



قدم به قدم، همراه دانشجو...

WWW.GhadamYar.Com

جامع ترین و به روزترین پرتال دانشجویی کشور (پرتال دانش)
با ارائه خدمات رایگان، تحصیلی، آموزشی، رفاهی، شغلی و...
برای دانشجویان

- ۱) راهنمای ارتقاء تحصیلی. (کاردانی به کارشناسی، کارشناسی به ارشد و ارشد به دکتری)
- ۲) ارائه سوالات کنکور مقاطع مختلف سالهای گذشته، همراه پاسخ، به صورت رایگان
- ۳) معرفی روش های مقاله و پایان نامه نویسی و ارائه پکیج های آموزشی مربوطه
- ۴) معرفی منابع و کتب مرتبط با کنکورهای تحصیلی (کاردانی تا دکتری)
- ۵) معرفی آموزشگاه ها و مراکز مشاوره تحصیلی معتبر
- ۶) ارائه جزوات و منابع رایگان مرتبط با رشته های تحصیلی
- ۷) راهنمای آزمون های حقوقی به همراه دفترچه سوالات سالهای گذشته (رایگان)
- ۸) راهنمای آزمون های نظام مهندسی به همراه دفترچه سوالات سالهای گذشته (رایگان)
- ۹) آخرین اخبار دانشجویی، در همه مقاطع، از خبرگزاری های پربازدید
- ۱۰) معرفی مراکز ورزشی، تفریحی و فروشگاه های دارای تخفیف دانشجویی
- ۱۱) معرفی همایش ها، کنفرانس ها و نمایشگاه های ویژه دانشجویی
- ۱۲) ارائه اطلاعات مربوط به بورسیه و تحصیل در خارج و معرفی شرکت های معتبر مربوطه
- ۱۳) معرفی مسائل و قوانین مربوط به سربازی، معافیت تحصیلی و امریه
- ۱۴) ارائه خدمات خاص ویژه دانشجویان خارجی
- ۱۵) معرفی انواع بیمه های دانشجویی دارای تخفیف
- ۱۶) صفحه ویژه نقل و انتقالات دانشجویی
- ۱۷) صفحه ویژه ارائه شغل های پاره وقت، اخبار استخدامی
- ۱۸) معرفی خوابگاه های دانشجویی معتبر
- ۱۹) دانلود رایگان نرم افزار و اپلیکیشن های تخصصی و...
- ۲۰) ارائه راهکارهای کارآفرینی، استارت آپ و...
- ۲۱) معرفی مراکز تایپ، ترجمه، پرینت، صحافی و ... به صورت آنلاین
- ۲۲) راهنمای خرید آنلاین ارزی و معرفی شرکت های مطرح
- ۲۳)



WWW.GhadamYar.Ir

WWW.PortaleDanesh.com

WWW.GhadamYar.Org

۰۹۱۲ ۳۰ ۹۰ ۱۰۸

باما همراه باشید...

۰۹۱۲ ۰۹ ۰۳ ۸۰۱

www.GhadamYar.com

جزوهٔ درس حقوق بین الملل عمومی ۲

دکتر سید داود آقایی

موسسه غیرانتفاعی نور طوبی

سال تحصیلی: ۸۹-۱۳۸۸

فصل اول:

حقوق دریاها

حقوق بین الملل دریاها: به مجموعه قواعد و مقرراتی اطلاق می شود که ناظر بر رفتار و عملکرد دولت‌ها در دریاها است.

گفتار ۱

نقش و اهمیت قلمروی دریاها:

امروز بالغ بر ۷۱٪ از کره زمین به قلمروی آبی اختصاص دارد یعنی بالغ بر ۲/۳ کره زمین به آبهای دریاها و اقیانوسها تعلق دارد و به همان نسبت در واقع لازم است مورد توجه واقع شود در دریاها که در گذشته بیشتر برای کشتیرانی و به عنوان راه از آن استفاده می شد امروزه علاوه بر استفاده هایی که در زمینه کشتیرانی در دریاها می شود استفاده های دیگری هم از دریاها و اقیانوسها صورت می گیرد از جمله:

انجام اقدامات نظامی، مانورهای نظامی و از همه مهمتر به دنبال کشف منابع بسیار ارزشمند معدنی در اعماق دریاها، دولت‌ها توجه ویژه ای را به این منابع معطوف داشته اند و سعی کرده اند به نحوی به منابع معدنی نهفته در اعماق دریاها دسترسی پیدا کنند ضمن اینکه دریاها در واقع منبع قابل توجهی برای بخشی از مواد غذایی و مواد پروتئینی بشری محسوب می شوند مواد شیلاتی در دریاها بخش قابل توجهی از غذای انسانی را به خود اختصاص می دهد که همه اینها به نوعی مورد توجه است و دولت‌ها امروزه توجه ویژه ای به دریاها معطوف داشته اند و در واقع به دنبال اهمیت یافتن دریاها، لزوم قانونمند سازی استفاده از دریاها هم مورد توجه واقع شد و از اوایل قرن ۲۰ مشخصاً در

۱۹۳۰ و در سایه فعالیت‌های جامعه ملل تلاش‌هایی برای قانونمندی‌سازی دریاها صورت گرفت که راه به جایی نبرد و اولین گام در مسیر قانونمندی‌سازی دریاها که به نتیجه انجامید تلاش‌های سازمان ملل متحد بود که در سال ۱۹۵۸ منتج شد به تدوین چهار کنوانسیون در زمینه آبهای دریای سرزمینی، آبهای آزاد، فلات قاره و چگونگی صید ماهیان زنده در دریاها و اقیانوسها که البته در سال ۱۹۶۰ هم دو سال بعد از اولین کنفرانس که در سایه سازمان ملل برگزار شد کنفرانس دومی برگزار شد. به دلیل اختلاف نظرهای فاحشی که بین شرکت کنندگان بروز کرد به نتیجه ای نینجامید تا اینکه در دهه ۷۰ گام سومی از سوی سازمان ملل متحد برداشته شد و منتج شد به تدوین و تصویب کنوانسیون سوم حقوق دریاها که در سال ۱۹۸۲ به تصویب رسید و از اواخر ۱۹۹۳ یا از ژانویه ۱۹۹۴ لازم الاجرا شد.

در سال ۱۹۵۸ اولین کنفرانس مربوط به تدوین حقوق دریاها در سایه فعالیت سازمان ملل برگزار شد منتهی چون دولتها در بعضی از زمینه ها از جمله در زمینه تحدید حدود عرض دریای سرزمینی به توافق نرسیدند مجدداً در سال ۱۹۶۰ کنفرانس دومی از سوی سازمان ملل برگزار شد در این مرحله هم نتیجه ای حاصل نشد در واقع در این کنفرانس دولتهای آمریکا، کانادا و بعضی از کشورهای اروپای غربی که طرفدار اصل آزادی دریاهای آزاد بودند در مقابل گسترش دریای سرزمینی ایستادند و در واقع نتیجه ای در زمینه تحدید حدود عرض دریای سرزمینی حاصل نشد. از لحاظ تاریخی در قرن ۱۸ عرض دریای سرزمینی به اندازه برد یک توپ که حدوداً ۳ مایل دریایی بود مورد پذیرش قرار گرفته بود، در قرن ۱۹ سعی شد که دامنه این حوزه گسترش پیدا کند و بعضی از کشورها تا ۴ مایل و بعضی از دیگر کشورها ۶ مایل را به عنوان عرض دریایی سرزمینی برای خودشان در نظر گرفتند ولی در عین حال توافق مشخص و قطعی حاصل نشد. به همین نسبت بعضی دیگر از کشورها از جمله کشورهای سوسیالیستی به رهبری شوروی به همراه کشورهای جهان سومی معتقد بودند که باید عرض دریای سرزمینی گسترش پیدا کند و آنها به ۱۲ مایل عرض دریای سرزمینی تأکید می کردند کشورهای سوسیالیستی و در حال توسعه بر این باور بودند که در واقع کنوانسیون

های قبلی که در سال ۱۹۵۸ تدوین شده بدون در نظر گرفتن تحولات جامعه بین المللی و بدون توجه به پیشرفت ها کنوانسیون های ۴ گانه ژنو که در ۱۹۵۸ تصویب شده بود نابرابری های موجود بین دولت ها را نادیده گرفته و صرفاً به اتکا توانمندی های تکنولوژیک و موقعیتهای کشورهای پیشرفته صنعتی این کنوانسیون ها را تصویب کرده و در واقع به نحوی کنوانسیون های موجود حافظ منافع کشورهای صنعتی بود که از امکانات گسترده تری برخوردار هستند و لذا در سایه صدور اعلامیه ختم استعمار که در دهه ۶۰ صادر شد از سوی سازمان ملل این موضوع با جدیت دنبال شد که اکنون که کشورهای جهان سوم از استعمار رهایی پیدا کرده اند باید در مسیر احقاق حق خودشان در همه زمینه ها به ویژه در زمینه حقوق دریاها قدم بردارند. لذا در سال ۱۹۶۷ رئیس هیأت نمایندگی دولت مالت بنام دکتر پارو پیشنهاد کرد که مسأله ماهیت حقوقی بستر و زیربستر دریاها و اقیانوسها واقع در ماورای حوزه صلاحیت دولت ها به نفع جامعه بشری به نفع کشورهای جهان سوم و اکثریت اعضای جامعه بین المللی در دستور کار سازمان ملل متحد قرار بگیرد و این پیشنهاد مورد توجه دیگر کشورهای سوسیالیستی و کشورهای جهان سومی قرار گرفت تا اینکه در اوایل دهه ۷۰ چهار، پنج سال بعد از ارائه این پیشنهاد موضوع رسماً مورد توجه واقع شد و برای به نتیجه رسیدن این پیشنهاد کنفرانس و اجلاس هایی برگزار شد.

موضوع مورد بحث در کنفرانس سوم حقوق دریاها که ۱۹۷۳ شروع شد و اولین اجلاس آن با حضور نمایندگان ۱۵۰ کشور در کاراکاس، پایتخت ونزوئلا برگزار شد و بعد از ۹۰ جلسه، و در ۱۱ اجلاس در تاریخ ۳۰ آوریل ۱۹۸۲ به امضاء نمایندگان دولت ها از جمله، نماینده دولت ایران رسید. در متن کنوانسیون پیش بینی شده بود که بعد از یکسال و پس از تصویب ۶۰ کشور کنوانسیون لازم الاجرا خواهد شد و صورت اجرایی به خود خواهد گرفت تا اینکه در دسامبر ۱۹۹۳ یکسال پس از گذشت تصویب ۶۰ کشور این کنوانسیون به عنوان یک کنوانسیون واحد و یک کنوانسیون جامع در زمینه حقوق دریاها مورد اجرا واقع شد که امروزه ناظر بر رفتار و روابط دولت ها در عرصه های مختلف

حقوق دریایی است. این کنوانسیون ضمن اینکه بخش عمده اش برگرفته از قواعد عرفی موجود در نظام حقوق دریایی بوده است بخشی از آن هم در سایه پیشرفتهای تکنولوژیک و در سایه صدور اعلامیه ختم استعمار و تحولات به وقوع پیوسته در عرصه نظام بین الملل ناشی از قواعد و مقررات نوین و جدیدی است که مجموعه این قواعد را کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تشکیل می دهد که کنوانسیون بسیار جامع و همه جانبه ای است در زمینه حقوق دریاها و ناظر هست بر بررسی وضعیت سطح آب دریاها، مسائل مربوط به بستر و زیربستر دریاها، مسئله مربوط به فضای فوقانی دریاها و همچنین در مورد تنگه ها، کانال ها و بخش های مختلف دریاها به بحث و بررسی می پردازد که در این کنوانسیون برای اولین بار سطح آب دریاها به ۵ منطقه تقسیم می شود که هر کدام دارای رژیم حقوقی خاص خود است، اولین منطقه آبهای داخلی است که در پشت خط مبدأ دریای سرزمینی و در بخش قلمروی خشکی کشورها قرار می گیرد. بعد از آبهای داخلی که از خط مبدأ دریای سرزمینی آغاز می شود و به سمت دریا پیش می رود، آبهای ساحلی، سرزمینی یا دریای سرزمینی قرار دارد که به هر حال رژیم عبوری ضرر بر آن اعمال می شود. در این قسمت در مورد تحدید حدود دریای سرزمینی در مورد حقوق دولتهای ساحلی بر دریای سرزمینی، در مورد تکالیف دولتهای ساحلی نسبت به عبور کشتی های دولتهای خارجی، در زمینه حقوق و وظایف دولت ساحلی در آبهای دریای سرزمینی بحث می شود. بعد از آبهای سرزمینی آبهای منطقه مجاور یا نظارت قرار دارد که از خط مبدأ دریای سرزمینی تا حداکثر ۲۴ مایل با احتساب آبهای دریای سرزمینی را شامل می شود و بعد از آن آبهای منطقه اقتصادی، انحصاری است که در واقع از خط دریای سرزمینی به اندازه حداکثر ۲۰۰ مایل را پوشش می دهد.

بعد از آبهای منطقه اقتصادی، انحصاری، آبهای دریای آزاد است که خارج از صلاحیت دولتها قرار می گیرد و برای اولین بار در کنوانسیون ۱۹۸۲ پذیرفته شد که منابع موجود در اعماق دریای

آزاد و اقیانوسها در واقع به عنوان میراث مشترک بشریت محسوب می‌شود و همه کشورهای به نحوی عادلانه می‌توانند از آن استفاده کنند.

گفتار ۲

در رابطه با کنوانسیون های ژنو ۱۹۵۸، و کنوانسیون مونتاگوبی که در سال ۱۹۸۲ به عنوان کنوانسیون سوم حقیق دریاها به تصویب رسید. اینکه به هر حال کدامیک از کنوانسیون ها ناظر بر رفتار دولتها است؟ اگر دولتی عضو کنوانسیون ۱۹۵۸ بوده باشد ولی کنوانسیون ۱۹۸۲ را نپذیرفته باشد و یا اگر بین دودولت در حوزه دریاها اختلاف پیش بیاید و هر دوی آنها عضو کنوانسیون ۱۹۵۸ بوده باشند ولی فقط یکی از آنها عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ باشد کدامیک از این کنوانسیون ها باید اجرا بشود؟

در رابطه بین دولتهایی که عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ هستند طبیعتاً کنوانسیون ۱۹۸۲ حاکم است و ناظر بر رفتار آنهاست به عبارتی کنوانسیون ۱۹۵۸ با تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ منسوخ شد آنچه که طبق ماده ۳۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها پیش بینی شده کشورهایی که به کنوانسیون ۱۹۸۲ پذیرفته اند مفاد کنوانسیون ۱۹۵۸ برای آنها اعتباری ندارد و منسوخ شده تلقی می‌شود.

ولی در رابطه با دولتهایی که هر دو عضو کنوانسیون ۱۹۵۸ هستند ولی فقط یکی از آنها کنوانسیون ۱۹۸۲ را پذیرفته طبیعتاً در اینجا کنوانسیون ۱۹۵۸ ناظر بر رفتار هر دو دولت است چون این دولتها کنوانسیون های مدون را نپذیرفته اند طبیعتاً باید مشمول مقررات عرفی قرار بگیرند.

آنچه که مسلم است اصل یکپارچگی است که در کنوانسیون ۱۹۸۲ پذیرفته شده و به رسمیت شناخته شده و Reservation یا حق تحفظ یا حق شرط در کنوانسیون ۱۹۸۲ پذیرفته نشده و دولتی که می‌خواهد به کنوانسیون ۱۹۸۲ وارد شود باید بدون استفاده از حق شرط و بدون هر گونه قید و شرطی وارد این کنوانسیون شود و به طور کامل این کنوانسیون را بپذیرد. البته این

قبیل دولتها می توانند از اعلامیه تفسیری استفاده کنند و نظر خود را در مورد حقوق دریاها ابراز بدارند ولی بدون استفاده از حق شرط. البته علاوه بر کنوانسیون ۱۹۸۲ که یک کنوانسیون جامع و واحدی است در مورد حقوق دریاها کنوانسیون های موردی هم بین دولتها به امضاء رسیده از جمله کنوانسیون مربوط به جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت از کشتی ها که در ۱۹۷۳ به تصویب رسید، کنوانسیون ایمنی دریاها که در سال ۱۹۷۴ به امضا رسید، قراردادهای دو جانبه دیگری هم به طور فراوان بین دولتهای همسایه یا دولتهای مقابل و مجاور به امضا رسیده که تعیین کننده حدود مرزی دریایی آن ها است که در واقع حق و تکلیف را برای دولتهای امضا کننده به وجود می آورد.

تعریف آبهای داخلی:

اولین بخش مربوط به مناطق دریایی که در قلمروی خشکی دولت های ساحلی قرار می گیرد و در پشت خط مبدأ دریای سرزمینی، آبهای داخلی یا اصطلاحاً *Internal waters* - است. آبهای داخلی به آن بخش از آبهای دریا اطلاق میشود که نه جزئی از آبهای دریای سرزمینی است و نه جزئی از آبهای آزاد دریاها در نتیجه به طور کامل متعلق به دولت ساحلی است.

