه و یا غیر دوستانه را می‌دهد، مثل مذاکرات هسته‌ای بین ایران و آژانس بین‌المللی انرژی اتمی و یا کشورهای اروپایی.

موقعیت مذاکره در میان روش‌های مسالمت‌آمیز

مذاکره، گاهی تنها طریقه‌ی حل یک اختلاف است و گاهی یک مرحله‌ی مقدماتی برای رسیدن به دیگر شیوه‌های حل و فصل اختلافات (اعم از سیاسی و حقوقی) می‌باشد. معمولاً معاهداتی که بین کشورها در زمینه‌ی حل و فصل اختلافات به طرق مسالمت‌آمیز منعقد می‌شود، انجام مذاکره را قبل از توسل به یکی از طرق حل اختلاف، الزامی می‌شمارد که در اصطلاح به آن «شرط توسل به مذاکره» می‌گویند. دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی نیز در سال 1924، این شرط را متذکر شده بیان داشته است: «قبل از آنکه اختلافی مورد رسیدگی حقوقی قرار گیرد، شایسته است که موضوع آن قبلاً به وسیله‌ی مذاکرات دیپلماتیک کاملاً روشن و معین گردد».

نتایج احتمالی مذاکره

هر مذاکره‌ای ممکن است به یکی از نتایج زیر منتهی شود:

1- ترک دعوی؛ یعنی منصرف شدن دولت مدعی از ادعای خود؛

2- پذیرش و قبول؛ یعنی قبول ادعای مدعی از طرف مدعی علیه؛

3- مصالحه؛ یعنی حصول توافق بین طرفین در نتیجه‌ی گذشت‌های متقابل برای خاتمه دادن به اختلاف موجود یا جلوگیری از اختلافاتی که ممکن است بعدها ایجاد شود؛

4- عدم تغییر در وضعیت اختلاف و باقیماندن اختلاف به همان صورت اولیه.

2- مساعی جمیله یا پایمردی

مساعی جمیله، تلاش دوستانه‌ی دولت یا شخص ثالثی است که قصد دارد با فراهم کردن زمینه‌های گفتگو و تبادل نظر، کشورهای در حال اختلاف را به توافق برساند. در مساعی جمیله دولت یا شخص ثالث دخالتی در حل ماهوی اختلاف ندارد و تنها شرایط انجام ملاقات و گفتگو را پیشنهاد می‌کند و سرانجام پس از اینکه طرفین اختلاف، با یکدیگر ملاقات کردند، مساعی جمیله خاتمه یافته تلقی می‌شود.



از جمله اختلافاتی که در آن از مساعی جمیله استفاده شده، اختلاف آمریکا با ویتنام جنوبی و شمالی بود که با مساعی جمیله فرانسه همراه بود. در این قضیه دولت فرانسه، امکانات لازم را برای تشکیل ملاقات طرفین اختلاف فراهم کرد. همچنین مساعی جمیله دبیرکل سازمان ملل متحد در سال 1975 درباره حل اختلاف یونان و قبرس قابل ذکر می‌باشد.

3- میانجیگری یا وساطت

میانجیگری عبارت از اقدام داوطلبانه و فعال یکی از تابعان حقوق بین‌الملل جهت دستیابی به زمینه‌های توافق و رفع اختلاف موجود است. میانجیگری به درخواست طرفین اختلاف و یا به پیشنهاد یک دولت یا شخص ثالث با در نظر گرفتن همه شرایط و عناصر اختلاف صورت می‌گیرد.

خصوصیات میانجیگری

1- میانجیگری همانند مساعی جمیله، اقدامی داوطلبانه است؛ یعنی هیچکدام از طرفین مکلف به رجوع به این شیوه نیستند و همچنین هیچ کشوری را نمی‌توان مکلف به میانجیگری در اختلاف سایر کشورها کرد. البته در یک صورت ممکن است رجوع به میانجیگری برای طرفین اختلاف الزامی باشد و آن در صورتی است که قبلاً براساس موافقت‌نامه‌ای رجوع به میانجیگری شرط شده باشد.

2- میانجیگری توسط یکی از تابعان حقوق بین‌الملل صورت می‌گیرد؛ یعنی علاوه بر دولت‌ها، سازمان‌های بین‌المللی و برخی از افراد به واسطه اعتبار و حیثیتی که در جامعه بین‌المللی دارند، می‌توانند در امر میانجیگری شرکت کنند.

3- میانجیگری اقدامی در جهت دستیابی به زمینه‌های توافق و رفع اختلافات موجود است؛ یعنی در میانجیگری کوشش می‌شود که دیدگاه‌های طرفین اختلاف و منافع و مواضع کشورها به یکدیگر نزدیک شود.

4- میانجیگری به درخواست طرفین اختلاف و یا به پیشنهاد یک دولت یا شخص ثالث صورت می‌گیرد؛ اصحاب دعوی ممکن است برای حفظ اعتبار و موقعیت سیاسی خود تقاضا کنند که یکی از تابعان حقوق بین‌الملل بین آنها وساطت کند؛ زیرا از یک سو طرفین اختلاف با رجوع به میانجیگری حسن نیت خود را ثابت می‌کنند و از طرفی با استفاده از بده‌بستان‌های سیاسی زبان کمتری متحمل می‌شوند.

تفاوت‌های میانجیگری با مساعی جمیله

1- در مساعی جمیله جلب رضایت خاطر طرفین اختلاف برای اقدام شخص ثالث لازم نیست؛ در حالیکه در میانجیگری، شخص میانجی باید مورد قبول و تایید طرفین اختلاف باشد.

2- در مساعی جمیله نقش شخص ثالث چیزی جز ایجاد ارتباط بین طرفین اختلاف نیست در حالیکه شخص میانجی نقشی فعال داشته، در مذاکرات فعالانه شرکت می‌کند. به عبارتی، در مساعی جمیله دامنه دخالت شخص ثالث محدود است ولی در میانجیگری شخص ثالث دخالت وسیعی در موضوع اختلاف دارد.

3- در مساعی جمیله شخص ثالث در ماهیت دعوی وارد نمی‌شود بلکه تمام هدف شخص ثالث در مساعی جمیله بوجود آوردن جوی مساعد برای حل اختلاف است؛ در حالیکه در میانجیگری شخص میانجی ارایه‌ی طریق کرده و با



پیشنهادات لازم در ماهیت دعوی وارد می‌شود.

4- تحقیق و بازرجویی

تحقیق يك روش مسالمت‌آمیز است و در مواردی بکار می‌رود که ریشه‌یابی يك اختلاف نیاز به بررسی وقایع پیشین داشته باشد. روش تحقیق هم می‌تواند به صورت روشی واحد برای حل يك اختلاف در نظر گرفته شود و هم بعنوان روشی مکمل برای سایر شیوه‌های حل و فصل اختلاف بکار رود.

معمولا عمل تحقیق توسط يك کمیسیون بنام «کمیسیون تحقیق» صورت می‌گیرد که این کمیسیون صرفا باید به کیفیت و چگونگی وقایع و علل و ریشه‌ی اختلاف بپردازد و حق ندارد در خصوص مسئولیت طرفین اختلاف اظهار نظر کند. بلکه فقط دولتهای ذینفع حق دارند در خصوص تحقیقات بعمل آمده تصمیم‌گیری کنند و اختلاف خود را حل و فصل نمایند. مثلا ممکن است طرفین اختلاف پس از گزارش کمیسیون تحقیق، تصمیم بگیرند که اختلاف خود را برای حل و فصل به داوری ارجاع دهند.

کمیسیون تحقیق، معمولا از طریق يك موافقت‌نامه‌ی دو جانبه یا چند جانبه بین دولتهای طرف يك اختلاف تشکیل می‌شود.

یکی از مهمترین اختلافاتی که توسط کمیسیون تحقیق حل و فصل شده است، قضیه‌ی 1904 «داگر بانک» است. در این قضیه که کشتیهای روسی به قایقهای انگلیسی حمله کرده و یکی از آنها را غرق و دو تای دیگر را آسیب رساندند، و همچنین 2 تن کشته و 6 تن مجروح شدند، دولت انگلستان خواستار پوزش و جبران خسارات وارده شد و همچنین خواهان مجازات مرتکبین این اقدامات گردید. دولت روسیه ادعا کرد که حملات مزبور اشتباه صورت گرفته و تصور می‌شده است که قایقهای مورد حمله، ژاپنی هستند. سرانجام این اختلاف با پیشنهاد فرانسه به کمیسیون تحقیق سپرده شد. کمیسیون پس از بررسی اعلام کرد که هیچ قایق ژاپنی در منطقه حضور نداشته و اشتباه روسیه بی‌مورد می‌باشد و باید کلیه خسارات انگلستان را پرداخت نماید.

5- سازش یا آشتی

سازش، تقریبا یکی از شیوه‌های جدید حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات بین‌المللی است. معمولا سازش از طریق کمیسیونهایی صورت می‌گیرد که از 3 یا 5 عضو تشکیل شده است. يك یا دو عضو کمیسیون بعنوان «کمیسر ملی» از سوی دولتهای طرف اختلاف تعیین می‌شوند و «کمیسر ارشد» توسط کمیسرهای ملی تعیین می‌شود.

بنابراین، برخلاف روش تحقیق، اعضای کمیسیون سازش توسط طرفین اختلاف انتخاب می‌شوند؛ در صورتی که در کمیسیون تحقیق، دولتهای طرف اختلاف اعضای کمیسیون را انتخاب نمی‌کنند.

کمیسیون سازش می‌تواند پیش از وقوع اختلاف و یا پس از آن تشکیل شود. اما چنانچه پیش از وقوع اختلاف، دولتهای رضایت خود را ضمن موافقت‌نامه‌ای مبنی بر مراجعه به کمیسیون سازش اعلام کنند، تشکیل کمیسیون اجباری خواهد بود که به آن «سازش اجباری» می‌گویند. اما اگر پس از بروز اختلاف، رضایت به تشکیل کمیسیون سازش دهند، به آن «سازش اختیاری» می‌گویند. اما در هیچ يك از دو مورد، پذیرش تصمیم و رای کمیسیون سازش، الزامی نیست و اجرای تصمیمات کمیسیون، بستگی به حسن نیت طرفین اختلاف دارد که تا چه حد نظرات کمیسیون را بپذیرند.



نتیجه‌ی کار کمیسیون سازش، رایه‌ی گزارشی است مشتمل بر شرح وقایع، نظرات، دلایل و همچنین رایه‌ی چند راه حل برای حل و فصل اختلاف. در صورتی که طرفین اختلاف رضایت داشته باشند، گزارش کمیسیون منتشر می‌شود تا سایر دولتها نیز از نتیجه‌ی کار کمیسیون سازش مطلع شوند؛ در غیر اینصورت، از انتشار آن جلوگیری می‌شود.

ب) شیوه‌های حقوقی حل اختلافات بین‌المللی

1- داوری و حکمیت

کمیسیون حقوق بین‌الملل، داوری را به عنوان آیین حل و فصل اختلافات بین دولتها جهت صدور حکمی الزام‌آور براساس قواعد حقوقی، و ناشی از تعهدی که دولتها به طور ارادی پذیرفته‌اند، تعریف نموده است.

فرق اساسی بین حل و فصل اختلافات از طریق داوری و رسیدگی قضایی در این است که در داوری طرفهای اختلاف در روند تصمیم‌گیری نقش فعال‌تری دارند. برای نمونه، می‌توان به حقوق قابل اعمال و ترکیب دیوان داوری اشاره نمود که توسط طرفهای اختلاف معین می‌شوند. حال آنکه در آیین قضایی، طرفهای اختلاف باید دادگاهی که قبلاً تاسیس شده را بپذیرند و بر قواعد دادرسی و آیین مقرر در اساسنامه آن گردن نهند. روش داوری به طرفهای اختلاف این امکان را می‌دهد که تا حدودی از خود انعطاف نشان دهند، ولی در حل و فصل قضایی طرفها دارای چنین اختیاری نیستند.