این آبهای داخلی اعم است از: لنگرگاهها، دریاچه ها، رودخانه ها، حوزچه ها، خلیج های تاریخی، خورها و به هر حال آبهایی که در پشت خط مبدأ دریای سرزمینی واقع شده است. خط مبدأ دریای سرزمینی از لبه خارجی آبهای داخلی آغاز می شود و به نحوی باید با خاک کشور ساحلی درآمیخته باشد.

تفاوت آبهای داخلی با آبهای سرزمینی:

در اینست که دریای سرزمینی مشمول عبور رژیم بی ضرر است یعنی کشتی های دول بیگانه بدون کسب مجوز و آزادانه البته به شرط اینکه رژیم عبور بی ضرر را رعایت کنند می توانند از آبهای

دریای سرزمینی عبور کنند و دولت ساحلی هم حق ندارد مانع و مشکلی را پیش روی این جریان آزاد عبور و عبور بی ضرر قرار بدهد در حالیکه در آبهای داخلی کشتی‌ها مشمول عبور بی ضرر نیستند و دولت ساحلی بر آنها اعمال صلاحیت می‌کند.

تقارن اعمال صلاحیت دولت ساحلی و صلاحیت دولت صاحب پرچم را در این مواردی که گفته می‌شود می‌توان مورد توجه قرار داد:

۱- دعوایی که به وقوع پیوسته و در زمینه حقوق دریاها قابل اهمیت است و در برگیرنده تقارن صلاحیت دولتهای ساحلی و دولتهای غیر ساحلی است یکی دعوی I در برابر اندرسون در سال ۱۸۶۸ می‌باشد. دادگاه استیناف جنایی پادشاهی بریتانیا اعلام کرد که یک تبعه آمریکایی در یک کشتی بریتانیایی در آبهای داخلی فرانسه مرتکب قتل غیر عمد شده و در حوزه صلاحیت دادگاههای بریتانیاست که تحت تعقیب و محاکمه قرار گیرد به رغم آنکه می‌شود پذیرفت که این موضوع در صلاحیت دادگاههای فرانسه هم هست به دلیل اینکه جرم در داخل حوزه صلاحیت دولت فرانسه به وقوع پیوسته یعنی کشتی که تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم است. در عین حال که دادگاههای آمریکا هم به دلیل تابعیت آمریکایی در راستای اعمال صلاحیت شخصی می‌توانند چنین دعوایی را تحت تعقیب قرار دهند بنابراین می‌شود پذیرفت که در یک حادثه یا اتفاق سه دولت برای تعقیب دعوا صاحب صلاحیت هستند.

۲- موضوع دیگر مربوط می‌شود به دعوای ویلدن هوس که دیوان عالی ایالات متحده آمریکا آن را مورد رسیدگی قرار داد، در این خصوص که یکی از سرنشینان یک کشتی بلژیکی را به دلیل اینکه در داخل آبهای آمریکا از سوی یک تبعه بلژیکی در آن کشتی قتل اتفاق افتاده بود که در بندر جرسی‌سی‌تی در نیویورک پهلوی گرفته بود، بنابراین دولت آمریکا خودش را صاحب صلاحیت اعلام کرد که می‌تواند به چنین نوع دعوایی هم رسیدگی کند. بنابراین نتیجه کلی که می‌توان گرفت اینست که یک کشتی تجاری در یک بندر خارجی یا در آبهای داخلی یک کشور خارجی در واقع مشمول

صلاحیت دولت محلی است و دادگاههای محلی می توانند به چنین جرایمی رسیدگی کنند مگر اینکه موافقتنامه صریحی خلاف آن را مقرر داشته باشد و دولت‌ها در واقع یک توافق دیگری را به عمل آورده باشند که اگر در حوزه صلاحیت آنها هم چنین جرایمی اتفاق افتاد دولت صاحب پرچم آن دعوا را تحت تعقیب قرار دهد.

آیا کشتی های جنگی بدون کسب اجازه دولت ساحلی می توانند وارد آبهای داخلی آن دولت ساحلی بشوند یا نه؟ با فرض اینکه آبهای داخلی تحت صلاحیت کامل دولت ساحلی هست طبیعتاً ورود کشتی ها هم منوط به کسب اجازه دولت ساحلی است و کشتی‌های جنگی هم علی القاعده نمی توانند بدون کسب اجازه وارد آبهای داخلی یک دولت بشوند.

حق دسترسی به آبهای داخلی:

چون دولت ساحلی بر آبهای داخلی خودش دارای حاکمیت کامل است لذا از منظر حقوقی هیچ قاعده حقوقی که در مورد حق ورود کشتی های خارجی وضع شده باشد در این زمینه وجود ندارد چون هیچ دولتی را نمی شود در حوزه صلاحیت داخلی اش مجبور به پذیرش کاری کرد مگر اینکه خودش راضی به این امر باشد. گرچه چنین قاعده الزام آوری وجود ندارد که دولت‌ها ملزم به پذیرش کشتی های خارجی باشند ولی معمولاً دولت‌ها به کشتی‌های خارجی اجازه می دهند و در واقع ورود کشتی های خارجی از اصل آزادی عبور پیروی می کند. دلیل این امر هم اینست که دولت‌ها در سایه تردد کشتی ها و رفع محدودیتها و موانعی که احياناً پیش روی کشتی های خارجی وجود دارد منافعی به دست می آورند و سعی می کنند که برای رونق اقتصادی، تجاری و توریستی خودشان کشتی ها از اصل آزادی عبور و ورود پیروی کنند.

در واقع رویه بین المللی هم مبتنی بر این است که هر کشوری می تواند در چارچوب مراودات بین المللی اجازه ورود به کشتی های خارجی بدهد از طریق وضع قوانینی که مورد توافق

دولتها قرار میگیرد یا به عبارتی دیگر در صورت احساس خطر و به منظور تضمین امنیت، دولت ها این حق را خواهند داشت که بنادرشان و آبهای داخلی شان را به روی کشتی های حتی تجاری، کسورهای خارجی چه رسد به کشتی های جنگی ببندند و همچنین در صورت اجازه دادن به کشتی های خارجی می توانند شرایط ورود و اقامت را برای کشتی های خارجی در نظر بگیرند.

نکته دیگر در زمینه ورود کشتی ها که باید مدنظر قرار بگیرد در آبهای داخلی این هست که به عنوان یک عرف بین المللی پذیرفته شده است که کشتی هایی که دچار وضعیت فورس ماژور یا اضطراری می شوند و ناگزیر هستند در بندر یا آبهای داخلی یک دولت ساحلی پهلو بگیرند دولتهای ساحلی ملزم به پناه دادن آنها هستند بدون توجه به وجود موانع و مشکلات و قوانینی که در این زمینه وجود دارد.

البته در مورد حق دسترسی کشتی های خارجی به آبهای داخلی این موضوع شامل رودخانه ها نمی شود و رودخانه ها طبق کنوانسیون ۱۹۲۱ بارسلونا مشمول قواعد و مقررات دیگری هستند و در واقع رودخانه هایی که در داخل قلمروی آبی دولتهای ساحلی قرار دارند مشمول قوانین و مقررات دیگری هستند.

یکی از مباحث مهم در حوزه حقوق دریاها تعیین خط مبدأ دریای سرزمینی که اصطلاحاً به آن Base line می گویند است.

خط مبدأ دریای سرزمینی:

خط مبدأ در واقع عبارت از خطی است که حد فاصل بین خشکی و دریا را مشخص می کند این خط مبنای اندازه گیری وسعت مناطق مختلف دریایی به شمار می رود و در کنوانسیون ۱۹۸۲ هم به دقت مورد ارزیابی قرار گرفته است.

مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲:

توضیحات کنوانسیون ۱۹۸۲ در زمینه خط مبدأ دریای سرزمینی چیزی جز تکرار همان قواعد و مقررات کنوانسیون ۱۹۵۸ نیست که در دو محور ۱- خط مبدأ طبیعی که اصطلاحاً *base line* Normal گویند در ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ توضیح داده شده است. و ۲- خط مبدأ مستقیم که اصطلاحاً *Straight base line* گفته می شود.

تعریف خط مبدأ طبیعی:

خط مبدأ طبیعی خطی است که در مورد سواحل صاف و هموار مورد استفاده قرار می گیرد. در واقع خط مبدأ طبیعی برای اندازه گیری عرض دریای سرزمینی و دیگر مناطق دریایی است که خط پست ترین جزر آب در امتداد ساحل است و مناسب ترین زمان برای تعیین حد پست ترین جزر دریا فصل بهار است که به جزر بهاره معروف است.

در سایه برخورد جزر و مد آب دریا در کناره ساحل خطوطی بر جای می ماند برای اندازه گیری مناطق مختلف دریایی یا تعیین خط مبدأ دریای سرزمینی در سواحل صاف و هموار پایین ترین خط جزر دریایی یا پست ترین خط جزر دریایی که در کناره ساحل بر جای می ماند که به عنوان نقطه شروع یا به عنوان خط مبدأ برای اندازه گیری و یا برای تحدید حدود عرض دریای سرزمینی مورد استفاده قرار میگیرد، در حالیکه خط مبدأ مستقیم که در چارچوب ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ توضیح داده شده در خصوص سواحل ناهموار از این خط مبدأ مستقیم استفاده می شود اولین بار هم در قضیه شیلات که بین انگلیس و نروژ پیش آمد مطرح شد و دیوان بین المللی دادگستری هم خط مبدأ مستقیم را مورد تأیید قرار داد.

شرایط ترسیم خط مبدأ مستقیم:

در این زمینه در ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها توضیح داده شده که اگر دولتها دارای سواحل ناصاف و ناهموار هستند و لازم است از خط مبدأ مستقیم بهره بگیرند چگونه این خط مبدأ را مورد استفاده قرار بدهند؟ خطوط مستقیم نایستی به نحوی ترسیم بشوند که از جهت کلی ساحل به نحو فاحشی متفاوت باشند و در واقع باید در ارتباط با وضعیت طبیعی ساحل، این خطوط ترسیم بشود و باید مناطقی از دریا که در طرف خشکی این خطوط قرار میگیرند به اندازه کافی با قلمروی سرزمینی مرتبط باشند. به عبارتی به ساحل نزدیک و مرتبط باشند.

نکته دوم در زمینه ترسیم خطوط مبدأ مستقیم: این هست که خطوط مبدأ مستقیم از برآمدگی‌های جزری یا به طرف آنها ترسیم نخواهد شد برای تحدید حدود برآمدگی‌های جزری نمی‌شود از خط مبدأ مستقیم استفاده کرد مگر با در نظر گرفتن یک شرط: مگر اینکه فانوس‌های دریایی یا تأسیسات مشابهی که به طور دائمی بیرون از آب دریا قرار میگیرند و روی این برآمدگی‌های جزری نصب شده اند در این مورد می‌شود از خط مبدأ مستقیم هم استفاده کرد.

نکته سوم: هنگام ترسیم برخی از خطوط مبدأ باید منافع اقتصادی ویژه منطقه که وجود و اهمیت آن به وضوح در اثر استفاده ممتد محرز شده باشد باید در نظر گرفته شود در واقع آن معیارهای سنتی و عرفی که برای مردم بومی آن منطقه ارزش حیاتی دارد ترسیم این خطوط مبدأ نباید مختل کند زندگی مردم را و نظامهای سنتی گذشته که حاکم بر آن ساحل بوده را به خطر بیاندازد.

نکته چهارم: هیچ دولتی نمی‌تواند از روش ترسیم خطوط مبدأ مستقیم به نحوی استفاده کند که دریای سرزمینی دولت دیگری را از دریای آزاد یا منطقه انحصاری، اقتصادی آن کشور جدا کند و به عبارتی باید در ارتباط نزدیک با دیگر مناطق دریایی این خط مبدأ مستقیم ترسیم شود.

سواحل ناصاف و ناهموار زمانی که وضع سواحل دندانه دار باشد ممکن است شرایطی پیش بیاید که در مورد هر یک از این شرایط و وضعیتها در واقع نواع استفاده از خط مبدأ طبیعی یا مستقیم فرق می کند: اشکالی که در این زمینه ترسیم شده عبارتند: در شکل الف در واقع فرورفتگی خلیج کوچک محسوب می شود که مساحت تورفتگی آب بزرگتر از سح نیم دایره‌ای است که قطر آن خطی است که دو طرف دهانه تورفتگی ساحل را به یکدیگر متصل می کند این خط مبدأ مستقیم می باشد. پس شرط این است که:

اولاً: دهانه تورفتگی کمتر یا به اندازه ۲۴ مایل باشد به عبارتی بیش از ۲۴ مایل نباشد. دوماً: اگر ما یک نیم دایره ای را بر مبنای قطری که در واقع خطی است که دو طرف دهانه را به یکدیگر متصل می کند نیم دایره ای را ترسیم کنیم مساحت نیم دایره کوچکتر از مساحت تورفتگی آب باشد در اینصورت این تورفتگی خلیج کوچک محسوب می شود و ما می توانیم از خط مبدأ مستقیم استفاده کنیم در واقع آن خطی که مبنای قطر قرار گرفته و دو طرف دهانه را به یکدیگر متصل کرده همان خط مبدأ مستقیم ما در این تورفتگی و در این خلیج کوچک است. اما در شکل پ: فرورفتگی خلیج کوچک نیست در واقع در اینجا تورفتگی کوچکتر از نیم‌دایره‌ای است که قطر آن فاصله دو طرف دهانه تورفتگی است. در چنین مواردی خط مبدأ در واقع خط پست ترین حد جزر دریایی خواهد بود. در اینجا برای ترسیم خط مبدأ باید به کناره ساحل تورفتگی توجه داشته باشیم و همانند یک دریای دارای ساحل صاف و هموار از خط مبدأ طبیعی استفاده کنیم یا بر مبنای تعیین حد پست ترین خط جزر دریایی.

در شکل ب: خط مبدأ مستقیم در ساحل مضرس و مملو از جزایر ترسیم شده یعنی هرگاه ما بریدگی هایی در کنار ساحل داشته باشیم به نحوی که نشانگر مضرس بودن است ما می توانیم از پشت این تورفتگی ها به نحوی که دهانه این تورفتگی ها را در جلوترین خطی که در کناره ساحل ترسیم شده آن را به عنوان خط مبدأ مستقیم در نظر بگیریم.

شکل ت: جزیره ای است که دارای دریای سرزمینی هست در چنین شرایطی که جزیره‌ای هست در صورتی که فاصله بین جزایر و سرزمین اصلی بیش از ۲۴ مایل و به عبارتی دو برابر عرض دریای سرزمینی باشد دریای سرزمینی هر جزیره بر مبنای خط پست‌ترین جزر این جزیره تعیین می‌شود. یعنی دور خود این جزایر به شرطی که فاصله آنها از ساحل و خط مبدا بیش از ۲۴ مایل دریایی یا بیش از دو برابر عرض دریای سرزمینی باشد، خود این جزایر دارای محدوده دریایی مستقل هستند در غیر اینصورت در شرایطی که فاصله این جزایر تا ساحل کمتر از ۲۴ مایل باشد با ترسیم خط مبدأیی مستقیم از خط پایین‌ترین جزر ساحل جزیره به جزر ساحل ترسیم می‌شود که آن خط مبدأ ما خواهد بود.

شکل ث: خط مبدأ در امتداد خطی قرار گرفته است که در دهانه رودخانه مستقیماً به دریا می‌ریزد در واقع در چنین شرایطی اگر رودخانه ای مستقیماً به دریا بریزد خط مبدأ خط مستقیم هست که نقاط پست‌ترین جزر در سواحل دهانه رودخانه را به یکدیگر متصل می‌کند منتهی گاهی در مقابل نقطه ای که رودخانه به دریا متصل می‌شود در اینصورت دلتایی شکل می‌گیرد آن مجموعه آبرفت‌هایی که در دهانه رودخانه و دریا در نقطه اتصال رودخانه و دریا روی هم انباشته می‌شود و دلتایی را به وجود می‌آورد در اینصورت رودخانه به طور مستقیم به دریا نمی‌ریزد و با دلتاها برخورد می‌کند و از اطراف دلتاها این آب به دریا متصل می‌شود و پیش از ورود به آب دریا دلتایی به وجود می‌آورد که نقاط مناسب را می‌شود از امتداد پیشرفته‌ترین جزر به طرف دریا در روی این دلتا انتخاب کرد و خط مبدأ را ترسیم کرد.

شکل ج: تأسیسات بندری است که خود این تأسیسات بندری خط مبدأ محسوب می‌شود. بنادر از لحاظ تعیین حدود دریای سرزمینی دورترین نقاط خارجی تأسیسات دائمی بندری هستند از ساحل که جز لاینفک تشکیلات بندری به حساب می‌آیند و بخشی از ساحل محسوب می‌شوند نقطه

تلاقی آبهای دریای سرزمینی و آبهای داخلی به حساب می آیند و خود این بنادر به نحوی نقطه تلاقی خط مبدأ دریای سرزمینی و آبهای داخلی محسوب می شوند.

شکل چ: برآمدگی های جزری هستند- برآمدگی های جزری عبارتند از: قطعه خشکی هایی هستند که به طور طبیعی در آبهای دریا به وجود می آیند و آب آنها را احاطه کرده و در موقع جزر بیرون آب قرار میگیرند و در موقع مد در زیر آب قرار میگیرند.