ارجاع اختلاف بین‌المللی به یک مقام بیطرف که با یافتن راه‌حلی قانونی اقدام به حل و فصل آن نماید، یک عقیده قدیمی است و نمونه‌هایی از داوری در یونان باستان، چین و بین قبایل عرب وجود داشته است. با وجود این، تاریخ نوین داوری و تجدید حیات آن به عنوان شیوه‌ای برای حل و فصل اختلافات، با «معاهده 1794 جی» بین ایالات متحده و انگلستان آغاز شد. معاهده مذکور موجبات تشکیل سه کمیسیون مختلط را که هر دو کشور اعضای آن را به تعداد مساوی و تحت نظارت یک سرداور انتخاب نموده بودند، فراهم آورد. گرچه به بیان دقیق کمیسیونهای مذکور در زمره ارگانهای کشور ثالث نبوده‌اند، ولی تصمیم بر این بوده که آنها تا حدودی مانند دیوانهای داوری عمل نمایند. نظیر کمیسیونهایی که باید راساً صلاحیت خویش را احراز می‌کردند.

در سراسر قرن نوزدهم غالباً از داوری به این شکل استفاده می‌شد که هر یک از طرفهای دعوی، دو نماینده از جانب خود جهت حضور در مرجع داوری انتخاب می‌کردند. در سال 1871، براساس معاهده واشنگتن که به موجب آن ایالات متحده و دولت انگلیس موافقت نمودند اختلاف مربوط به نقض ادعایی اصول بی‌طرفی از سوی انگلیس در خلال جنگ داخلی آمریکا را به داوری ارجاع نمایند، این امر منوط به آن شد که ایالات متحده و دولت انگلیس هر کدام یک عضو از پنج عضو دیوان داوری را تعیین کنند و کشورهای برزیل، ایتالیا و سوئیس نیز به همین ترتیب یکی از اعضای کمیسیون را معرفی نمایند. معرفی و دخیل شدن سه کشور مستقل در آن فرایند، یک نوآوری به شمار می‌آمد. قضیه داوری دعاوی آلاباما، [18] افزایش موارد توسل به داوری را به ارمغان آورد. متعاقباً معاهدات بسیاری مراجعه به داوری در صورت بروز اختلاف را پیش‌بینی کردند.

کنوانسیون 1899 راجع به حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات بین‌المللی که در نخستین کنفرانس صلح لاهه به تصویب رسید، با مطرح ساختن کنوانسیون به منظور ایجاد یک دیوان دائمی داوری عصری جدید را در آیین داوری رقم زد. در سال 1907 در پی دومین کنفرانس صلح لاهه، کنوانسیون دیگری به منظور اصلاح کنوانسیون قبلی به تصویب رسید، ولی همان دیوان را ابقا نمود.



دیوان دایمی داوری که در سال 1900 تاسیس شد، کار خود را در سال 1902 آغاز نمود. دیوان مذکور هنوز به حیات خود ادامه می‌دهد، ولی به شکلی که آن را نه می‌توان دیوان نامید و نه یک نهاد دایمی. این دیوان که متشکل از 300 نفر است که دولتها از بین آنها یک یا چند داور را برای تشکیل هیات داوری به منظور حل و فصل اختلافاتی خاص، انتخاب می‌نمایند. فقط دبیرخانه دیوان که به عنوان دفتر ثبت دیوان عمل می‌کند، دایمی است. دیوان از آغاز فعالیت خود بیش از 25 قضیه را مورد بررسی قرار داده است.

مراجعه به داوری به عنوان روشی برای حل و فصل اختلافات کاهش یافته است. با وجود این، در سالهای اخیر داوری مجدداً مورد استفاده قرار گرفته است، مثل کنوانسیون 1965 درباره حل و فصل اختلافات ناشی از سرمایه‌گذاری بین دولتها و اتباع سایر دولتها که آیینهای سازش و داوری را جهت حل و فصل اختلاف میان طرفهای متعاقد و اتباع دیگر طرف متعاقد، در صورت موافقت آنان فراهم آورده است. همچنین می‌توان به دیوان دعوای ایران و ایالات متحده اشاره نمود که در سال 1981 تاسیس شد.

- رسیدگی قضایی از طریق دادگستری‌های بین‌المللی

الف: دیوان دایمی دادگستری بین‌المللی

این دیوان رکن جامعه ملل نبود، برخلاف دیوان بین‌المللی دادگستری که رکن اصلی سازمان ملل است. رکن نبودن یعنی اینکه، دولتهایی که عضو جامعه ملل هستند، می‌توانند عضو دیوان باشند یا نباشند. اما در سازمان ملل هر دولتی که عضو سازمان ملل شود، خود بخود عضو دیوان هم هست.

ماده 14 میثاق جامعه ملل، وجود یک رکن دادگستری را پیش‌بینی کرده بود. به همین علت برای اجرای ماده 14 کمیته‌ای تشکیل شد به رهبری فردی بلژیکی بنام «بارون دکامب». این کمیته با استفاده از اساسنامه دیوان بین‌المللی غنایم که در سال 1907 تدوین شده بود و هرگز اجرا نشده بود، اساسنامه دیوان دایمی را تشکیل داد. که بعداً همین اساسنامه، مبنای اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری شد. قضات دیوان به تعداد 15 نفر تشکیل شدند. از میان 15 نفر همیشه اعضای دایم شورای جامعه یک قاضی در میان قضات دیوان داشتند. در سازمان ملل هم همین گونه است.