در مورد تعیین خط مبدأ در خصوص برآمدگی های جزری باید گفت که: چنانچه در این برآمدگی های جزری در مسافتی کمتر از ۱۲ مایل از قلمروی اصلی ساحل قرار گرفته باشند حد جزر برآمدگی می شود به عنوان خط مبدأ در نظر گرفت. در واقع اگر برآمدگی های جزری در فاصله کمتر از ۱۲ مایلی قرار گرفته باشند حد جزر برآمدگی را می شود به عنوان خط مبدأ در نظر گرفت و از خط مبدأ طبیعی استفاده کرد منتهی اگر از ۱۲ مایل فاصله شان تا ساحل بیشتر باشد دارای دریای سرزمینی مخصوص به خود نخواهند بود. خط مبدأ مستقیم به طرف آنها ترسیم نمی شود مگر اینکه فانوس دریایی یا تأسیسات مشابهی بیرون از آب قرار گرفته باشند یا مورد شناسایی جامعه بین المللی واقع شده باشند که در اینصورت می شود خط مبدأ مستقیمی را در کناره آنها تا ساحل ترسیم کرد.

ه: خطوط مبدأ مجمع الجزایری: کشور مجمع الجزایری مثل ژاپن و یا اندونزی و فیلیپین می توانند با استفاده از خط مبدأ مستقیم جزایری، دورترین نقاط پیشرفته جزایر و صخره ها را به هم متصل کنند.

با رعایت شرایط زیر:

خطوط به نحوی ترسیم شوند که نسبت زمین به آب در داخل خطوط ترسیمی بیشتر از ۱/۱ و کمتر از ۹/۱ نباشند، به عبارت دیگر مساحت آب واقع در داخل خطوط بیشتر از مساحت جزایر با حداکثر نسبت ۱/۱ رعایت شود، و مساحت آب واقع در داخل خطوط نباید کمتر از ۹/۱ مساحت جزایر

باشد. در مورد خلیج های کوچک هم مرز با چند کشور هم باید گفت که خط مبدأ بر اساس حد پست ترین جزر آب تعیین می شود به عبارتی از خط مبدا طبیعی بهره گیری می شود.

در خصوص جزایر مصنوعی نیز باید گفت که اگر دولتی در آبهای نزدیک ساحل خویش جزایر مصنوعی ایجاد کند این جزایر مصنوعی فاقد مناطق دریایی می باشند- بنابراین ، خطوط مبدأ برای آنها ترسیم نمی شود و نمی توان از کناره ساحل به این جزایر خطوطی را ترسیم کرد. بنابراین در چنین شرایطی باید وضع سواحل را در نظر گرفت که دارای چگونه شرایطی هستند و متناسب با هر یک از این شرایط می شود از خط مبدأ طبیعی و یا مستقیم استفاده کرد.

و : یکی از بخشهای مهم آبهای دریاها و اقیانوسها، آبهای سرزمینی می باشد که اصطلاحاً Territorial Sea گفته می شود یا آبهای ساحلی یا قلمروی ساحلی که ماورای خط مبدأ پشت خط مبدأ دریای سرزمینی و به طرف دریا قرار می گیرد.

بحث تحدید حدود منطقه آبهای دریای سرزمینی یکی از بحث برانگیزترین موارد در خصوص دریاها بوده و همانطور که گفته شده نمایندگان دولتها در جریان کنفرانس هایی که تا پیش از کنفرانس سوم حقوق دریاها برگزار شد به توافق مشخصی نرسیدند پیش از آن در بعضی از دوره ها برد یک توپ یا ۳ مایل دریایی را به عنوان محدوده آبهای سرزمینی در نظر میگرفتند. در جریان کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو بعضی از دولتها معتقد به ۶ مایل و برخی دیگر معتقد به ۱۲ مایل و کمتر و بیشتر بودند و به هر حال توافق مشخصی حاصل نشد تا اینکه برای اولین بار در جریان برگزاری کنفرانس سوم حقوق دریاها در چارچوب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها عرض دریای سرزمینی ۱۲ مایل دریایی در نظر گرفته شد.

چه نوع رژیمی بر آبهای دریای سرزمینی اعمال می شود؟ در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها پذیرفته شده است که حق عبور بی ضرر یا The Right of Innocent passage باید بر آبهای دریای ساحلی یا آبهای سرزمینی اعمال شود.

رژیم عبور بی ضرر به این معناست که کشتی های خارجی بدون کسب مجوز از دولت ساحلی می توانند وارد آبهای سرزمینی دولت ساحلی شوند منوط به اینکه عبورشان در واقع مخل آرامش، نظم و امنیت دولت ساحلی نباشد.

بنابراین رژیم حقوقی حاکم بر آبهای سرزمینی کشتی ها رژیم عبور بی ضرر است.

در مورد هواپیماها این نوع رژیم اعمال نمی شود به عبارتی دیگر فضای فوقانی آبهای دریای سرزمینی کاملاً تحت حاکمیت دولتهای ساحلی است و در واقع کشورهای خارجی برای ورود هواپیماهایشان و عبور آنها بر فراز قلمروی هوایی آبهای ساحلی باید اجازه لازم را از دولت ساحلی کسب کنند.

حقوق دولت ساحلی در دریای سرزمینی:

در مورد حقوقی که دولت ساحلی بر آبهای دریای سرزمینی دارد باید گفت که دولت ساحلی دارای حقوق متفاوتی هست چه در قلمروی هوایی، چه در سطح آب چه در مورد استفاده و بهره برداری از منابع موجود در بستر و زیربستر دریا، در واقع آبهای دریای سرزمینی بخشی از قلمروی تحت حاکمیت دولتهای ساحلی محسوب می شود بجز سطح آب که مشمول رژیم عبور بی ضرر می باشد.

دولت های ساحلی به طور انحصاری از حق ماهیگیری و در آبهای سرزمینی برخوردار هستند. از حق جابه جایی بار و مسافر از یک نقطه ساحل به نقطه دیگر ساحل از آبهای ساحلی که اصطلاحاً به آن Cabotage می گویند برخوردارند. از حق اکتشاف، استخراج و بهره برداری از منابع موجود در بستر و زیربستر دریای سرزمینی بهره مند هستند. و دولت ساحلی از مجموعه حقوقی در این زمینه برخوردار هست که دولتهای دیگر نمی توانند از این حقوق بهره مند شوند.

عبور بی ضرر و مشخصه های آن در دو کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲

رژیم عبور بی ضرر هم در کنوانسیون ۱۹۵۸ و هم در کنوانسیون ۱۹۸۲ در نظر گرفته شده است منتهی در چارچوب کنوانسیون ۱۹۵۸ در خصوص رژیم عبور بی ضرر در بند ۴ ماده ۱۴ این کنوانسیون یک توضیح کلی داده شده با این ویژگی که عبور بی ضرر عبوری است که مخل آرامش نظم، و امنیت دولت ساحلی نباشد و به هیچ عنوان اقداماتی که می تواند مخل نظم، امنیت و آرامش دولت ساحلی باشد را توضیح نمی دهد- به منظور رفع این نقیصه در چارچوب کنوانسیون ۱۹۸۲ و مشخصاً در قالب ماده ۱۹ اقدامات متعددی را که مغایر عبور بی ضرر است و به نحوی می تواند آن عبور بی ضرر را به عبور غیر بی ضرر یا عبور با ضرر تبدیل کند، بیان می کند و مشخصاً کشتی هایی که مرتکب هر یک از این اقدامات شوند- عبورشان از بی ضرر به با ضرر تبدیل شده و طبیعتاً دولت ساحلی می تواند از عبور این نوع کشتی ها جلوگیری به عمل آورد.

اقدامات مخل عبور بی ضرر در چارچوب کنوانسیون ۱۹۸۲

- ۱- هر گونه تهدید یا استفاده از زور بر علیه حاکمیت، استقلال سیاسی و تمامیت ارضی دولت ساحلی یا هر گونه اقدام دیگری که به نحوی ناقض اصول حقوق بین الملل پذیرفته شده و مندرج در منشور سازمان ملل متحد باشد.
- ۲- هر گونه تمرین یا مانور نظامی با هر نوع اسلحه در آبهای سرزمینی که می تواند عبور بی ضرر را به عبور با ضرر تبدیل کند.
- ۳- هر گونه جمع آوری اطلاعات به زیان امنیت یا امور دفاعی دولت ساحلی از سوی کشتی های عبوری.
- ۴- هر گونه اقدامات تبلیغاتی که منظور از آن اقدامات لطمه زدن به امور دفاعی یا امنیت دولت ساحلی محسوب شود.
- ۵- پرواز، فرود و انتقال هر نوع هواپیما بر عرشه کشتی ها یا از عرشه کشتی ها به هوا.

۶- پرواز، فرود و انتقال هر نوع ادوات جنگی از عرشه کشتی ها که می تواند عبور بی ضرر را در واقع به عبور غیر بی ضرر و یا عبور با ضرر تبدیل کند.

وظایف و تکالیف دولت ساحلی نسبت به عبور بی ضرر کشتی های خارجی:

در واقع باید گفت که دولت ساحلی موظف است که در عبور بی ضرر ایجاد اخلاص نکند. در این زمینه ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ و معاهده ۱۹۸۲ با موشکافی بیشتر شرح می دهند که دولت ساحلی نمی تواند قوانین را بر کشتی های خارجی تحمیل کند که در واقع عمل عبور بی ضرر را با مشکل یا مانع روبه رو کند، نمی تواند تبعیض روا بدارد و همچنین دولت ساحلی موظف است درباره خطرهایی که عبور بی ضرر را یا دریانوردی را در آبهای سرزمینی تهدید می کند دیگران را مطلع کند. در مورد اینکه آیا این عبور بی ضرر صرفاً شامل حال کشتی های تجاری و مسافری می شود و یا کشتی های جنگی را هم در بر میگیرد یا نه؟ باید گفت علیرغم ادعای کشورهای صنعتی که خواهان عبور آزاد در مناطق مختلف دریایی از جمله آبهای دریای سرزمینی کشورها هستند و می خواهند در واقع همیشه قلمرو و گستره آبهای آزاد وسیع تر باشد و از حاکمیت دولتها بر آبهای دریاها از جمله بر آبهای سرزمینی کاسته بشود همیشه اصرار و ادعا داشته اند که این عبور بی ضرر شامل حال کشتی های جنگی و ناوگان جنگی هم می شود.

در حالیکه قانون الزام آوری در این زمینه وجود ندارد ، کنوانسیونهای ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها هم در این زمینه بیان نکرده است که این عبور شامل حال کشتی های جنگی هم می شود یا نه؟.

آبهای دریای سرزمینی فقط بر روی کشتی های تجاری و مسافربری و نه کشتی های جنگی باز هست و این عبور بی ضرر شامل کشتی های جنگی نمی شود.

وظایف و تکالیف کشتی های مشمول عبور بی ضرر در آبهای سرزمینی، آبهای ساحلی

چیست؟

به همان نسبت که دولت ساحلی وظایف و تکالیفی دارد کشتی هایی هم که از رژیم عبور بی ضرر بهره می برند و در آبهای ساحلی یک دولت عبور می کنند باید قوانین و مقرراتی را رعایت کنند. از جمله اینکه:

۱ - دولت ساحلی که حق وضع قوانین مختلف در زمینه های دریانوردی، ماهیگیری، مسائل بهداشتی و گمرکی در آبهای ساحلی دارد کشتی های عبوری در این آبهای ساحلی موظف هستند که این قوانین را رعایت کنند و قوانین زیست محیطی را در زمینه پرهیز و جلوگیری از آلودگی آبهای دریا هم اعمال کنند.

۲- زمانی که دولت ساحلی معابر خاصی را برای عبور کشتی هایی که حامل سوخت اتمی هستند یا حامل مواد اتمی هستند یا از سوخت اتمی استفاده می کنند دولت ساحلی مسیرهای ویژه ای را برای عبور این کشتی ها در نظر گرفت این کشتی ها ملزم و موظف هستند که از این مسیرهای خاص عبور کنند و عبور از خارج از این مسیرهای ویژه یک نوع تخطی از قوانین دولت ساحلی به حساب می آید و عبور بی ضرر را به عبور باضرر تبدیل می کند.

۳- هرگاه دولت ساحلی درخواست ارائه اسناد و مدارک را از کشتی های عبوری کرد به ویژه کشتی های دارای سوخت اتمی یا حامل مواد اتمی این کشتی ها ملزم و مکلف هستند که این مدارک را به دولت ساحلی و مقامات زیربط تحویل بدهند.

۱- در خصوص تحدید حدود دریای سرزمینی ، دول مجاور و یا مقابل در شرایطی که محدوده یا عرض آبهای حد فاصل بین دو دولت مجاور یا مقابل کمتر از حداقل ۲۴ مایل باشد و تداخل آبهای سرزمینی بین دو دولت مقابل یا مجاور پیش بیاید در اینصورت پذیرفته شده است که

در مرحله اول دولتها از طریق توافق می‌توانند حدود دریای سرزمینی خودشان را مشخص کنند در صورتی که توافقی حاصل نشود دولتها می‌توانند از طریق ترسیم خط منصف که فاصله این خط منصف از نزدیکترین نقاط روی خط مبدأیی که عرض دریای سرزمینی از آنجا اندازه گیری می‌شود به یک اندازه باشد را مورد توجه قرار دهند یا از طریق ترسیم خطوط دیگری که به دلایل تاریخی یا اوضاع و احوال ویژه ایی یک منطقه تبعیت از آن ضروری است مورد استفاده و بهره برداری قرار بدهند. بنابراین در مرحله اول دولتها باید بر اساس توافقی که بینشان حاصل می‌شود مناطق دریایی خودشان را تعیین کنند در غیر اینصورت با ترسیم خط منصفی که در واقع فاصله آن از نزدیکترین نقاطی که روی خط مبدأیی که عرض دریای سرزمینی را اندازه گیری می‌کند به یک اندازه باشد می‌تواند در واقع آبهای سرزمینی بین خودشان و یا مجاور خودشان را تعیین و ترسیم کنند در اینصورت دولتها می‌توانند بر اساس آن توافق یا خط منصف ترسیمی مناطق را تعیین و ترسیم کنند.

فصل دوم:

سطح مناطق دریاها و اقیانوسها

طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها که در حال حاضر ناظر بر روابط دولتها در دریاها است سطح آب دریاها به ۵ منطقه تقسیم شده است. از قسمت خشکی به طرف دریاها، شامل آبهای داخلی، آبهای ساحلی یا آبهای دریای سرزمینی منطقه مجاور یا نظارت، منطقه اقتصادی انحصاری و آبهای دریای آزاد می شود.

آبهای دریای سرزمینی:

دریای سرزمینی از خط مبدأ دریای سرزمینی آغاز می شود و در حال حاضر طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حداکثر تا ۱۲ مایلی آب دریا را آبهای سرزمینی به خود اختصاص می دهد که دولتهای ساحلی در مورد آبهای سرزمینی همانند آبهای داخلی حق اعمال صلاحیت و حاکمیت دارند. منتهی حقوق حاکمیت دولتهای ساحلی نسبت به آبهای سرزمینی به نسبت آبهای داخلی محدودتر است به دلیل اینکه در آبهای سرزمینی رژیم عبور بی ضرر اعمال می شود به این معنی که کشتی های خارجی هم می توانند بدون مجوز عبور کنند منتهی این عبور شان منوط به این است که در هنگام عبور باید آرامش ، امنیت و صلح را در منطقه و در آبهای سرزمینی مورد توجه قرار بدهند و در این زمینه ها اخلاقی ایجاد نکنند .

به عبارتی دیگر هر نوع اقدامی که موجبات به خطر افتادن آرامش ، صلح و امنیت دولت ساحلی شود یا در واقع قوانین و مقرراتی که دولت ساحلی بر آبهای سرزمینی وضع کرده است از سوی کشتی هایی که مشمول عبور بی ضرر هستند نقض بشود در واقع این عبور بی ضرر به عبور با ضرر یا عبور غیر بی ضرر تبدیل شده و از اینجا دولت ساحلی می تواند تداوم عبور را متوقف کند و مانع از ادامه عبور این نوع کشتی ها شود یا از آنها بخواهد که آبهای ساحلی آن را ترک کنند و یا اینکه این نوع کشتی ها را

تحت تعقیب قرار دهد و طبق قوانین و مقررات خودش مورد محاکمه و مجازات قرار بدهد. به نسبت نقض قوانینی که این نوع کشتی ها مرتکب شده اند.

منطقه انحصاری اقتصادی در کنوانسیون ۱۹۸۲

طبق کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها: در واقع بعد از آبهای دریای سرزمینی بلافاصله آبهای دریای آزاد آغاز می شد به عبارتی دیگر در گذشته قبل از تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها سطح آب دریاها به ۳ بخش تقسیم می شد شامل آبهای داخلی ، آبهای سرزمینی و آبهای آزاد. منتهی در چارچوب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها منطقه اقتصادی و انحصاری هم به تقسیم بندی دریاها هم افزوده شد که امروز با احتساب منطقه مجاور در واقع سطح آب دریاها به ۵ قسمت تقسیم می شود.

منطقه مجاور یا نظارت و حقوق دولت ساحلی بر آن

دولت ساحلی در منطقه ای از دریای آزاد که مجاور دریای سرزمینی آن دولت است می تواند نظارت لازم را بر این اهداف اعمال کند که عبارتند از:

- ۱- جلوگیری از نقض مقررات گمرکی ، مالی، مهاجرتی و بهداشتی و مسائلی از این دست که در قلمروی داخلی آبهای دولت ساحلی و یا در دریای سرزمینی ممکن است به وقوع بپیوندد.
 - ۲- دولت ساحلی طبق کنوانسیون ۱۹۵۸ مجاز شناخته شد که نسبت به مجازات نقض مقررات قبلی که ذکر شد در داخل قلمرو یا در دریای سرزمینی خودش اعمال و اجرا کند.
- بنابراین طبق کنوانسیون دریاها ۱۹۵۸ و بر اساس ماده ۲۴ کنوانسیون دولت ساحلی از این حقوق برخوردار شد: ۱- نظارت بر حسن اجرای قوانین یا نظارت به منظور جلوگیری از قوانینی که توضیح داده شد

۲- مجازات نقض قوانین و مقررات در داخل قلمرو و یا در دریای سرزمینی دولت ساحلی و همچنین پذیرفته شد که حد منطقه نظارت یا مجاور از خط مبدأ دریای سرزمینی و با احتساب آبهای دریای سرزمینی نباید بیش از ۱۲ مایل دریایی باشد.

در چارچوب کنوانسیون ۱۹۸۲ پذیرفته شد که به هر حال علاوه بر آبهای دریای آزاد یک منطقه جدیدی در کنار آبهای دریای سرزمینی مفروض تلقی شود که مورد تصویب قرار گرفت تحت عنوان منطقه اقتصادی، انحصاری، که عرض این دریا از خط مبدأ دریای سرزمینی تا حداکثر ۲۰۰ مایلی دریا در چارچوب این منطقه پیش بینی شده است.

در نتیجه: منطقه انحصاری، اقتصادی از ابداعات کنوانسیون ۱۹۸۲ است و همچنین پذیرفته شده که به هر حال آبهای منطقه مجاور یا نظارت هم علیرغم اینکه به لحاظ نوع رژیم حقوقی که بر آن اعمال می شود با یک تفاوت جزئی پذیرفته شد. منطقه نظارت هم به عنوان جزئی از آبهای منطقه اقتصادی، انحصاری است و لذا در چارچوب بند ۱ ماده ۳۰۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ منطقه نظارت جزء منطقه انحصاری، اقتصادی تلقی شد در حالیکه طبق کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها این بخش از آبهای دریا جزئی از آبهای آزاد تلقی می شد.

لذا در کنوانسیون ۱۹۸۲ گفته شد که منطقه مجاور نایستی از خط دریای سرزمینی و با احتساب آبهای دریای سرزمینی بیش از ۲۴ مایل باشد بنابراین ۳ تفاوت در این زمینه می توان در نظر گرفت که عبارتند از:

۱- از این به بعد آبهای منطقه مجاور جزئی از آبهای منطقه اقتصادی، انحصاری در نظر گرفته شد در حالیکه در گذشته و طبق کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها این بخش از آبهای دریا جزئی از آبهای آزاد محسوب می شد

۲- در گذشته از خط مبدأ دریای سرزمینی حداکثر تا ۱۲ مایلی دریا به عنوان آبهای مجاور یا نظارت محسوب می شد (البته با احتساب آبهای سرزمینی) در حالیکه طبق کنوانسیون جدید پذیرفته

شد که عرض منطقه مجاور از خط مبدأ دریای سرزمینی و با احتساب ابهای دریای سرزمینی حداکثر ۲۴ مایل باشد با توجه به اینکه در این کنوانسیون یعنی ۱۹۸۲ پذیرفته شده است که عرض آبهای دریای سرزمینی حداکثر ۱۲ مایل خواهد بود.

۳- نکته دیگر در کنوانسیون ۱۹۸۲ در قالب بند ۲ ماده ۳۰۳ این قانون این است که امتیاز جدید و یک حق جدیدی نسبت به کنوانسیون ۱۹۵۸ به دولتهای ساحلی اعطا شده و آن اینست که گفته شده دولت ساحلی دارای حق نظارت بر تجارت اشیای تاریخی و باستانی هم در منطقه نظارت خودش می باشد و چیزی که در گذشته جزئی از حقوق دولتهای ساحلی در منطقه مجاور و نظارت نبود در کنوانسیون ۱۹۸۲ اضافه شده است.

تعیین و ایجاد منطقه انحصاری و اقتصادی در واقع یکی از ابداعات کنفرانس سوم حقوق دریاهاست که فصل پنجم این کنوانسیون حاصل از کنفرانس سوم را به خودش اختصاص می دهد و مواد ۵۵ تا ۷۵ مربوط به منطقه انحصاری و اقتصادی است .

در واقع ریشه تاریخی این مفهوم به ادعای برخی از کشورهای آمریکای جنوبی بر می گردد کشورهای مثل شیلی ، پرو، اکوادور. اینها در سال ۱۹۴۷ در خصوص گسترش صلاحیت کشورهای ساحلی ذکر شده در ماورای قلمروی سرزمینی و منطقه نظارت خودشان مدعی گسترش صلاحیت سیاسی و اقتصادی بودند.

با سازشی که به پیشنهاد نماینده کنیا در کمیته مشورتی آسیا و آفریقا در سال ۱۹۷۱ به عمل آمد حقوق کشورهای ساحلی در منطقه انحصاری، اقتصادی صرفاً حقوق اقتصادی ، شناخته شد نه حقوق سیاسی، بنابراین این سازش باعث شد که دیدگاه کشورهای آمریکای جنوبی تعدیل پیدا کند و مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در منطقه انحصاری اقتصادی به نحوی تنظیم شود که تعادلی بین حقوق و صلاحیت دولتهای ساحلی و حقوق و آزادی های کشورهای ثالث از سوی دیگر بوجود آید . به همین علت برخی از نویسندگان ماهیت حقوقی این منطقه را یک ماهیت دوجبهی می دانند که

هم متضمن منافع دولتهای ساحلی هست هم تضمین کننده منافع دولتهای ثالث که خارج از منطقه هستند.

بنابراین منطقه انحصاری ، اقتصادی در ماوراء و مجاور دریای سرزمینی قرار گرفته و تابع نظام حقوقی ویژه ای می باشد .

بنابراین حقوق و صلاحیت دولت ساحلی و حقوق و آزادیهای سایر دولتها طبق مقررات مربوط به این کنوانسیون تعیین می شود لذا کنوانسیون ۱۹۸۲ با برقراری یک تعادل بین حقوق و تکالیف دولت ساحلی و دولتهای دیگر منطقه انحصاری اقتصادی را تابع نظام حقوقی خاص و ویژه ای قرار داده است که اختلاطی بین نظام حقوقی این منطقه با سایر مناطق دریایی به وجود نیامده ایجاد منطقه انحصاری اقتصادی در مرز ۲۰۰ مایلی دریا سبب شده است که حدود ۳۶ درصد کل مساحت دریاها در قلمرو این منطقه قرار گیرد چیزی بیش از ۱/۳ آبهای دریاها و اقیانوسها در محدوده این منطقه قرار گیرد. و هر چند که این منطقه فقط ۱/۳ آب های دریا را به خود اختصاص می دهد ولی پیش بینی ها و برآوردها حاکی از این است که بالغ بر ۹۰٪ ذخایر قابل بهره برداری تجاری شیلات و بیش از ۸۷٪ از منابع هیدروکربوری شامل نفت و گاز و حدود ۱۰٪ کلوخه های منگنز در این منطقه واقع شده و علاوه بر منابع شیلاتی و معدنی اغلب تحقیقات علمی دریایی در منطقه ۲۰۰ مایلی ساحل دریا انجام می شود. و اکثر راهروهای دریایی هم در این محدوده و این منطقه قرار گرفته اند.

بنابراین همه این نکات مبین اهمیت منطقه انحصاری اقتصادی دریا می باشد که طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ امتیاز ویژه ای برای دولتهای ساحلی در نظر گرفته است.

حدود منطقه انحصاری ، اقتصادی

نکته دیگر در مورد حدود منطقه انحصاری، اقتصادی است در واقع طبق ماده ۵۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها حد داخلی منطقه انحصاری ، اقتصادی ، حد خارجی دریای سرزمینی است و حد خارجی این منطقه نباید از ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ دریای سرزمینی تجاوز کند .

در اینجا لازم به توضیح است که در واقع بلافاصله بعد از پایان آبهای دریای سرزمینی یا دریای ساحلی آبهای منطقه انحصاری ، اقتصادی آغاز می شود گرچه منطقه مجاور یا نظارت عنوان منطقه ای است که در چارچوب کنوانسیون جدید پیش بینی شده ولی خود منطقه مجاور یا نظارت هم جزئی از آبهای منطقه انحصاری ، اقتصادی می باشد . منتهی در مورد نوع رژیم حقوقی که بر این بخش از دریا اعمال می شود یک تفاوت اندکی وجود دارد به هر حال بلافاصله بعد از آبهای سرزمینی ، آبهای منطقه انحصاری ، اقتصادی آغاز می شود و همانطور که توضیح داده شد آبهای منطقه انحصاری ، اقتصادی هم از خط مبدأ دریای سرزمینی و با احتساب آبهای دریای سرزمینی و آبهای منطقه مجاور تا ۲۰۰ مایلی دریا ادامه پیدا می کند.

تحدید حدود منطقه انحصاری اقتصادی:

نکته دیگری که در خصوص منطقه انحصاری ، اقتصادی باید توضیح داده شود تحدید حدود منطقه اقتصادی و انحصاری هست پیش تر از این هم گفته شد که در واقع برخی از کشورها به دلیل وضعیت جغرافیایی نامساعد با مجاورت با سایر کشورها نمی توانند از حداکثر حد مقرر یعنی ۲۰۰ مایلی دریایی در مورد منطقه اقتصادی، انحصاری خودشان برخوردار شوند.

بنابراین در اینگونه موارد تحدید حدود ضروری به نظر می رسد چنانچه طبق بند ۱ ماده ۷۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، به منظور دستیابی به یک راه حل منصفانه تحدید حدود منطقه انحصاری ، اقتصادی بین کشورهای مقابل و مجاور از طریق توافق و بر اساس حقوق بین الملل به

نحوی که در ماده ۳۸ اساسنامه دیوان بین المللی دادگستری آمده صورت خواهد گرفت. و لذا اگر در مدت زمان معقولی این توافق حاصل نشود دولتهای ذی ربط بر اساس رویه های مندرج در قسمت ۱۵ کنوانسیون مربوط به حل و فصل اختلافات متوسل خواهند شد.

در واقع دولتهای ذی ربط در این خصوص باید با روحیه تفاهم و همکاری برای برقراری ترتیبات موقتی بین خودشان که جنبه عملی می تواند داشته باشد تلاش کنند و اصول توافق نهایی را در این دوره انتقالی در معرض خطر قرار ندهند و مانع از انجام آن نشوند.

در واقع این ترتیبات موقتی به ترتیب حدود نهایی منطقه مورد نظر لطمه ایی وارد نخواهد کرد. بنابراین با وجود موافقتنامه معتبر بین دولتهای ذی ربط در مورد مسائل مربوط به تحدید حدود منطقه انحصاری، اقتصادی برطبق مقررات این موافقتنامه که حاصل خواهد شد تصمیم خواهند گرفت.

تعریف فلات قاره:

در واقع دولتهای ساحلی از خط مبدأ دریای سرزمینی در بستر دریا تا محدوده ایی دارای حق انحصاری هستند که می توانند منابع موجود در روی بستر و زیر بستر دریا که قابل استخراج و بهره برداری است مورد استفاده قرار دهند. این منطقه را فلات قاره می گویند که امروزه طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها حداکثر تا ۳۵۰ مایلی و حداقل تا ۲۰۰ مایلی امتداد می یابد .

بنابراین در این خصوص پذیرفته شده است که بر اساس راه حل منصفانه اینگونه موارد مشخص شود و انتخاب راه حل منصفانه هم یک انتخاب دشواری است چون ممکن است مرزی از لحاظ منطقه انحصاری ، اقتصادی منصفانه باشد ولی از لحاظ فلات قاره غیر منصفانه تلقی شود بنابراین علت این اختلافات ملاحظات مختلفی است که در حصول راه حل عادلانه در هر مورد خاص مطرح می شود.

علت اختلاف و مشکلات راه حل منصفانه متفاوت است که می توان اینگونه ذکر کرد:
به طور مثال عامل وجود منابع شیلات در تحدید حدود منطقه انحصاری ، اقتصادی تأثیر بسزایی دارد در حالیکه عامل موثر در تحدید حدود فلات قاره اساساً منابع موجود در بستر یا زیر بستر دریا است.

دیوان با استناد به اصول مورد اشاره خط مرزی دو کشور را در واقع به ۳ قسمت تقسیم کرد.

قسمت اول: تقسیم منطقه با استفاده از روشهای هندسی بود.

قسمت دوم: یک خط اصلاح شده منصف را مورد نظر قرار داد.

قسمت سوم: بر اساس خط فرضی و بر اساس دهانه خلیج ماین تعیین کرد.

دیوان معتقد بود که نمی شود میزان بهره برداری از منابع ماهیگیری و نفت را معیاری برای تعیین خط مرزی مورد استفاده قرار داد.

نکته دیگر در مورد نحوه تحدید حدود منطقه اقتصادی ، انحصاری به مسأله وجود جزایر مربوط می شود. طبق مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها: کلیه قلمرو های خشکی در دریا می توانند دارای منطقه اقتصادی ، انحصاری باشند (جزایری که در دریاها و نقطه ایی دور از ساحل قرار دارند خودشان می توانند مناطق مختلف دریایی را داشته باشند از جمله منطقه انحصاری اقتصادی منتهی به شروطنی که مشمول مصراحت بند ۳ ماده ۱۲۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها می باشد، قرار نگیرند، به موجب این ماده در واقع صخره هایی که محل سکونت بشری یا دارای حیات اقتصادی نباشند طبیعتاً نمی توانند دارای منطقه انحصاری، اقتصادی باشند لزوماً در صورتی این صخره ها می توانند دارای مناطق مختلف دریایی و از جمله منطقه اقتصادی ، انحصاری باشند که امکان سکونت در این صخره ها فراهم باشد یا دارای حیات اقتصادی باشند.

نکته چهارم در مورد منطقه اقتصادی انحصاری که لازم به توضیح است. حقوقی است که دولت‌ها در منطقه انحصاری، اقتصادی دارند، وضعیت حقوقی دولت‌ها در منطقه انحصاری، اقتصادی مبتنی است بر بررسی ۳ عنصر:

- ۱- حقوق و تکالیف دولتهای ساحلی
- ۲- حقوق و تکالیف سایر دولت‌ها
- ۳- وضعیت فعالیتهایی که مربوط به هیچ یک از طبقه بندی های دوگانه فوق که ذکر شد نمی شود.

بنابراین اگر ما بخواهیم حقوق دولت ساحلی را در منطقه اقتصادی، انحصاری به طور مفصل توضیح دهیم با تکیه بر ماده ۵۲ و ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، حقوق دولتهای ساحلی معطوف به این مواردی است که بیان می شود:

- ۱- کلاً منابع غیر زنده به موجب بند ۱ ماده ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دولتهای ساحلی دارای حقوق حاکمه در خصوص اکتشاف، استخراج، حفاظت و اداره منابع غیر زنده در بستر و زیر بستر و و آبهای فوقانی منطقه انحصاری، اقتصادی هستند.
- منظور از منابع غیر زنده: منابع معدنی موجود در این قسمت از دریا است که می شود از آب دریا آنها را استحصال کرد.

- ۱- بخش دیگری از حقوق دولتهای ساحلی در منطقه انحصاری و اقتصادی مربوط می شود به منابع زنده موجود در این بخش از آبهای دریا، دولتهای ساحلی همچنین دارای حقوق حاکمه در زمینه اکتشاف، استخراج، حفاظت و اداره منابع زنده در بستر و زیر بستر و آبهای فوقانی منطقه انحصاری و اقتصادی هم هستند، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در مورد منابع زنده مقررات خاصی را طی مواد ۶۱ تا ۷۳ پیش بینی کرده درحالیکه در مورد منابع غیر زنده چنین توجهی خاص مبذول نشده بود.

اما در خصوص بهره مندی دولتهای ساحلی از سایر منابع و سایر فعالیتهای انحصاری اقتصادی که می توانند انجام بدهند اینست که دولتهای ساحلی دارای حقوق حاکمه در مورد سایر فعالیتهای اقتصادی برای اکتشاف و بهره برداری در منطقه از جمله تولید انرژی از آب، بهره برداری از جریان های دریایی و جریان های موجود در دریا یا از طریق باد هستند. این حقی که در این کنوانسیون به دولتهای ساحلی شناخته شده در واقع نشانگر توسعه تکنولوژی دریایی است در خصوص بهره مندی دولتها از منابع موجود در این منطقه از آبهای دریا، در برخی موارد مثل تولید انرژی طبیعتاً مستلزم ایجاد تأسیسات و ساختمانها و سدهای موجهی است که به همین جهت منابع اقتصادی دریا را باید در اینگونه موارد همراه با حق ایجاد تأسیسات مربوطه به آن را در نظر گرفت.