التهایه این رکن غیر اصلی با جامعه همکاری می‌کرد که 32 حکم ترفعی و 27 نظر مشورتی صادر کرده است که بسیار حایز اهمیت است. صرف پذیرش اساسنامه به معنای پذیرش صلاحیت دیوان نیست. یعنی وقتی اساسنامه را تصویب می‌کنیم به این معنا نیست که دیوان صلاحیت رسیدگی دارد بلکه صلاحیت آن باید جداگانه مورد پذیرش قرار گیرد. به همین دلیل در تشکیل دیوان کیفری بین‌المللی ذکر کرده‌اند که پذیرش اساسنامه به معنای پذیرش صلاحیت دیوان است.

در مواردی دیوان دایمی، الزاماً صلاحیت رسیدگی داشت و آن اختلافات مربوط به نمایندگی دولتهای تحت نمایندگی بود. اختلافات ناشی از حقوق اقلیتها نیز از این گونه موارد بود. اختلافات مربوط به راههای ارتباطی بین‌المللی مثل کانالها، تنگه‌ها و... از صلاحیت الزامی دیوان دایمی بود. مسایل مربوط به کار بین‌المللی نیز در صلاحیت دیوان دایمی دادگستری بین‌المللی بود. اما بطور کل صلاحیتهای خیلی گسترده‌ای نداشت.

دیوان دایمی به تبع انحلال جامعه ملل در 21 آوریل 1946 منحل شد و به جای آن دیوان بین‌المللی دادگستری پا به



عرصه گذاشت.

ب: دیوان بین‌المللی دادگستری

دیوان بین‌المللی دادگستری، جانشین «دیوان دایمی دادگستری بین‌المللی» می‌باشد. این دیوان که از آن تحت عنوان «International Court of Justice» یاد می‌شود، مهمترین رکن قضایی سازمان ملل متحد است. این در حالی است که در زمان جامعه‌ی ملل، دیوان دائمی دادگستری، رکن قضایی نبود.

اساسنامه‌ی دیوان بین‌المللی دادگستری بطور اتوماتیک و «خودبخود» [19]، جزو لاینفک منشور ملل متحد است. بنابراین، هر دولتی که به عضویت سازمان ملل متحد درآید، خودبخود، عضو اساسنامه‌ی دیوان بین‌المللی دادگستری نیز می‌باشد. مقر دیوان بین‌المللی دادگستری در شهر «لا‌هه» هلند قرار دارد، که به «کاخ صلح» [20] معروف است.

اعضای دیوان مرکب از 15 قاضی است که توسط گروه‌های ملی که عضو «دیوان دایمی داور» می‌باشند، به شورای امنیت و مجمع عمومی معرفی می‌شوند. در دیوان بین‌المللی دادگستری، کسی به عنوان قاضی انتخاب می‌شود که رای مثبت 9 عضو از اعضای شورای امنیت، از جمله 5 عضو دایم شورا را بتواند کسب کند و سپس بتواند رای مثبت دو سوم اعضای مجمع عمومی را نیز بدست بیاورد. همیشه 5 قاضی از 15 قاضی عضو دیوان، از اتباع اعضای دایم شورای امنیت می‌باشد. 10 قاضی دیگر، با توجه به سیستم‌های حقوقی جهان و توزیع جغرافیایی تعیین می‌شوند.

مدت تصدی قضات 9 سال است و انتخاب مجدد آنها بلامانع است، حتی چند دوره‌ی پیاپی. وقتی قضات انتخاب شدند، یکی را بعنوان رییس انتخاب می‌کنند و عضوی را هم بعنوان نایب رییس. نایب رییس در غیاب رییس، جانشین او می‌شود و ریاست را بعهد می‌گیرد. همچنین هر گاه در اختلافی که نزد دیوان مطرح شده است، رییس دیوان، تابعیت یکی از طرفین اختلاف را داشته باشد، در این صورت نیز نایب رییس، جایگزین او خواهد شد. یک نفر هم بعنوان مدیر دفتر دادگاه تعیین می‌شود که خارج از این 15 عضو می‌باشد.

اگر اختلافی نزد دیوان مطرح شود، و طرف اختلاف از اتباع خود در دیوان دارای قاضی باشد، همان قاضی بعنوان نماینده‌ی دولت مطرح خواهد شد. اما اگر دولتی که طرف اختلاف است، از اتباع خود قاضی نداشته باشد، می‌تواند یک «قاضی اختصاصی یا موردی» [21] تعیین کند. قاضی اختصاصی ضرورتی ندارد که از اتباع کشور طرف اختلاف باشد. و اما اگر هیچ‌یک از طرفین اختلاف دارای قاضی در دیوان نباشند، هر یک از آنها می‌توانند یک قاضی اختصاصی برای خود (چه از اتباع خود و چه از اتباع دیگر دولتها) به دیوان معرفی کنند. در مواقعی ممکن است که طرفین درخواست کنند که اختلاف به شعبه‌ای خاص از شعب دیوان ارجاع شود. در این صورت 5 تا 7 نفر از اعضای دیوان انتخاب می‌شوند و آن شعبه را تشکیل می‌دهند و به اختلاف رسیدگی می‌کنند. [22]

مدیر دفتر دیوان مکلف است اختلاف مطرح شده نزد دیوان را به اطلاع کلیه‌ی دولتهای عضو دیوان برساند تا چنانچه در آن اختلاف ذینفع باشند، به دیوان مراجعه کنند و بعنوان ثالث، طرف اختلاف قرار گیرند. اما لازم به ذکر است که پذیرش ثالث یا عدم پذیرش آن، در صلاحیت خود دیوان است و به صرف ادعای دولتها برای ورود به اختلاف بعنوان ثالث، مجوز ورد به اختلاف نمی‌باشد. در صورت اعتراض به اقدام دیوان، باز خود دیوان است که تصمیم قطعی را می‌گیرد.