در خصوص ایجاد (جزایر مصنوعی) و تأسیسات هم باید گفت که طبق ماده ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها دولت ساحلی دارای صلاحیت در این زمینه است و می تواند راجع به ایجاد و استفاده از جزایر مصنوعی و تأسیسات و ساختمانهای مربوطه بهره مند شود در این مورد دولت ساحلی بر خلاف موارد قبلی دارای حقوق حاکمه نیست بلکه از نوعی صلاحیت برخوردار است.

طبق ماده ۶۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها دولت ساحلی دارای صلاحیت انحصاری برای ایجاد اینگونه جزایر مصنوعی ، تأسیسات و ساختمانها است از جمله در مورد وضع قوانین و مقررات گمرکی ، مالی، بهداشتی ، ایمنی، مهاجرتی و از این قبیل، دولت ساحلی موظف است سایر کشورها را از طریق صدور اعلامیه نسبت به وجود اینگونه جزایر مصنوعی و تأسیسات متعلقه مطلع کند و در صورت عدم استفاده از این جزایر و متروکه شدن چنانچه این عملیات با توجه به ماهیگیری حمایت از محیط زیست دریایی و حقوق و تکالیف سایر دولتها باید انجام شود همچنین دولت ساحلی به منظور تضمین ایمنی دریانوردی می تواند یک منطقه ایمنی که عرض آن نباید به جز در مواردی که به وسیله استانداردهایی که مقبولیت عام بین المللی پیدا کرده از جانب سازمان بین المللی ذی صلاح

توصیه شده از ۵۰۰ متر تجاوز کند را در نظر بگیرد، پس معمولاً دولتهای ساحلی برای بهره مندی از جزایر مصنوعی که در آبهای منطقه انحصاری، اقتصادی تعبیه می کنند می توانند تا شعاع ۵۰۰ متری از این جزایر هم حریم این جزایر مفروض بدارند و از دولتهای دیگر بخواهند که تا شعاع ۵۰۰ متری حرکت کنند و نزدیک به این جزایر نشوند چون به هر حال ایجاد امنیت و ایجاد حریم امنیتی مستلزم بهره مندی و وجود امنیت در خصوص استفاده از این جزایر است.

حق دیگری که کنوانسیون ۱۹۸۲ دریاها برای دولتها در نظر گرفته به انجام تحقیقات علمی دریایی در این منطقه از دریا مربوط است، تحقیق و کاوش علمی در منطقه از سوی دیگر دولتها موکول به کسب اجازه از دولت ساحلی است. چنانچه ماده ۲۴۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می دارد که در شرایط عادی و در مواردی که تحقیقات صرفاً برای مقاصد صلح جویانه انجام بگیرد دولت ساحلی موظف است که تسهیلات لازم را در این زمینه فراهم کند و تنها در مواردی که تحقیقات در این منطقه اثر سوپی بر کاوش و بهره برداری از منابع منطقه خواهد داشت یا احتمالاً مستلزم حفاری و کاربرد مواد منفجره است و یا به طور کلی ممکن است محدودیتهایی را برای انجام فعالیتهای اقتصادی از جمله ایجاد جزایر مصنوعی داشته باشد دولت ساحلی مجاز است که مانع از انجام این نوع تحقیقات در آبهای منطقه انحصاری و اقتصادی شود.

یکی دیگر از حقوقی که کنوانسیون ۱۹۸۲ برای دولتهای ساحلی پیش بینی کرده مبارزه با آلودگی محیط زیست است. طبق ماده ۵۶ در این کنوانسیون به دولت ساحلی صلاحیت پیش بینی شده در مقررات ذی ربط در این کنوانسیون در زمینه حفاظت و نگهداری محیط زیست دریایی را داده است.

بخش ۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها صلاحیت قانون گذاری و اعمال قوانین در منطقه اقتصادی، انحصاری را به منظور مقابله با ریختن مواد زائد، آلودگی های ناشی از کشتی ها و الودگی ناشی از فعالیت در بستر دریا را به دولت ساحلی داده است.

تکالیف دولت ساحلی:

در قبال حقوق و امتیازاتی که دولت های ساحلی از آن برخوردار می شوند ، دارای تکالیفی هم هستند . تکالیف دولت ساحلی در واقع رعایت حقوق دولتهای ثالث در منطقه انحصاری اقتصادی است، چنانچه طبق بند ۲ ماده ۵۶ این کنوانسیون اعلام شده که دولت ساحلی دراستیفای حقوق و انجام تکالیف خود در منطقه اقتصادی ، انحصاری به حقوق و تکالیف سایر دولتها باید توجه مقتضی معطوف بدارد و به ترتیبی که مطابق با مقررات این کنوانسیون باشد عمل کند.

اما در خصوص دولتهای ثالث و دولتهای خارج از منطقه هم باید گفت که در منطقه انحصاری اقتصادی باید کلیه دولتها اعم از ساحلی و بدون ساحل بر طبق کنوانسیون از آزادی هایی که در ماده ۸۷ در زمینه کشتیرانی و پرواز بر فراز دریا و تعبیه کابلها و لوله های زیر زمینی و دریایی و سایر استفاده های مشروع بین المللی از دریا که مربوط به این آزادیها است مثل آزادیهای مربوط به کشتی ها، هواپیماها و کابل ها و لوله های زیر دریایی طبق ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ از آن برخوردار گردند. بنابراین به نظر می رسد دولت ثالث یعنی دولتهای خارج از ساحل از ۶ نوع آزادی مقرر شده در ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در دریای آزاد فقط ۳ آزادی که آنها نیز در مقایسه با آزادی دریای آزاد محدودتر هستند برخوردار می باشند ، این ۶ نوع آزادی عبارتند از: ۱- آزادی کشتیرانی ، ۲- آزادی پرواز ۳- آزادی تعبیه کابل ها و خطوط لوله زیر دریایی ۴- آزادی احداث جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات متعلقه ۵- آزادی ماهیگیری ۶- آزادی تحقیقات علمی که از این ۶ آزادی ۳ آزادی متعلق به دولت ثالث یا دولتهای خارج از ساحل است :

۱- آزادی کشتیرانی ۲- آزادی پرواز ۳- آزادی تعبیه کابل ها و خطوط لوله زیر دریایی

در مورد آزادی کشتیرانی:

طبق ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ کلیه کشورها اعم از دولتهای ساحلی و سایر دولتها از آزادی کشتیرانی در منطقه انحصاری ، اقتصادی برخوردار هستند، استفاده از این حق طبیعتاً باید با توجه به منافع سایر دولتها درچارچوب این کنوانسیون صورت بگیرد. علاوه بر این محدودیت دولتهای ثالث دراستفاده از آزادی کشتیرانی با ۳ محدودیت دیگر هم مواجه هستند

۱- رعایت مقررات مواد ۸۸ تا ۱۱۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ و سایر مقررات حقوق بین الملل مربوط به کشتیرانی در دریای آزاد. در واقع کشتی ها در هنگام عبور از این منطقه انحصاری ، اقتصادی نباید مبادرت به اقدامات غیر مجاز کنند . نباید به دزدی دریایی، تجارت برده ، انتشار پیام های رادیویی مخرب، یا جمع آوری اطلاعات غیر مجاز اقدام کنند.

۲- رعایت مقررات دولت ساحلی در زمینه کنترل آلودگی دریایی ، این حقی است که برای دولت ساحلی به رسمیت شناخته شده که در واقع دولت ساحلی می تواند کنترل های لازم را در زمینه حفظ حقوق محیط زیست یا مقررات مربوط به مبارزه با آلودگی های دریایی را انجام بدهد و دولتهای ثالث هم ملزم هستند که از قوانین و مقررات وضع شده از ناحیه دولت ساحلی در این زمینه تبعیت کنند.

۳- محدود شدن کشتی رانی بر اثر وجود جزایر مصنوعی و تأسیسات دولت ساحلی ، طبیعتاً زمانی که دولت ساحلی درآبهای منطقه انحصاری ، اقتصادی برایجاء استفاده از جزایر مصنوعی مبادرت کند این جزایر خودشان می توانند درواقع مانعی باشند برسر راه آزادی کشتیرانی.

اما حق دیگری که برای دولتهای ثالث در نظر گرفته شده حق پرواز برفراز آبهای منطقه اقتصادی ، انحصاری است ، دولتهای ثالث بر اساس ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ ضمن آزادی پرواز بر

فراز منطقه انحصاری اقتصادی از محدودیت هایی برخوردار هستند عمده ترین این محدودیت ها عبارتند از:

- ۱- توجه لازم به منافع سایر کشورها.
- ۲- پذیرش صلاحیت دولت ساحلی در مورد کنترل ریختن مواد زائد به دریا
- ۳- پرواز اثر وجود جزایر مصنوعی و تأسیسات دولت ساحلی

دریای آزاد و مقررات حاکم بر آن :

بررسی مفهوم دریای آزاد:

بر طبق ماده ۸۶ حقوق دریاها گفته شده که دریای آزاد به آن قسمت از دریاها و اقیانوسها اطلاق می شود که ماوراء منطقه اقتصادی، انحصاری ، دریای سرزمینی یا آبهای داخلی یک دولت و همچنین فراتر از آبهای مجمع الجزایری یک کشور مجمع الجزایری قرار گرفته باشد. طبیعتاً این بخش از آبهای دریا تحت حاکمیت یا مالکیت هیچ دولتی نیست و به عبارت دیگر به نوعی مال مشاع به حساب می آید که در این زمینه دیدگاهها متفاوت است: دیدگاه سنتی مطرح بوده و دیدگاههای جدیدی هم در خصوص آبهای دریایی آزاد مطرح است که آیا این بخش از آبهای دریایی یا مال مشاع است یا مال مشترک است و یا مال بلا صاحب است.

دیدگاه سنتی : دریاها را به عنوان مال مشاع یا مال مشترک و مال بلاصاحب می داند ، نظریه جدید مبتنی بر نظریه قانونمندی است و معتقد هست که بر اساس دیدگاه ژیدل فرانسوی که آغاز قرن ۲۰ مطرح بوده معتقد به نظام حقوق کشور صاحب پرچم هست.

دیدگاه دیگری از سوی مک دوئال ، یک حقوقدان آمریکایی ، نظریه به کارگیری عقلانی دریاها است. به هر حال در این زمینه ، در خصوص نظام حقوقی دریای آزاد به موجب ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ و مواد ۸۹ و ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ دریای آزاد به روی کلیه دولتها، اعم از ساحلی و

غیر ساحلی بازاست و هیچ دولتی نمی تواند ادعای مشروعی به منظور صلاحیت ، حاکمیت یا مالکیت بر قسمتی از این بخش از آبهای دریا را داشته باشد.

طبق ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ آزادی های شناسایی شده به ۴ مورد محدود می شود که

عبارتند از:

۱- آزادی کشتیرانی

۲- آزادی پرواز برفراز قلمروی هوایی مافوق دریای آزاد

۳- آزادی ماهیگیری

۴- آزادی تعبیه کابل و لوله های زیر دریایی

طبق ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها دو نوع آزادی دیگر به آن ۴ آزادی ها که در

کنوانسیون ۱۹۵۸ بود افزوده شد که این آزادی ها عبارتند از:

۱- آزادی در امر ساختن و بهره برداری از جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات مجاز توسط حقوق

بین الملل

۲- آزادی انجام تحقیقات علمی در آبهای دریای آزاد

صلاحیت دولت صاحب پرچم:

نکته بسیار مهم در خصوص حرکت کشتی ها در دریاهای آزاد مربوط می شود به تابعیت

کشتی ها و اینکه کشتی ها در دریای آزاد تحت چه قوانین و مقرراتی قرار دارند و ملزم هستند از

کدام قوانین و مقررات پیروی کنند به عنوان یک اصل و یک قاعده عمومی پذیرفته شده است که هر

کشتی در دریای آزاد تابع قوانین و مقررات حقوق بین الملل و قوانین دولت صاحب پرچم کشتی است

و نکته دوم اینست که هر کشتی ضمن رعایت آن قوانین و مقررات عمومی حقوق بین الملل تحت

تابعیت دولت صاحب پرچم کشتی و در واقع دولتی است که کشتی تابعیت آن دولت را احراز کرده و همین تابعیت است که بر دولت دیگری نمی توان آن را به اهتزاز درآورد.

فلسفه و موضوع بر افراشتن پرچم های مصلحتی چیست؟

در واقع برخی دولت‌ها که دولتهای دارای پرچم مصلحتی خوانده می شوند تقریباً به همه کشتی هایی که این چنین درخواستی را بکنند در ازای دریافت یک حق الزحمه معینی خواست این کشتی ها را اجابت می کنند و این کشتی ها را به ثبت می رسانند و اجازه می دهند پرچمشان بر عرشه این کشتی ها به اهتزاز دربیاید. هر چند که علقه و یک رابطه حقوقی منحصر به فردی بین مالکین آن کشتی یا حقوق مالکانه آن کشتی و دولت وجود ندارد.

پرچم های مصلحتی معمولاً برای اجتناب از پرداخت مالیات و رعایت قوانین مربوط به خدمه و کارگران مورد استفاده قرار می گیرد. درواقع کشتی ها و مالکان کشتی ها برای پرداخت مالیات کمتر یا بهره مندی از قوانین سهل و آسان تر درمورد خدمه و نیروهای کارگری خودشان سعی می کنند از این پرچم ها استفاده کنند.

امروزه کشورهایی که معروف هستند به کشورها و دولتهای دارای پرچم مصلحتی عمدتاً از کشورهای جهان سوم هستند و به منظور کسب درآمد بیشتر این زمینه و امکان را فراهم کرده اند که درخواست کشتی ها را از دولتهای دیگر بپذیرند و پرچم خودشان را در اختیار آنها قرار بدهند ، کشورهای مثل لیبریا، پاناما، قبرس، مالت. این قبیل کشورها کشورهای کوچکی هم هستند.

درمورد اینکه آیا همه دولت‌ها موافق واگذاری پرچم های مصلحتی هستند یا نه در این زمینه دولتهای پیشرفته نظرات مختلفی دارند که عبارتند از:

مثلاً فرانسه شدیداً با پرچم های مصلحتی مخالف هست در حالیکه آمریکا مخالفت چندان زیادی ندارد و اهمیت نمی دهد که کشتی هایش در کجا به ثبت برسند.

نکته دیگر این که کشتی های دارای پرچم در واقع دارای ملیت و تابعیت دولتی هستند که اجازه برافراشتن آن را دارند .

نکته مهم این که درخصوص کشتی هایی که در دریاهای آزاد عبور می کنند یا در بخش دیگری از مناطق دریایی، بحث صلاحیت حاکمه براین کشتی ها است و اینکه کدام دولتی می تواند در امور کشتی ها در دریای آزاد دخالت کند به عنوان یک اصل و یک قاعده کلی هیچ دولتی به غیر از دولت صاحب پرچم نمی تواند بر کشتی در دریای آزاد اعمال صلاحیت کند که در ماده ۹۲ آمده است.

استثنائاتی نیز در این زمینه وجود دارد که درخصوص تحقق هر یک از این استثنائات دولت های دیگر یا کشتی های دیگر دولتها می توانند براین کشتی ها اعمال صلاحیت بکنند که این استثنائات را در ۱۰ مورد می توان بیان داشت:

- ۱- کشتی های بدون تابعیت که تابعیتشان نامعلوم و نا مشخص است
- ۲- از جمله در منطقه مجاور و منطقه انحصاری اقتصادی تحت یک شرایط خاص و در صورتیکه کشتی حقوق دولت ساحلی را نقض کرده باشد.
- ۳- تعقیب مداوم و لاینقطع و فوری از سوی دولت ساحلی
- ۴- حق تماس
- ۵- وجود قراردادها ، توافقات و معاهداتی که دو دولت یا چند دولت اجازه می دهند کشتی هایشان از سوی دولتهای عضو متعهد مورد بازرسی و تفتیش قرار بگیرند.
- ۶- دزدی دریایی طبق ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ و مواد ۱۰۱ و ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ گفته شده هر عمل تعدی آمیز غیر قانونی ، توقیف یا غارت اموال بر علیه موضوعات زیر مثل کارکنان یک کشتی یا هواپیمای دیگر دولتها یا علیه اشخاص و اموال داخل کشتی یا هواپیما.

۷ - حقوق متخاصمین : در زمان جنگ ناوگان جنگی یا کشتی جنگی متعلق به دولت متخاصم می تواند کشتی های تجاری دشمن مقابل خودش و نیز تحت برخی شرایط کشتی های تجاری دولتهای بی طرف که اصل بی طرفی را در جنگ نقض کردند و با دشمن از در معامله درآمده اند تصرف کند.