حق رجوع به دیوان و نحوه پذیرش صلاحیت دیوان

سه دسته از دولتها، حق رجوع به دیوان دارند. 1- دولتهای عضو سازمان ملل متحد؛ 2- کشورهایی که عضو سازمان نیستند، ولی اساسنامه‌ی دیوان را پذیرفته‌اند؛ [23] 3- دولتهایی که نه عضو ملل متحد هستند و نه اساسنامه را پذیرفته‌اند، ولی شورای امنیت به آنها اجازه داده است که به دیوان مراجعه کنند. [24]

براساس بند 2 ماده‌ی 36 اساسنامه‌ی دیوان، صرف پذیرش اساسنامه‌ی دیوان، به معنای صلاحیت یافتن دیوان نیست. یعنی صلاحیت دیوان باید مورد پذیرش قرار گیرد. پذیرش صلاحیت اجباری دیوان در یکی از حالات زیر صورت می‌گیرد:

حالت اول: براساس ماده 36، دولتها می‌توانند «اعلامیه‌ی قبولی اختیاری صلاحیت اجباری دیوان» صادر کنند. یعنی هر دولتی می‌تواند با صدور اعلامیه‌ای، صلاحیت دیوان را بدون شرط یا به شرط عمل متقابل در موارد زیر بپذیرد: [25]

الف: اختلافات ناشی از تفسیر معاهدات؛

ب: اختلافات ناشی از هر مسأله‌ی حقوق بین‌الملل؛

ج: اختلافات ناشی از هر واقعه‌ی که در صورت اثبات، نقض یک تعهد بین‌المللی را بدنبال دارد؛

د: اختلافات مربوط به میزان و نوع غرامتی که باید پرداخت شود.

این اعلامیه ممکن است برای مدت معینی از سوی دولتها صادر شود و یا ممکن است برای مدت نامعینی صادر شود. همچنین ممکن است اعلامیه به صورت محدود و با امکان تمدید، از سوی دولتها صادر شود.

هر دولتی که مبادرت به صدور اعلامیه کرده است، می‌تواند در هر لحظه‌ای آنرا پس بگیرد. اما اگر اختلافی بین آن کشور و کشور دیگر مطرح شود، دیگر آن دولت حق پس گرفتن اعلامیه‌ی خود را ندارد؛ زیرا وقتی اختلاف ایجاد شد، هر یک از اعلامیه‌های یک‌جانبه، بصورت بخشی از توافق بین دو دولت محسوب می‌شود. یعنی همین که اختلاف مطرح شد، بین طرفین اختلاف، وجه مشترکی ایجاد می‌شود که طرفین با توافق خود پذیرفته‌اند اختلاف خود را به دیوان ارجاع دهند. بنابراین، وقتی اختلافی ایجاد شد، هیچ یک از دولتها نمی‌توانند اعلامیه‌ی خود را پس بگیرند؛ زیرا این اعلامیه دیگر تبدیل به معاهده با آن دولت در خصوص آن اختلاف شده است.

حالت دوم: پذیرش صلاحیت اجباری دیوان در معاهدات عام بین‌المللی است. در این حالت دیوان صلاحیت رسیدگی به موضوع یا موضوعات اختلافی موجود در آن معاهده را خواهد داشت. مثل کنوانسیون 1961 روابط دیپلماتیک؛ کنوانسیون 1978 جانشینی دولتها در معاهدات؛ کنوانسیون 1963 روابط کنسولی و...

بنابراین، هر اختلافی که در چارچوب این کنوانسیونها بین دولتها مطرح شود، صلاحیت دیوان محرز است و دیوان حق رسیدگی به اختلافات مزبور را خواهد داشت.

حالت سوم: پذیرش صلاحیت اجباری دیوان در معاهدات خاص و دوجانبه‌ی بین‌المللی است. یعنی دولتها می‌توانند



صلاحیت دیوان را در معاهدات دوجانبه‌ی فیما بین خود بپذیرند. مثلاً معاهده‌ی دوجانبه‌ی مودت و بازرگانی منعقد در 1955 فیما بین ایران و آمریکا، صلاحیت دیوان را در مورد اختلافات ناشی از این معاهده پذیرفته بود.

حالت چهارم: قبول صلاحیت اجباری دیوان براساس اعلامیه‌ای است که دولتها در مورد دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی صادر کرده‌اند و آن اعلامیه هنوز معتبر می‌باشد، مشروط بر اینکه دولت صادرکننده‌ی اعلامیه‌ی قبولی اختیاری صلاحیت اجباری دیوان دائمی دادگستری، جزو اعضای مؤسس سازمان ملل متحد (51 کشوری که تا 24 اکتبر 1945 منشور را تصویب کرده‌اند) باشد. [26]

حالت پنجم: اگر در معاهده‌ای که هنوز معتبر است، صلاحیت دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی پذیرفته شده باشد، برای باقیمانده‌ی مدت اعتبار معاهده، دیوان بین‌المللی دادگستری صلاحیت رسیدگی به اختلافات ناشی از آن معاهده را خواهد داشت. [27]

حالت ششم: استناد به اصل «forum Prorogatum» می‌باشد. این اصل یعنی احراز صلاحیت دیوان براساس عملکرد یک دولت. یعنی دولتی، بدون اینکه اعلامیه‌ای صادر کند، با عمل خود ثابت کند که صلاحیت دیوان را پذیرفته است. مثلاً دولتی بدون اینکه صلاحیت دیوان را رسماً پذیرفته باشد، در جلسات دیوان شرکت کند، لایحه بدهد، جوابیه بدهد و... یعنی از روبه و عملکرد دولت صلاحیت دیوان را احراز می‌شود. [28]

انواع صلاحیت دیوان بین‌المللی دادگستری

صلاحیتهای دیوان به دو دسته‌ی ترافعی و مشورتی تقسیم می‌شود. صلاحیت ترافعی یعنی رسیدگی به اختلافات فیما بین دولتها و صلاحیت مشورتی یعنی آرایه‌ی نظر مشورتی از سوی دیوان.

لف: صلاحیت ترافعی

علی‌الاصول دیوان در صلاحیت ترافعی خود چند نوع تصمیم می‌گیرد. یکی از این تصمیمات قراردادی شکلی هستند؛ دیگری قراردادی دستور موقت و مورد سوم، آرای دیوان می‌باشد.

قراردادی شکلی، تصمیماتی است که دیوان براساس آیین دادرسی خود صادر می‌کند. مثل آیینهای دادرسی مثل تعیین مدت، تعیین زمان پاسخ و جوابیه و...

قراردادی دستور موقت، در مواردی است که خواهان و یا حتی خواننده، به لحاظ وضعیت فوری و اضطراری، از دیوان بخواهد تا هنگام صدور رای قطعی و رسیدگی ماهوی به اختلاف، بطور موقت دستوری بدهد تا اقداماتی از سوی طرفین یا یکی از اطراف صورت گیرد. پذیرش این درخواست با خود دیوان است و می‌تواند این تقاضا را رد کند. [29]

آرای دیوان، در دو نوع صلاحیتی و ماهوی می‌باشد. تا سال 1972، آیین دادرسی دیوان به این ترتیب بود که اگر دولت خواننده یا حتی خواهان در موارد استثنایی، به صلاحیت دیوان اعتراض می‌کرد، دیوان ضمن اینکه به ماهیت دعوی رسیدگی می‌کرد، صلاحیت خود را هم بررسی می‌کرد و سپس حتی در بین رسیدگی به اختلاف، احراز می‌کرد که صلاحیت ندارد، قرار عدم صلاحیت صادر می‌کرد و از ادامه‌ی رسیدگی به اختلاف خودداری می‌کرد. [30] از آن تاریخ به بعد، شیوه‌ی رسیدگی به این گونه شد که ابتدا دیوان صلاحیت خود را احراز می‌کند و سپس به ماهیت دعوی



رسیدگی می‌کند. البته این در صورتی است که دولتها به صلاحیت دیوان اعتراض کنند. یعنی اگر در اثنای رسیدگی دولتی به صلاحیت دیوان اعتراض کند، رسیدگی قطع می‌شود و ابتدا صلاحیت مورد رسیدگی قرار می‌گیرد؛ چنانچه صلاحیت احراز شد، قضیه ادامه می‌یابد و رسیدگی‌های ماهوی انجام می‌شود.

می‌دانید که پذیرش یا عدم پذیرش صلاحیت دیوان، انحصارا در اختیار خود دیوان می‌باشد. به عبارتی صلاحیت احراز صلاحیت با خود دیوان است که اصطلاحاً به آن «صلاحیت در صلاحیت» می‌گویند.

معمولا دولتهایی که در اختلافی مواضع ضعیف دارند، مبادرت به اعتراض به صلاحیت دیوان می‌کنند. زیرا اگر بتوان عدم صلاحیت دیوان را اثبات کرد، دیگر ماهیت دعوی نیز مورد رسیدگی قرار نخواهد گرفت.

بعد از صدور رای صلاحیتی، دیوان وارد ماهیت دعوی می‌شود. برای رسیدگی به ماهیت، جلسات استماع برگزار می‌شود تا طرفین مطالب خود را مطرح کنند. [31] پس از اتمام استماع قضات وارد اتاق شور می‌شوند و مذاکراتی سری، قضات به دو دسته تقسیم می‌شوند: اکثریت و اقلیت. اکثریت همان کسانی هستند که رای دیوان را بوجود می‌آورند. در میان اکثریت افرادی هستند که با رای صادره موافق هستند ولی نحوه استدلال را قبول ندارند که به رای و نظر این گونه قضات، «نظر انفرادی» [32] یا جداگانه می‌گویند. در میان قضات، افرادی هستند که با رای اکثریت مخالف هستند که به «نظر مخالف» [33] معروف است.

بنابراین در يك رای دادگاه سه نوع نظر وجود دارد: نظر اکثریت که خود دو دسته می‌شود: موافقان با استدلال و مخالفان با استدلال؛ نظرات مخالف که مخالف با رای دادگاه هستند. نظر اکثریت، رای دیوان محسوب می‌شود. سپس اکثریت کمیته‌ای سه نفره تشکیل می‌دهند و تمام نظرات قضات اکثریت را جمع‌آوری می‌کنند و سپس براساس این نظریات، رای دیوان را انشا می‌کنند و سپس رای را به قضات اکثریت برمی‌گردانند. قضات اکثریت نظر خود را اعمال می‌کنند و اگر اصلاحی ضروری بدانند، انجام می‌دهند و سپس آنرا به کمیته‌ی مزبور برمی‌گردانند. کمیته، اصلاحات را تا جایی ممکن لحاظ می‌کند و سپس به صورت رای تدوین می‌شود. سپس رییس دیوان، اگر انگلیسی زبان باشد رای را به انگلیسی و اگر فرانسوی زبان باشد، به فرانسوی رای را تماماً قرائت می‌کند. [34]

ضمانت اجرای آرای دیوان، به این ترتیب است که اگر محکوم علیه، رای دیوان را به اجرا نگذارد، محکوم‌له می‌تواند نزد شورای امنیت سازمان ملل متحد مساله را مطرح کند و درخواست صدور قطع‌نامه از شورای نماید.

ب: صلاحیت مشورتی

ماده‌ی 96 منشور ملل متحد، مبنای این صلاحیت را تشکیل می‌دهد. براساس این ماده، مجمع عمومی و شورای امنیت می‌توانند مستقیماً از دیوان نظر مشورتی بخواهند و سایر ارکان و سازمانهای وابسته به ملل متحد می‌توانند با اجازه‌ی مجمع عمومی چنین درخواستی از دیوان بنمایند. بنابراین مشخص می‌شود که حق درخواست نظر مشورتی از دیوان بین‌المللی دادگستری فقط مخصوص سازمانها می‌باشد نه دولتها.

چنانچه دولتها بخواهند از دیوان نظر مشورتی بخواهند باید، با مذاکرات و لایبهای خود با مجمع عمومی، از مجمع بخواهند تا مجمع از طرف خود از دیوان نظر مشورتی بخواهد. اما علی‌الاصول دولتها مستقیماً حق درخواست نظر مشورتی ندارند.