۸ - دفاع از خود یا دفاع مشروع: این اصل پذیرفته شده است که حتی وقتی جنگ هم در جریان نیست بعضی از دولتها مدعی حقوقی برای دخالت در امور کشتی های تجاری خارجی بر اساس دفاع از خود یا دفاع مشروع می شوند گرچه در این زمینه عملکرد دولتها را می بینیم قانون مدون و مشخصی وجود ندارد که آیا فارغ از زمان جنگ یا در زمان صلح دولتها به این بهانه می توانند کشتی دیگران را تحت تعقیب قرار بدهند یا توقیف کنند که به هر حال قانون مشخصی وجود ندارد اما عملاً" برخی از دولتها در تاریخ چنین ادعایی و اقدامی برای تعقیب یا توقیف کشتی خارجی یا کشتی دیگران در چارچوب دفاع مشروع داشته اند.

۹ - امکان بروز حادثه وامکان آلوده شدن آبهای دریا در سایه بروز حادثه :

در اینجا پذیرفته شده است که به هر حال دولت ساحلی به منظور جلوگیری از تشدید خطر آلودگی می تواند آن کشتی رابه منظور رفع و دفع خطر منهدم نموده یا به تصرف خودش در بیاورد.

۱۰- اقدامات شورای امنیت در چارچوب فصل هفتم منشور مثل اعمال تحریم های اقتصادی، نظامی، دیپلماتیک وغیره...

صلاحیت دادگاههای داخلی برای جرایم ارتكابی در کشتی ها در دریاهای آزاد :

مصادق بارز این قضیه را می شود در قضیه کشتی لوتوس که در سال ۱۹۲۷ اتفاق افتاد مورد بررسی قرار داد کشتی لوتوس متعلق به فرانسه بود که مسافر بر بود و با یک کشتی ذغال کش به نام بوسکورت که متعلق به دولت ترکیه بود در دریای آزاد در خلیج میتلن با هم برخورد کردند که

عامل تقصیر کشتی لوتوس متعلق به فرانسه بود که این تصادم موجب کشته شدن تعدادی از سرنشینان دولت کشتی بوسکورت متعلق به ترکیه شد بعد از چند وقتی که این کشتی درابه‌ای قسطنطنیه متعلق به دولت ترکیه پهلو گرفت دولت ترکیه سرنشینان کشتی را توقیف کرد و سرنشینان آن را بازداشت و در محاکمه خودش قرار داد و دولت فرانسه مدعی بود که دولت ترکیه چنین حقی را نداشته و چون بیش از این دولتها عامل تقصیر این حق را برای خودشان قائل بودند که کشتی متخلف را تعقیب کنند و چون در اینجا دولت ترکیه چون کشتی عامل تقصیر نبوده حق تعقیب و توقیف کشتی فرانسه را نداشته است.

که دیوان بین المللی دادگستری نظر داد بر اینکه ستوان دموتز فرمانده کشتی لوتوس را علاوه بر دولت صاحب پرچم یعنی فرانسه ، دولت ترکیه هم می تواند محاکمه کند زیرا اثرات اعمال او بر کشتی ترکیه وارد شده و کشتی ترکیه دچار زیان و ضرر شده لذا دولت ترکیه می تواند این جرم وعاملین این جرم رادر سایه صلاحیت خودش مورد تعقیب قرار دهد.

منتهی مجادلاتی در این زمینه پیش آمد تا اینکه در جریان تدوین کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها این اصل در ماده ۱۱ پذیرفته شد که در صورت بروز تصادف یا هر گونه پیش آمد ناشی از دریانوردی در دریای آزاد، مسئولیت جزایی مثل قتل واز آن جمله متوجه فرمانده کشتی و هر شخص دیگری که در خدمت کشتی می باشدبگردد. فقط دولت صاحب پرچم می تواند آن را محاکمه کند یا دولتی که اشخاص داخل کشتی اتباع آن دولت هستند بنابراین دولت دیگر نمی تواند صلاحیت خودش را اعمال کند

در ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ در خصوص حق بازدید و تفتیش کشتی هایی که مرتکب جرایم بزرگ می شوند ذکر شده است که کشتی جنگی در دریای آزاد به منظور اجرای قواعد حقوق بین الملل در مواقعی که دلیل موجهی داشته باشند که یک کشتی غیر جنگی غیردولتی مرتکب یکی از اعمال زیر شده متوقف و بازرسی کند:

۱- ارتکاب به دزدی دریایی

۲- ارتکاب به جرم تجارت برده

۳- حمل و نقل مواد مخدر

اینها جرایمی هستند که ماهیت بین المللی دارند و همه دولتها می توانند صلاحیت خودشان را بر عاملین این نوع جرایم اعمال نمایند. از جمله کشتی هایی که در دریاهای آزاد مرتکب این نوع جرایم می شوند.

و همچنین کشتی های جنگی تابعیت دولت متبوع خودشان را دارند چون کشتی های جنگی ، به عنوان مظهر حاکمیت یک دولت محسوب می شوند که تحت حاکمیت دولت متبوع خودشان قرار دارند

فصل سوم :

رژیم حقوقی حاکم بر منطقه اعماق :

سطح آب دریا طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ به پنج بخش تقسیم می شود شامل آبهای داخلی، سرزمینی، منطقه مجاور ، منطقه انحصاری، اقتصادی و آبهای دریای آزاد

آبهای دریای آزاد: فضای فوقانی آبهای دریای آزاد به روی همه دولتها باز است هواپیما آزادانه می توانند به پرواز در بیایند، کشتی رانی در دریای آزاد به روی عموم باز است و کشتی هایی که از آبهای آزاد عبور می کنند در مرحله اول تابع قوانین و مقررات حقوق بین الملل عمومی هستند در مرحله ثانی تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم حرکت می کنند.

درخصوص ماهیگیری همه دولتها در صورت داشتن توانایی های تکنولوژیکی می توانند به ماهیگیری بپردازند و در این زمینه محدودیتی وجود ندارد .

نسبت به انجام تحقیقات دریایی و نسبت به عبور لوله ها و کابل های دریایی در بستر دریا نیز می توانند اقدام کنند.

علت توجه جامعه بین المللی به اعمال واقع در خارج از حوزه صلاحیت دولتها در دهه های اخیر کشف منابع سرشار و غنی در این منطقه است که این منابع به صورت محلول یا کلوخه یافت می شود

در سال ۱۹۶۷ رئیس هیأت نمایندگی دولت مالت در سازمان ملل به نام آقای دکتر پارو در نطق بسیار مفصلی به منظور توجیه پیشنهاد دولت متبوعش در کمیسیون اول مجمع عمومی ایراد کرد که این پیشنهاد و توصیه از سوی نماینده دولت مالت منجر شد به وضع رژیم حقوقی جدید در منطقه بین المللی اعماق که امروزه در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها گنجانده شده است.

آقای پارادو نماینده دولت مالت در نطق مفصل خودش خاطر نشان کرد که رژیم بین المللی اعماق را باید بر اساس اصولی نوین، و در عین حال اخلاقی پایه ریزی کرد و میراث مشترک بشریت اصلی است که چنین خصوصیتی را دارد و اصل مشترک بشریت هم یک طرح نو است. هم بر اساس اصل انصاف و یا به طور منصفانه پایه ریزی شده است و هم بر پایه اخلاقی است که اصول اخلاق هم می تواند در آن رعایت شود .

بر پایه این نظر مجمع عمومی سازمان ملل متحد در سال ۱۹۷۰ قطعنامه ای را تحت عنوان "اعلامیه اصولی" صادر کرد. در این اعلامیه رژیم حاکم بر بستر و زیر بستر دریا خارج از محدوده صلاحیت ملی دولتها به عنوان میراث مشترک بشریت تلقی شده بر این اساس که باید عواید و سود حاصل از این منابع در جهت منفعت عمومی و کل بشریت مورد استفاده قرار بگیرد و هیچ یک از دولتها نمی توانند بستر و زیر بستر دریای آزاد یا منابع موجود در آن را تحت تملک و حاکمیت خود در بیاورند و تمامی استفاده ها و بهره برداری ها و فعالیت های معدنی هم پذیرفته شد که باید تحت اداره یک رژیم بین المللی قرار بگیرد و خود منطقه هم باید برای هدفهای مساعدت آمیز مورد استفاده قرار گیرد.

در سال ۱۹۶۹ هم یک قطعنامه ای به تصویب رسیده بود در مجمع عمومی و این قطعنامه هم مورد استقبال کشورهای جهان سوم قرار گرفت و از کشورها خواسته شد تا زمان برقراری یک رژیم بین المللی برای اعماق دریا، دولتهایی که دارای تکنولوژی های پیشرفته دریایی هستند و می توانند از منابع موجود از اعماق دریا استفاده کنند تا برقراری و استقرار رژیم حقوقی جدید از استفاده از منابع موجود در اعماق دریا خودداری کنند ولی این قطعنامه مورد مخالفت کشورهای پیشرفته صنعتی قرار گرفت.

میراث مشترک بشریت در چارچوب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها :

در فصل ۱۱ کنوانسیون که طولانی ترین فصل کنوانسیون ۱۹۸۲ هست به تفصیل درباره یک رژیم حقوقی حاکم بر اکتشاف و اداره اعماق به سود همه افراد بشر بحث شده و همین فصل بود که مورد اعتراض کشورهای صنعتی به ویژه آمریکا و کشورهای پیشرفته صنعتی قرار گرفت و به همین دلیل کشورهای صنعتی از عضویت رسمی در کنوانسیون خودداری کردند.

فلات قاره:

دولتها در بستر و زیر بستر در خارج از دریای سرزمینی و منابع موجود در آن دارای حاکمیت هستند و از حقوق حاکمه برخوردارند این حق انحصاری و ذاتی است و محدوده آن هم در کنوانسیون جدید پیش بینی شده است و حداقل تا ۲۰۰ مایلی یعنی در انطباق با منطقه انحصاری و اقتصادی قرار می گیرد و حداکثر در صورت تداوم وضعیت طبیعی زمین حداکثر تا ۳۵۰ مایلی از خط مبدأ دریای سرزمینی به عنوان فلات قاره محسوب می شود و دولتها در آن دارای حق بهره برداری ، استفاده و استخراج از منابع موجود در بستر و زیر بستر آن هستند. بنابراین طبیعتاً بستر دریای آزاد از خارج از حوزه صلاحیت ملی دولتها یعنی از لبه خارجی حاشیه قاره آغاز می شود و تمامی منابع معدنی موجود در بستر وزیر بستر دریا را در بر می گیرد . در این کنوانسیون کل سیستم اعماق تحت نظارت یک سازمان بین المللی اعماق که مقر اصلی آن در جاماییکا یا در کینگستون پایتخت جاماییکا پیش بینی شده قرار دارد.

به موجب پیش بینی های صورت گرفته در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها فعالیتهای مربوط به کاوش ، بهره برداری و استفاده از منابع بستر دریا به این طریق در مواد ۱۵۳ تا ۱۵۵ کنوانسیون آمده توضیح داده شده است:

۱- شکل بهره برداری مستقیماً به وسیله خود مقام بین المللی دریا ممکن است صورت بگیرد. که در این وضعیت مقام بین المللی دریا مشارکت مستقیم دارد و تحت نظارت این نهاد به وسیله دولتهای عضو یا تحت نظارت آنها یا اتباع آنها یا گروهی از دولتها و موسسات مختلف این کار صورت می گیرد.

مهمترین ارکان این مقام بین المللی دریا عبارتند از:

خود سازمان بین المللی اعماق، یک نهاد بین المللی است و در چارچوب کنوانسیون پیش بینی شده ، مجمعی است که متشکل از کلیه اعضای کنوانسیون خواهد بود، شورا و دبیرخانه مجمع: در برگیرنده همه کشورهایی است که به کنوانسیون پیوسته اند:

وظیفه مجمع: بررسی کلیه توصیه هایی که از شورا به این مجمع ار جاع داده می شود و اجرای سیاست عمومی مقام بین المللی دریا است، ضمن اینکه بخش دیگری از وظایف مجمع مربوط است به تقسیم عواید ناشی از بهره برداری منطقه بین المللی بین دولتها، ضمن اینکه تصویب بودجه مقام هم به عهده این رکن است که این وظایف طی مواد ۱۶۰ تا ۱۵۹ کنوانسیون پیش بینی شده است.

یکی دیگر از ارکان مهم حقوق بین الملل دریا شورا است که در واقع این شورا متشکل از ۳۶ عضو است که توسط مجمع انتخاب می شوند ، نظر بر اهمیتی که به اختیارات شورا واگذار شده به ویژه در زمینه اعطای جواز و پروانه بهره برداری ، مسئله نحوه تعیین اعضای شورا یکی از بحث انگیزترین مسائل مطروحه در کنفرانس ۱۹۸۲ حقوق دریاها بود.

به دلیل مخالفت آمریکا ، انگلیس و آلمان با کنوانسیون برخی سرمایه گذاران تا زمان لازم الاجرا شدن کنوانسیون یعنی تا ۱۹۹۴ خارج از قطعنامه ایی که به تصویب رسیده بود بدون تعهد و بر اساس سیستم معامله متقابل به کاوش پرداختند ، فرانسه ، ژاپن ، شوروی و برخی دیگر از کشورها

در اقیانوس آرام و در اقیانوس هند بدون پرداخت هزینه و معافیت از عوارض که می بایستی بپردازند مبادرت به بهره برداری و استفاده از منابع موجود در اعماق دریا نمودند و توجهی به آن قطعنامه مجمع عمومی و پیش بینی های لازم نکردند و یکجانبه به بهره برداری از منابع موجود در اعماق دریا مبادرت ورزیدند.

تعریف فلات قاره:

در اکثر مناطق دنیا بستر دریا با شیب کمی تا مقدار زیادی به طور یکنواخت ادامه پیدا می کند و یکباره و به طور ناگهانی با عمق زیادی پیش می رود این قسمت کم عمق و کم شیب آبهای کم عمق دریا که آن را پوشانده در واقع توسط زمین شناسان تحت عنوان فلات قاره نامیده می شود. فلات قاره از ۲ منظر، یکی منظر جغرافیایی و یکی منظر حقوقی قابل بررسی است.

از لحاظ جغرافیایی:

فلات قاره به ادامه طبیعی قلمروی خشکی در دریا گفته می شود، از حیث زمین شناسی شامل بستر دریا از مجاورت ساحل تا اعماق دریا می شود و به ۳ بخش تقسیم می گردد ۱- فلات قاره که این بخش از بستر دریا از خط پست ترین جزر دریا با شیب ملایمی شروع می شود و تا نقاط عمیق آب پیش می رود به طور متوسط تا عمق ۱۳۰ متری یعنی نقطه ایی که دفعتهً سرایشی بستر دریا شروع می شود ادامه پیدا می کند که به این قسمت فلات قاره یا دشتاب گفته می شود.

تعریف سرایش قاره:

به آن بخش از بستر دریا که تا عمق ۱۲۰۰ آن بخش از بستر دریا که تا عمق ۱۲۰۰ تا ۳۵۰۰ متری دریا ادامه پیدا می کند را سرایش قاره می گویند.

تعریف پیش قاره: که در ادامه آن سراشیب قاره به منطقه ایی از بستر که دارای شیب کند یا شیب کمتری هست و در عین حال عمق آن ۳۵۰۰ تا ۵۵۰۰ متر می رسد به آن پیش قاره می گویند.

تعریف حاشیه قاره: به ۳ بخش فلات قاره ، سراشیب قاره و پیش قاره گفته می شود که در این بخش از دریا که ۱/۵ (یک پنجم) کل بستر دریاها را به خود اختصاص می دهد مهمترین منابع معدنی در این بخش قرار دارد تقریباً ۱/۴ منابع هیدروکربوریک ، ۹۰٪ منابع ارزشمند موجود در دریا مانند تیتانیوم ، کروم، سرب، قلع و دیگر منابع ارزشمند موجود در بستر و زیر بستر در این قسمت قرار دارد.

در ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ مربوط به فلات قاره در تعریف فلات قاره اشاره دارد به اینکه فلات قاره عبارتست از: بستر و زیر بستر مناطق دریایی مجاور ساحل ولی خارج از منطقه دریایی سرزمینی تا عمق ۲۰۰ متر، یا فراتر از آن تا جایی که عمق آبهای مورد نظر اجازه استخراج منابع طبیعی منطقه فوق را بدهد.

بنابراین این تعریف ۲ ضابطه را در نظر می گیرد:

۱- ضابطه عمق یعنی تا ۲۰۰ متری از خط مبدأ تا جایی که عمق آب به ۲۰۰ متر برسد گستره و عرض فلات قاره تعیین می شود.

۲- ضابطه قابلیت استخراج و اکتشاف است و بهره برداری ،

در ماده ۳ در این کنوانسیون گفته شده بود که حقوق دولت ساحلی بر فلات قاره در وضع حقوقی آبهای فوقانی این بخش از دریا یا به عنوان دریای آزاد و شناخته شده یا در وضع حقوقی فضای هوایی این بخش از آب دریا نباید تأثیر گذار باشد.

لذا قانون گذار بر این موضوع توجه داشته بود که استفاده از حق نباید در تعارض با حقوق دیگران باشد.