علاوه بر سازمانهایی که گفته شد حق درخواست نظر مشورتی دارند، از دیگر سازمانهای دارای چنین حقی می‌توان



به سازمانهای زیر اشاره کرد: سازمان بین‌المللی کار؛ فائو؛ یونسکو؛ سازمان بهداشت جهانی؛ بانک بین‌المللی ترمیم و توسعه؛ موسسه مالی بین‌المللی؛ انجمن بین‌المللی توسعه؛ انجمن بین‌المللی پول؛ ایکائو؛ اتحادیه بین‌المللی ارتباطات راه دور؛ سازمان جهانی هواشناسی؛ سازمان بین‌المللی دریایی؛ سازمان مالکیت معنوی؛ یونیدو (سازمان ملل متحد برای توسعه)؛ صندوق بین‌المللی توسعه کشاورزی؛ آژانس بین‌المللی انرژی اتمی.

بیشترین نظر مشورتی را مجمع عمومی از دیوان تقاضا کرده است و کمترین نظر مشورتی را شورای امنیت درخواست کرده است و آنها تنها در سال 1971 در قضیه «حضور آفریقای جنوبی در آفریقای جنوب غربی» بود.

قبل از اینکه نظر مشورتی صادر شود، ابتدا به همهی دولتهای عضو و سازمانهایی که می‌توانند ذینفع باشند اعلام می‌شود تا نظرات خود را کتبا و یا شفاهاً اعلام کنند. نمایندگان دولتها که تمایل به مشارکت دارند، در جلسه دیوان شرکت می‌کنند و نظرات خود را بیان می‌کنند. سپس بعد از جمع‌آوری نظرات مختلف، قضات دیوان وارد اتاق شور می‌شوند و پس شور و مشورت، عیناً مثل شیوهی توافقی نظر خود را اتخاذ می‌کنند.

نظرات مشورتی علی‌الاصول جنبه الزامی ندارد ولی اگر قبل از نظر مشورتی الزامی بودن آن مورد پذیرش قرار گرفته باشد، جنبه الزامی خواهد یافت. مثلاً در اساسنامه سازمان بین‌المللی کار پیش‌بینی شده است که چنانچه دادگاه اداری سازمان بین‌المللی کار نظری صادر کند، دولتهای عضو مکلف به اجرای آن می‌باشند.

[1]. این ضمایم به ترتیب عبارتند از: 1- موافقت‌نامه‌ی مربوط به اجرای فصل 11 کنوانسیون؛ 2- کمیسیون حدود فلات قاره؛ 3- شرایط اصلی بازرسی، اکتشاف و استخراج؛ 4- اساسنامه‌ی مقام بین‌المللی اعماق؛ 5- سازش؛ 6- اساسنامه‌ی دادگاه بین‌المللی حقوق دریا؛ 7- داور؛ 8- داور خاص؛ 9- مشارکت سازمان‌های بین‌المللی.

[2]. بروکسل، بزرگترین شهر و پایتخت بلژیک می‌باشد. این شهر از لحاظ حقوق بین‌الملل حایز اهمیت فراوانی می‌باشد؛ چرا که مقر بسیاری از سازمان‌های بین‌المللی از جمله اتحادیه اروپا و سازمان پیمان آتلانتیک شمالی (ناتو) می‌باشد.

[3]. استفاده از خط مبدا مستقیم در مورد سواحل مضرس و دنداندار، در رای دیوان بین‌المللی دادگستری در سال 1951 در قضیه‌ی ماهیگیری (اختلاف فیما بین انگلستان و نروژ) بیان گردید و سپس در کنوانسیون 1958 ژنو راجع به دریای سرزمینی گنجانده شد.

موضوع از این قرار بود که دولت نروژ با توجه به وضع جغرافیایی سواحل خود، که دنداندار بود به موجب قانونی خاص از خطوط مبدا مستقیم برای احتساب دریای سرزمینی خود استفاده کرد و در نتیجه قسمتی از دریای آزاد را جزو آبهای داخلی خود وارد کرد. دولت انگلستان که در نتیجه‌ی این اقدام نروژ، از ماهیگیری در این آبها محروم شده بود، ادعا کرد که اقدام نروژ در مورد استفاده از خطوط مبدا مستقیم غیرقانونی است. اختلاف نزد دیوان مطرح شد. دیوان با توجه به شکل خاص زمین در سواحل نروژ و استفاده‌ی تاریخی ماهیگیران نروژی و نیز وابستگی اقتصاد مردم نروژ به ماهیگیری، اقدام آن دولت را تایید و ادعای انگلستان را رد کرد و اعلام کرد که اقدام نروژ معتبر و قانونی بوده است.



- [4]. هر مایل بر اساس اظهار دفتر اوزان و مقادیر بین‌المللی در سال 1929، 1852 متر می‌باشد.
- [5]. حاکمیت دولتها اجازه نمی‌دهد که دولتها بطور مشاع و مشترک از دریای آزاد استفاده کنند؛ وانگهی اگر دریای آزاد مال مشترک و مشاع بود، انتظار می‌رفت که همه دولتها از آن استفاده‌های مسالمت‌آمیز بنمایند، نه بعنوان صحنه‌ی مخاصمات مسلحانه و منطقه‌ی آزمایش تسلیحات هسته‌ای.
- [6]. بند 4 ماده‌ی 2 منشور مقرر می‌دارد: «کلیه‌ی اعضا در روابط بین‌المللی خود از تهدید به زور یا استفاده از آن علیه تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی هر کشوری، و یا از هر روش دیگری که مغایر با مقاصد ملل متحد است، خودداری خواهند نمود».
- [7]. Flags of Convenience.
- [8]. کشوری است در غرب آفریقا با مساحتی حدود 99 هزار کیلومتر مربع، کشوری که در اوایل دهه‌ی 1800، توسط بردگان آزاد شده‌ی آمریکایی تشکیل شد و پایتخت آن مونروویا می‌باشد.
- [9]. Hot Pursuit.
- [10]. Piracy.
- [11]. Right of Visit.
- [12]. International Criminal Court.
- [13]. این تنگه اقیانوس اطلس را به دریای مدیترانه متصل می‌سازد و بین دو کشور اسپانیا و مراکش واقع شده است.
- [14]. این تنگه که اقیانوس اطلس را به اقیانوس آرام متصل می‌کند، بین دو کشور شیلی و آرژانتین واقع شده است. کاشف این تنگه شخصی بنام «فردیناند ماژلان» در سال 1520 بود لذا به تنگه‌ی ماژلان معروف گشت.
- [15]. مهمترین تنگه‌های دانمارک عبارتند از: تنگه‌ی سوند که بین دو کشور دانمارک و سوئد قرار دارد و دو دریای شمال و بالتیک را به یکدیگر وصل می‌کند؛ تنگه‌ی بلت بزرگ و بلت کوچک.
- [16]. این تنگه که دریای سرخ را به خلیج عقبه متصل می‌کند، از طریق باب‌المنندب به دریای آزاد ارتباط پیدا می‌کند. این تنگه مابین دو کشور عربستان و مصر واقع شده است.
- [17]. یعنی مساحت آبهای مجمع‌الجزایری در داخل خطوط مبدا نباید بیش از مساحت جزایر (نسبت یک به یک) و کمتر از یک نهم مساحت جزایر باشد. یعنی مساحت آبهای مجمع‌الجزایری حداقل یک نهم مساحت خشکی است و حداکثر برابر با مساحت خشکی است.
- [18]. این دعوی در سال 1872 فیما بین ایالات متحده و انگلستان مطرح شد.



[19]. *Ipsa Facto*.

[20]. *Peace Palace*.

[21]. *Ad Hoc Judge*.

[22]. اولین بار در اختلاف فیما بین آمریکا و کانادا در قضیه «فلات قاره خلیج ماین» شعبه دیوان بود که به اختلاف رسیدگی کرد نه کل اعضای دیوان. حکم صادره از سوی شعبه دیوان دارای همان اعتبار حکم خود دیوان است.

[23]. بنابراین، ذکر این نکته ضروری است که اگر دولتی منشور ملل متحد را بپذیرد، الزاما باید اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری را هم بپذیرد، ولی اگر دولتی عضو سازمان نباشد و اساسنامه دیوان را پذیرفته باشد، اجباری در پذیرش منشور و عضویت در سازمان ملل متحد ندارد.

[24]. نمونه آن اختلاف فیما بین انگلستان و آلبانی در سال 1949 در قضیه «تنگه کورفو» بود.

[25]. این اعلامیه‌ها، هر چند بطور یک‌جانبه از سوی دولتها صادر می‌شوند، اما برخی از آثار معاهدات بین‌المللی را دارند. مثلا دولتها می‌توانند در این اعلامیه‌ها از حق شرط استفاده کنند و برخی از صلاحیت‌های اجباری دیوان را در مورد خود استثنا و یا محدود نمایند.

[26]. نمونه بارز آن اختلاف فیما بین اسرائیل و بلغارستان بود. بلغارستان صلاحیت دیوان دایمی دادگستری را پذیرفته بود؛ اما چون در سال 1954 عضو ملل متحد شده بود، بین آن دولت و دیوان انقطاع ایجاد شده است. لذا دیوان دعوی اسرائیل را رد کرد و صلاحیت خود را احراز نکرد.

[27]. فرض کنید معاهده‌ای در 1930 بین دو دولت منعقد شده است و در آن ذکر شده است که دیوان دایمی دادگستری تا پایان معاهده، صلاحیت رسیدگی به اختلافات ناشی از این معاهده را خواهد داشت. اگر این معاهده هنوز به پایان نرسیده باشد، دیوان بین‌المللی دادگستری که جانشین دیوان دایمی شده است، صلاحیت رسیدگی خواهد داشت.

[28]. نمونه بارز آن قضیه «ماوروماتیس» است که اختلاف بین یونان و فلسطین در دیوان دایمی دادگستری بین‌المللی بود. در این قضیه، دولت یونان بدون اینکه صلاحیت اجباری دیوان دایمی را پذیرفته باشد، در دیوان شرکت کرد و به شکایات فلسطین پاسخ داد و باعث شد تا این نظریه بوجود آید که عملکرد دولتها هم می‌تواند بیان‌کننده پذیرش صلاحیت اجباری دیوان دایمی دادگستری و جانشین آن یعنی دیوان بین‌المللی دادگستری باشد.

[29]. مثلا در قضیه «لاکربی» اختلاف فیما بین لیبی و آمریکا و لیبی و انگلستان، دیوان تقاضای لیبی را نپذیرفت و دستور موقت صادر نکرد. در حالی که در اختلاف فیما بین بوسنی و یوگسلاوی، درخواست بوسنی را پذیرفت و دستور داد موقتا تا هنگام صدور رای قطعی، قتل عام مسلمانان توسط صربها، قطع شود.

[30]. نمونه آن اختلاف فیما بین ایران و انگلستان در قضیه «ملی کردن نفت» بود. ایران اعتراض کرد و گفت با توجه به اساسنامه دیوان (ماده 34) فقط دولتها حق رجوع به دیوان دارند و شرکت ملی نفت انگلیس، دولت



انگلیس محسوب نمی‌شود، و نمی‌تواند علیه ایران اقامه‌ی دعوی کند و دیوان صلاحیت رسیدگی به اختلاف را ندارد که این اعتراض پذیرفته شد و دیوان قرار عدم صلاحیت صادر کرد.

[31]. معمولا استماع از 10 صبح تا 13 و اگر لازم باشد از 15 تا 17 نیز خواهد بود.

[32]. Separate Opinion.

[33]. Dissenting Opinion.

[34]. برخی آرا چون از حجم بسیار بالایی مثلا 100 صفحه برخوردارند، ممکن است چند روز قرائت آن به طول انجامد.