در ماده ۵ کنوانسیون در بند ۱ ماده آمده بود که اکتشاف در فلات قاره یا بهره برداری از منابع طبیعی آن نباید منجر به مداخله غیر معقول و غیر موجه در امور کشتیرانی، ماهیگیری یا حفاظت منابع جاندار دریا و یا تحقیقات علمی در این حوزه از دریا شود باز این بند هم تأکیدی است بر رفع تعارضات احتمالی که می توانست در حوزه بهره برداری دولتها در فلات قاره نسبت به حقوقی که برای سایر دولتها در امر کشتیرانی، ماهیگیری یا حفاظت از منابع جاندار دریایی یا انجام تحقیقات دریایی پیش بیاید.

در بند ۲ همین ماده ۵ تأکید شده بود با رعایت مفاد بند ۱ دولت ساحلی می تواند تأسیسات لازمه را برای اکتشاف منابع طبیعی فلات قاره احداث کند.

به هر حال این حقوقی بود که در چارچوب کنوانسیون ۱۹۵۸ برای دولتها در فلات قاره به رسمیت شناخته شد در عین حال در تعریف فلات قاره و حقوق و رژیم و بر فلات قاره در کنوانسیون ۱۹۸۲ پیش بینی شده همان حقوق و مزایایی که برای دولتها و یا محدودیتهایی که برای دولتهای ساحلی در فلات قاره در چارچوب کنوانسیون ۱۹۵۸ پیش بینی شده بود با اندک تغییری در مواد ۶۰ و ۷۷ و ۷۸ و ۸۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ هم آمده است.

در کنوانسیون ۱۹۸۲ که بیشتر مورد حمایت دولتهای در حال توسعه و کشورهای جهان سوم بود سعی شد که آن ضوابط و معیارها در تعریف فلات قاره تغییر کند بنابراین در چارچوب کنوانسیون ۱۹۸۲ ضوابط جدیدی در نظر گرفته شد که کاملاً با آن ضوابط و معیارهای گذشته تفاوت دارد.

در کنوانسیون ۱۹۸۲ در تعریف فلات قاره گفته شده است: فلات قاره عبارتست از بستر و زیر بستر دریا در ماورای دریای سرزمینی در تمام طول ادامه طبیعی قلمروی خشکی تا لبه خارجی

حاشیه قاره یا با فاصله ۲۰۰ مایلی دریا از خطوط مبدأ دریای سرزمینی و در مواردی که لبه خارجی حاشیه قاره ادامه نیافته باشد پس حداکثر تا ۲۰۰ مایل واگرا ادامه یافته باشد تا ۳۵۰ مایل می باشد .

توضیحات این تعریف:

اولاً در این تعریف فلات قاره تداوم طبیعی سرزمین اصلی دولت ساحلی تعریف شده که از حد خارجی دریای سرزمینی شروع می شود و به حد خارجی حاشیه قاره ختم می شود .

پس اگر وضعیت طبیعی ادامه پیدا کند نسبت به وضعیت سرزمین اصلی دولت ساحلی اگر در کنار ساحل و وضعیت طبیعی یکسان ادامه پیدا کند تا لبه خارجی حاشیه قاره که در این کنوانسیون ۳۵۰ مایل حداکثر پیش بینی شده دولت‌ها می توانند تا ۳۵۰ مایلی به عنوان فلات قاره در نظر بگیرند و از حقوق حاکمه خودشان از دریا استفاده کنند.

ولی اگر این وضعیت طبیعی هم ادامه پیدا نکند باز پیش بینی شده است حداکثر تا ۲۰۰ مایلی دولت‌ها می توانند فلات قاره خودشان را گسترش بدهند و تا ۲۰۰ مایلی بهره برداری کنند.

بنابراین در این تعریف مشاهده می شود که ۲ ضابطه در تعریف فلات قاره در نظر گرفته

شده:

۱- ضابطه زمین شناسی است که گفته شده چنانچه وضعیت طبیعی زمین ادامه پیدا کند تا

حد خارجی فلات قاره می شود آن را در زمره فلات قاره به حساب آورد که حداکثر تا ۳۵۰ مایلی پیش بینی شده است.

۲- ضابطه دومی که در این تعریف در نظر گرفته شده ، ضابطه حقوقی است که قصد

قانون گذار این بوده است که حداقل تا ۲۰۰ مایلی در تطابق با منطقه انحصاری ، اقتصادی عرض

فلات قاره تداوم پیدا کند چون به هر حال در چارچوب رژیم حقوقی منطقه اقتصادی و انحصاری

، دولتها از خط مبدأ دریای سرزمینی تا ۲۰۰ مایل می توانند منابع موجود در بستر و زیر بستر دریا را مورد استفاده قرار بدهند.

یک معیار دیگر هم در نظر گرفته شده و آن اینست که گفته شده ۱۰۰ مایل بعد از عمق ۲۵۰۰ متری آب، در اینجا معیار سومی که گفته شده در واقع وضعیت طبیعی زمین یا در واقع شرایط دیگر مورد توجه واقع نشده و به نحوی این هم معیاری است که می تواند حقوق حاکمه دولتها را در فلات قاره بدون در نظر گرفتن معیارهای حاشیه قاره ، وضعیت طبیعی زمین یا سایر شرایط حقوق دولت ساحلی را مورد ارزیابی قرار داد.

تشابهاتی که در منطقه اقتصادی، انحصاری و فلات قاره وجود دارند عبارتند از:

هر دو منطقه به دولت ساحلی ، حقوق حاکمه ایی می دهند که بتواند نسبت به اکتشاف و استخراج و بهره برداری از منابع طبیعی اقدام کند. فلات قاره و منطقه اقتصادی، انحصاری از لحاظ حقوقی مستقل هستند هر دو دارای رژیم های حقوقی مستقل ولی در عین حال متفاوت هستند هر چند در قلمروی ۲۰۰ مایلی دارای محدوده واحدی باشند ولی در عین حال رژیم حقوقی آنها می تواند مستقل و متفاوت از یکدیگر باشد.

اما در خصوص این دو منطقه انحصاری اقتصادی، و فلات قاره تفاوتیابی نیز وجود دارد:

تفاوت در این است که فلات قاره ممکن است از ۲۰۰ مایل فراتر برود در حالیکه منطقه اقتصادی، انحصاری تحت هیچ شرایطی از ۲۰۰ مایلی خط مبدأ تجاوز نمی کند و بنابراین، دارای یک محدوده ثابت و مشخص است.

تفاوت دیگر اینست که حقوق دولت ساحلی در خصوص فلات قاره یک حق انحصاری و ذاتی است در حالیکه حقوق دولت ساحلی در منطقه اقتصادی و انحصاری اختیاری است و باید مورد ادعا قرار بگیرد و اگر مورد ادعا قرار نگیرد دیگر دولتها ممکن است از امتیازات موجود در آن منطقه استفاده کنند.

تفاوت سوم در این است که منطقه انحصاری، اقتصادی تمامی منابع را در بر می گیرد اعم منابع طبیعی، منابع معدنی و منابع زنده موجود در دریا شامل ماهیان شناور در دریا، منابع جاندار چسبیده در کف دریا و سایر منابع معدنی موجود در بستر و زیر بستر دریا تا عرض ۲۰۰ مایلی در حالیکه در چارچوب رژیم حقوقی فلات قاره دولت ساحلی فقط می تواند از منابع معدنی موجود در بستر و زیر بستر دریا و همچنین جانداران چسبیده بر کف دریا در چارچوب رژیم حقوقی فلات قاره استفاده کند.

تفاوت چهارم: در منطقه انحصاری، اقتصادی مشارکت دولت ساحلی با دولتهای دیگر در بهره برداری دراکتشاف و استخراج از منابع امکان پذیر است در حالیکه در فلات قاره تحت یک شرایط بسیار سخت و پیچیده این عمل امکان پذیر می شود.

نکته دیگر در خصوص فلات قاره:

در جایی دیگر که دولتها دارای فلات قاره مشترکی باشند قانون گذار پیش بینی کرده است که در واقع در چنین شرایطی دولتها یا باید به توافق برسند یا باید با استفاده از خط منصف فلات قاره مشترک را بین خود تقسیم کنند و نسبت به بهره برداری از منابع موجود در این قسمت از فلات قاره مبادرت بورزند.

تعریف خط منصف: خطی است که جمیع نقاط آن از نزدیکترین خطوط مبدأ دریای سرزمینی هر یک از کشورهای مقابل یا مجاور به یک اندازه باشد. بنابراین این خط منصف فلات قاره مشترک بین دو دولت را به دو نصف تقسیم می کند اگر توافق حاصل نشود، اگر توافق حاصل شود طبیعتاً بر اساس توافق حاصله بین دو دولت بهره برداری از فلات قاره مشترک مورد استفاده قرار می گیرد و اگر توافقی حاصل نشود این خط منصف هست که در واقع آن حریم و حوزه مشترک بین دو

دولت را در فلات قاره تقسیم می کند و دو دولت به طور مساوی از منابع موجود در فلات قاره بهره مند خواهند شد.

مبحث تنگه های بین المللی:

یکی از مباحث مهم در حقوق دریاها: چگونگی استفاده از تنگه های بین المللی است چون به هر حال تنگه ها، معابر باریک طبیعی هستند که یک بخش از آب دریا را به بخش بزرگتر آب دریا به هم ارتباط می دهند در این خصوص چون تنگه ها محل عبور کشتی رانی هستند و دریاها را به هم متصل می کنند و کشتی ها ناگزیر برای ورود به یک دریا از دریای دیگر باید از این تنگه ها عبور کنند به ویژه برای کشورهای صنعتی و پیشرفته که بیشتر از کشتیرانی در دریا استفاده می کنند و سود می برند بسیار حائز اهمیت است.

در کنوانسیون ۱۹۵۸ تنگه ها به دو دسته تقسیم شده بودند:

- ۱- تنگه هایی که قسمتی از ابهای آنها جز دریای آزاد بود.
 - ۲- تنگه هایی که کاملاً در داخل دریای سرزمینی یک یا چند دولت واقع شده بودند.
- در مورد گروه اول تنگه ها در حکم دریای آزاد بود و بنابراین کشتیرانی و کشتی ها از همان آزادی عبور از دریاهاى آزاد برخوردار بودند مثل جبل الطارق، تنگه کورفو، ماژلان، مالاکا در مورد گروه دوم گفته شد که اگر تنگه ها به طور کامل در داخل دریای سرزمینی یک یا چند دولت قرار بگیرند کشتی های خارجی فقط حق عبور بی ضرر را دارا خواهند بود و دولت ساحلی هم حق تعلیق این نوع کشتیرانی و عبورها را ندارد ولی عبور بی ضرر در مورد تنگه ها یی که بین بخشی از دریای آزاد و بخش دیگری از آبهای دریای سرزمینی یک دولت خارجی قرار می گرفتند در این مورد عبور بی ضرر اجرا نمی شد .

بنابراین در چارچوب کنوانسیون ۱۹۵۸ تعیین وضعیت حق عبور بی ضرر از تنگه ها منوط به این دانسته شد که آبهای تنگه جزء دریای آزاد باشند یا بخشی از آبهای دریای سرزمینی را به خود اختصاص می دهند.

اگر این تنگه ها در آبهای آزاد قرار می گرفتند کشتی های خارجی از همان آزادی های کشتی رانی برخوردار بودند که در هر نقطه دیگر آبهای آزاد هم می توانستند داشته باشند و تحت کنترل و صلاحیت دولت ساحلی قرار نمی گرفتند.

ولی اگر آبهای تنگه در داخل دریای سرزمینی یک یا چند دولت می بود کشتی های خارجی فقط حق عبور بی ضرر را پیدا می کردند و دولت ساحلی به منظور حفاظت از امنیت خودش می توانست به طور موقت و در صورت ضرورت آن را به حال تعلیق در بیاورد.

در حال حاضر رژیم حقوقی پذیرفته شده درخصوص دریاها منبعت از قضیه ای است که به قضیه تنگه کورفو موسوم و مشهور است که در سال ۱۹۴۹ از رای دیوان بین المللی دادگستری استخراج شده است.

قضیه تنگه کورفو :

تنگه کورفو یک تنگه بی المللی است و رژیم حقوقی حاکم بر آن رژیم حقوقی بی ضرر است و کشتی ها نیازی به دریافت اجازه قبلی ندارند و کشتی های جنگی هم طبق عرف بین المللی و البته به شرط رعایت اصل عبور بی ضرر می توانند از این نوع تنگه ها از جمله تنگه کورفو عبور کنند. بنابراین در اینجا دادگاه ادعای دولت آلبانی مبنی بر اینکه این تنگه بین المللی نیست و دولت بریتانیا می بایستی اجازه لازم را برای عبور کشتی های جنگی برای مین روبی دریافت می کرد را رد کرد و به دولت بریتانیا حق داد که کارش بر اساس معیارها و قواعد حقوق بین الملل بوده چون تنگه کورفویک

تنگه بین المللی است و بر روی کشتیرانی بین المللی به طور آزاد باز است و این نظری بود که از طریق رأی دیوان بین المللی دادگستری صادر شد و مبنای تعیین رژیم حقوقی تنگه ها قرار گرفت با صدور رأی دیوان به هر حال این رأی مبنای تعیین رژیم حقوقی تنگه ها قرار گرفت بنابراین در بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاها از این حکم دیوان الهام گرفته شد و در کنوانسیون ادعا شد که نه تنها تنگه هایی که دو قسمت از آبهای دریای آزاد را بهم متصل می کنند آنچه که در رأی دیوان آمده بود بلکه تنگه هایی که یک دریای سرزمینی را هم به دریای آزاد متصل می کنند در صورتیکه مورد استفاده کشتیرانی بین المللی قرار بگیرند یک تنگه بین المللی محسوب می شوند و تابع اصل عبور بی ضرر هستند و دولت ساحلی هم به هیچ عنوان نمی تواند این عبور بی ضرر را تعلیق کند بنابراین در کنوانسیون یک گام فراتر از رأی دیوان برداشته شد و گفته شد که نه تنها فقط تنگه هایی که دو بخش از آبهای دریای آزاد را به هم متصل می کنند مشمول عبور بی ضرر هستند بلکه تنگه هایی که آبهای دریای آزاد را به بخش دیگری از آبهای سرزمینی متصل می کند آنها هم مشمول این اصل قرار می گیرند.

دولتهای غربی به ویژه در این زمینه ادعای بیشتری داشتند چون با محدودیت های قابل توجهی روبه رو شده بودند اینها مدعی بودند که اصل عبور بی ضرر در مورد تنگه ها یک اصل انتزاعی است و دولت های ساحلی می توانند با استناد به عبور زیر دریایی های اتمی و کشتی های جنگی دولت خارجی مانع عبور شان شوند و از این جهت به حقوق دولتهای مالک کشتی ها لطمه جبران ناپذیری وارد کنند . با توجه به این واقعیت ها که نیروی دریایی و به ویژه موشک اندازهای استراتژیک برای انجام مأموریت های محوله خودشان باید از امکان حداکثر تحرک و مانور لازم برخوردار باشند موقعیت خودشان را حتی الامکان مخفی نگه بدارند محدودیت برای این نوع کشتی ها و عبور آنها مشکلاتی را برای دولتهای قدرتمند صنعتی به بار می آورد.

بنابراین شوروی و آمریکا و همچنین بریتانیا برای امکان بهره مندی از آزادی بیشتری این نوع کشتی ها پیشنهادهایی را مطرح کردند که به هر حال می توانست آزادی عمل بیشتری به این کشتی ها در هنگام عبور از تنگه های بین المللی بدهد. که نهایتاً پیشنهاد دولت بریتانیا در مورد عبور ترانزیت برای مهمترین تنگه های بین المللی پذیرفته شد.

در حال حاضر این تنگه ها به ۳ گروه تقسیم می شوند و هر کدام مشمول رژیم حقوقی خاص خودشان هستند.

دسته اول: تنگه هایی با قرار دادهای خاص هستند که از طرف دولت ها وضع شده و امروزه هم تابع همان قراردادهای خاص هستند که در ماده ۱۳۵ کنوانسیون حقوق دریاها هم همان امتیازها و معیارها ی پذیرفته شده در قراردادهای خاص بر این تنگه ها به رسمیت شناخته شده است از جمله تنگه های بسفر و داردانل در ترکیه که مشمول قرارداد خاص هستند که این تنگه ها حد فاصل دریای سیاه و دریای مدیترانه قرار دارند البته در داخل آبهای داخلی دولت ترکیه واقع شده اند.

دسته دوم : تنگه هایی که یک دریای آزاد را به یک دریای سرزمینی مرتبط می کنند و طبق ماده ۲۴۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها این نوع تنگه ها مشمول عبور بی ضرر هستند همانند آنچه که در کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها پذیرفته شده بود که تنگه های حد فاصل بین آبهای آزاد و آبهای سرزمینی مشمول عبور بی ضرر هستند در کنوانسیون ۱۹۸۲ هم همین نظر پذیرفته شد و از رژیم عبور بی ضرری که در کنوانسیون ۱۹۵۸ پذیرفته شده بود امروزه هم کشتی ها از همان اصل تبعیت می کنند و این تنگه ها مشمول همان رژیم گذشته هستند مانند تنگه تیران که دریای مدیترانه را به دریای سرزمینی مصر، عربستان و اسرائیل وصل می کند مشمول رژیم عبور بی ضرر هستند دسته سوم: تنگه هایی هستند که دو دریای آزاد را به یکدیگر وصل می کنند البته به شرط اینکه عرضشان کمتر از ۲۴ مایل باشد این تنگه ها تابع عبور ترانزیت هستند طبق ماده ۳۷.

طبق این ماده عبور ترانزیت حقی است متعلق به کلیه کشتی ها و هواپیماها و اعمال آزادی کشتیرانی و پرواز بر این تنگه ها اعمال می شود که به منظور عبور مداوم و سریع از این تنگه ها باید انجام شود و زیردریایی ها هم ملزم نیستند که روی آب بیایند و خودشان را نشان بدهند، هواپیما ها می توانند بدون کسب اجازه از دولتهای ساحلی بر فراز قلمروی هوایی این نوع تنگه ها عبور کنند و بر اساس ماده ۳۸ کشتی ها موظف هستند که هنگام عبور از یک سلسله امور خودداری کنند.

به هر حال عبور از این تنگه ها نباید موجبات بر هم خوردن نظم ، آرامش و امنیت دولت یا دولتهای ساحلی را در پی داشته باشد به هر حال در هنگام عبور کشتی ها از این تنگه ها هر چند این تنگه ها مشمول عبور ترانزیتی هستند ولی پرواز هواپیماها یا فرود هواپیماها از یا بر ناوهای هواپیما بر در این تنگه ها ممنوع است، انجام مانورهای دریایی از سوی نیروهای نظامی یا از سوی کشتی ها و ناوگانهای جنگی در این نوع تنگه ها ممنوع اعلام شده اعلام آماده باش به ناوگانها در هنگامی که از این تنگه ها عبور می کنند ممنوع است اینها محدودیتها و ممنوعیتهایی است که پیش بینی شده و کشتی های جنگی هنگام عبور باید این مقررات را رعایت کنند.

اما دولت ساحلی نیز دارای حقوقی شناخته شده بر این تنگه هاست از جمله تعیین و ایجاد دالان های کشتیرانی برای تفکیک محل عبور کشتی ها و به منظور پرهیز از بروز هر نوع خطر و زیان و ضرری دولت ساحلی می تواند دالان های کشتیرانی را در این تنگه ها تعیین کند، می تواند به ایجاد سیستم تفکیک عبور و مرور اقدام کند و همچنین وضع مقرراتی راجع به امور مختلف از قبیل تأمین امنیت کشتیرانی، مبارزه با آلودگی دریاها و به هر حال مسائلی از این دست در زمره حقوق دولت ساحلی است که می تواند نسبت به تعیین مقررات اقدام کنند . به هر حال کشتی ها هنگام عبور نباید از قوه قهریه استفاده کنند و با این اقدام خودشان استقلال ، تمامیت ارضی یا حاکمیت دولت ساحلی را به خطر بیندازند.

فصل چهارم:

رژیم حقوقی حاکم بر تنگه‌های بین‌المللی :

تنگه عبارت است از معبر باریک طبیعی یا بخشی از آب که دو قسمت بزرگتر از آنها را به هم متصل کند. طبق قواعد کنوانسیون ۱۹۵۸، تعیین وضعیت حق عبور از تنگه‌ها منوط به این است که آبهای تنگه جزء دریای آزاد باشند یا بخشی از دریای سرزمینی محسوب شوند.

اگر در آبهای آزاد باشند، کشتی‌های خارجی از همان آزادیهای کشتی‌رانی برخوردارند که در هر نقطه دیگر آبهای آزاد می‌توانند داشته باشند و تحت کنترل یا صلاحیت دولت ساحلی قرار نمی‌گیرند. ولی اگر آبهای تنگه در داخل دریای سرزمینی یک یا چند دولت باشد، کشتی‌های خارجی فقط حق عبور بی‌ضرر از آنجا را دارند. و دولت ساحلی به منظور حفاظت از امنیت خود می‌تواند در صورت ضرورت به صورت موقت آنرا به حال تعلیق در آورد.

اما تنگه‌هایی که دو بخش از دریای آزاد را به یکدیگر متصل می‌کنند مثل تنگه جبل الطارق و تنگه مالاکا آزادی دریا نوردی را در آبهای آزاد مخدوش می‌کند.

به همین منظور قاعده‌ای در حقوق بین‌الملل به وجود آمده است که بر مبنای آن لغو عبور بی‌ضرر تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی که قسمتی از دریای آزاد را به قسمت دیگری متصل می‌کند وضع شده است. در حال حاضر رژیم حقوقی ناظر بر تنگه‌هایی که فاقد نظام حقوقی خاصی می‌باشند از رأی ۹ آوریل ۱۹۴۹ دیوان بین‌المللی دادگستری درباره تنگه کورفو استخراج شده است. **شرح واقعه :** در سال ۱۹۴۶ دو کشتی انگلیسی هنگام گذر از تنگه کورفو در برخورد با مین دچار خسارت و آسیب شدند ، انگلیس بدون اجازه آلبانی وارد آبهای سرزمینی این کشور شده و مبادرت به مین روبی کرد آلبانی اعتراض کرد .طرفین در نهایت برای حل اختلاف در مارس ۱۹۴۸ به

توافق رسیدند که موضوع دعوا را در دیوان بین‌المللی دادگستری مطرح کنند، لذا پرونده به دادگاه ارجاع داده شد.

موضع آلبانی در دادگاه: ۱- تنگه کورفو یک تنگه بین‌المللی محسوب نمی‌شود چون تنها راه اتصال آبهای آزاد یعنی دریای مدیترانه - دریای آدریاتیک نیست. ۲- عملاً تا کنون مورد استفاده کشتیرانی محلی قرار گرفته است.

آلبانی مدعی بود با در نظر گرفتن این دو خصیصه تنگه کشتی‌های جنگی نمی‌بایستی بدون اجازه قبلی آلبانی وارد آبهای سرزمینی این کشور شوند و به جمع آوری مین پردازند و حاکمیت آلبانی را نقض کنند.

موضع انگلیس: کورفو تنگه بین‌المللی است و تابع اصل عبور بی‌ضرر است و جمع آوری مین نوعی دفاع از خود تلقی می‌شود.

رأی دیوان: در تنگه کورفو که دو قسمت از دریای آزاد را به هم متصل می‌کند و مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی است کشتیرانی برای کلیه کشورها به شرط رعایت اصل عبور بی‌ضرر آزاد است و نیازی به اطلاع قبلی دولت ساحلی ندارد. عرف بین‌المللی نیز این را برای کشتی‌های جنگی در زمان صلح به شرط رعایت اصل عبور بی‌ضرر به رسمیت شناخته است. و لذا بند ۴ ماده ۷۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاها، از این حکم دیوان الهام گرفته و مدعی است نه تنها تنگه‌هایی که دو قسمت از دریای آزاد را به هم متصل می‌کنند بلکه آنها که یک دریای سرزمینی را به دریای آزاد وصل می‌کنند نیز در صورتیکه مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی قرار گیرند تنگه بین‌المللی محسوب می‌شوند و تابع قاعده عبور بی‌ضرر می‌باشند. و دولت ساحلی به هیچ وجه نمی‌تواند آنرا به حال تعلیق درآورد.

نظام حقوقی حاکم بر تنگه‌ها طبق کنوانسیون ۱۹۵۸:

کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به منطقه نظارت و دریای سرزمینی با گسترش مفهوم تنگه‌های بین‌المللی مقرر می‌دارد:

«تنگه بین‌المللی آبراهی است که یک دریای آزاد را به دریای آزاد دیگر و یا به دریای سرزمینی یک کشور دیگر متصل می‌کند و از آن به منظور کشتیرانی بین‌المللی استفاده می‌شود.»

ماده ۱۶ این کنوانسیون اعلام می‌دارد: در این نوع تنگه‌ها رژیم عبور بی‌ضرر غیر قابل تعلیق اعمال می‌شود. کشورهای ساحلی همجوار این تنگه‌ها ادعا می‌کردند، رژیم حاکم بر آبهای سرزمینی که رژیم عبور بی‌ضرر قابل تعلیق است با رژیم حاکم بر تنگه‌های مورد استناد کنوانسیون ۱۹۵۸ که عبور بی‌ضرر غیر قابل تعلیق است تعارض دارد، بنابراین اظهار می‌داشتند صرف قرار گرفتن دریای سرزمینی در تنگه نباید باعث تغییر رژیم عبور گردد عبور بی‌ضرر چه در دریای سرزمینی و چه در تنگه‌های بین‌المللی و چه خارج از تنگه باید در موارد اضطراری قابل تعلیق باشد. قدرتهای دریایی نیز به دلیل اینکه عبور بی‌ضرر کلاً محدود کننده آزادی عمل دول ثالث است با مقررات فوق مخالف بودند و مدعی بودند اصل عبور بی‌ضرر یک اصل انتزاعی است و دول ساحلی همجوار تنگه‌ها می‌توانند با استناد به عبور هواپیماها، زیر دریایی‌های اتمی یا کشتی‌های جنگی مانع عبورشان شوند. در حالیکه بی‌تردید نیروهای دریایی و به ویژه موشک‌اندازهای استراتژیک و زیردریایی‌های اتمی برای انجام مأموریت محوله باید از حداکثر تحرک برخوردار باشند و باید بتوانند موقعیت خود را حتی الامکان مخفی نگهدارند. مضافاً اینکه تا زمانی که بر اساس عرف بین‌المللی عرض دریای سرزمینی ۳ مایل بود چندان نگرانی از بابت عبور از تنگه‌های بین‌المللی وجود نداشت ولی در پی تلاش برای گسترش عرض دریای سرزمینی و تأکید بر تثبیت آن در جریان کنفرانس سوم حقوق دریاها به ۱۲ مایل که با این حساب ۱۱۶ آبراه جزء آبهای داخلی یا سرزمینی قرار می‌گرفت بر دغدغه و نگرانی قدرتهای دریایی

افزوده شد چون این گروه از کشورها مدعی بودند لازمه دسترسی و بهره‌مندی از آبهای دریای آزاد، امکان عبور آزاد از تنگه‌های بین‌المللی و رسیدن به دریای آزاد است. آنها اظهار می‌داشتند که تنگه‌ها باید در حکم دریای آزاد تلقی شوند. زیرا آزادی دریاها بدون آزادی عبور از تنگه‌ها مفهومی نخواهد داشت. بنابراین حتی کشتی‌های نظامی نیز باید بتوانند بدون اطلاع قبلی دول ساحلی از تنگه‌ها عبور کنند و زیر دریایی‌ها نیز نیازی به روی آب آمدن نداشته باشند. در همین راستا شوروی و آمریکا پیشنهادهای دادند، انگلیس هم نظریه عبور ترانزیت (Teransit passage) را برای مهمترین تنگه‌های بین‌المللی ارائه داد که سرانجام در کنفرانس ۱۹۸۲ بر اساس پیشنهاد انگلیس در مورد حق عبور جدید سازش صورت گرفت.

الف: عبور ترانزیت از تنگه‌های مورد استفاده بین‌المللی

ب: عبور از مسیرهای مجمع‌الجزایری

در حال حاضر تنگه‌ها به سه گروه تقسیم می‌شوند و در مورد هر کدام شیوه خاصی اعمال می‌شود.

به نظر می‌رسد که همه تنگه‌ها و آبراه‌های دریایی را نمی‌توان تابع مقررات و رژیم حقوقی یکسانی قرار داد. بین تنگه‌ای که در بخش از دریای آزاد را به هم پیوند دهد یا تنگه‌ای مانند تنگه هرمز که دریای نیمه بسته‌ای را به دریای آزاد منصل می‌نماید، مسلماً تفاوت‌هایی وجود دارد.

همچنین بین تنگه‌هایی که بسیار باریک و کم عرض هستند و دو طرف آن متعلق به یک کشور می‌باشد با تنگه‌هایی که عریض هستند و یا در ساحل آنها دو یا چند کشور قرار دارند، تفاوت‌هایی به چشم می‌خورد. مضافاً اینکه برخی تنگه‌ها از قدیم الایام تابع نظام حقوقی خاصی بوده‌اند که در هر حال تابع نظام ترانزیت ۱۹۸۲ نمی‌باشند.

به هر حال مجموعه تنگه‌هایی که مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی قرار داشته و محل

عبور کشتیرانی بین‌المللی می‌باشند به سه دسته یا گروه تقسیم می‌شوند:

۱- تنگه‌های مشمول رژیم حقوقی خاص (قراردادی)

۲- تنگه‌های مشمول رژیم عبور بی‌ضرر

۳- تنگه‌های مشمول رژیم عبور ترانزیت

۱- تنگه‌هایی که مشمول رژیم عبور حقوقی خاص هستند: مثل تنگه‌های بسفر و داردانل،

جبل الطارق، تنگه‌های دانمارک (سوند - بلت کوچک و بزرگ)، پادکاله، ماژلان، باب المندب، مالاکا

و غیره..

تنگه‌های بسفر و داردانل.

الف: مختصات: تنگه بسفر با عرض بین ۶۰۰ تا ۳۳۰۰ متر و طول ۲۸ کیلومتر، دریای سیاه

را به دریای مرمره متصل می‌نماید.

تنگه داردانل با عرض بین ۲۰۰۰ تا ۵۰۰۰ متر و طول ۶۵ کیلومتر، دریای اژه و مدیترانه را

به دریای مرمره پیوند می‌دهد.

این تنگه‌ها آخرین مرحله از راه دریایی سه قسمتی (بسفر، داردانل، مرمر) است که تنها

محل اتصال دریای سیاه به دریای آزاد می‌باشد و کوتاهترین راه دریایی آسیا و خاورمیانه به اروپا است.

این دو تنگه کانال اصلی تجاری روسیه با کشورهای آسیایی - آفریقایی و جنوب اروپا می‌باشند.

ب: حاکمیت و رژیم حقوقی حاکم بر این تنگه‌ها:

با توجه به کم عرض بودن این دو تنگه (کمتر از ۶ مایل) و با عنایت به اینکه هر دو طرف

ساحل این تنگه‌ها در خاک ترکیه و در کنار استانبول قرار دارند، بنابراین تمام آبهای این دو مسیر

دریایی جزو آبهای داخلی ترکیه محسوب می‌گردند و حاکمیت کامل آنها متعلق به ترکیه است.

لکن از آنجا که از لحاظ بین‌المللی برای کشورهای حوزه دریای سیاه دارای اهمیت زیادی

می‌باشند و در عمل تنها راه تجارت دریایی این کشورها محسوب می‌گردند. لذا این نکته عامل مهمی

در تعیین رژیم حقوقی حاکم بر این تنگه‌ها و سایر تنگه‌های مشابه می‌باشد. اینکه چه کسی باید این دو تنگه را کنترل نماید هیچ گاه مورد توافق نهایی قرار نگرفته و این موضوع هنوز هم قابل بحث می‌باشد. به همین دلیل قوانین و مقررات ناظر بر آنها مرتباً دستخوش تغییر و تحول بوده و این تحولات خود ناشی از تغییر و تحول محیط سیاسی - امنیتی اطراف تنگه‌ها و قوت و ضعف حکومت ترکیه و همسایگانش بوده است.

در حال حاضر عبور و مرور در تنگه‌های بسفر و داردانل طبق قرارداد ۱۹۳۶ مونترو صورت می‌گیرد که بین ترکیه از یک سو و کشورهای شوروی، انگلیس، فرانسه، یونان، رومانی، هند و ژاپن از سوی دیگر منعقد شده است.

بر اساس این قرارداد در زمان صلح، در این تنگه‌ها آزادی کامل عبور و مرور شامل کشتی‌های تجاری و نظامی در روز و شب صورت می‌گیرد. و در زمان جنگ در صورتیکه دولت ترکیه طرف تخاصم نباشد، کماکان آزادی تردد اعمال خواهد شد. در صورتیکه ترکیه طرف مخاصم نباشد، آزادی کشتی‌های دول بیطرف مشروط بر اینکه به دشمنان ترکیه کمک نکنند و در طول روز و از راهی که ترکیه تعیین می‌کند، تأمین خواهد شد. در زمان جنگ در صورتیکه ترکیه بیطرف باشد و طرف مخاصم نباشد عبور کشتی‌های جنگی دول متخاصم ممنوع می‌باشد. و در صورتی که دولت ترکیه جزء دول متخاصم باشد، دولت ترکیه از آزادی عمل برخوردار می‌باشد که هر طور صلاح می‌داند، عمل کند.

مقررات ناظر بر کشتی‌های جنگی:

در زمان صلح:

الف: کشتی‌های دول ساحلی دریای سیاه: ۱- اطلاع از مجاری دیپلماتیک ۸ روز قبل از

ورود. ۲- عدم تجاوز تناژ کشتی‌های جنگی از ۱۵ هزار تن

ب: کشتی‌های جنگی دول غیر ساحلی لااقل ۸ الی ۱۵ روز قبل از عبور باید دولت ترکیه را مطلع نمایند و رژیم اقامت نیز به ۲۱ روز محدود می‌شود.

ج: تعداد کشتی‌ها نیز نباید از ۹ فرزند تجاوز کند و تناژ هر کدام نیز به ۱۵ هزار تن محدود می‌شود.

د: زیر دریایی‌ها، ناوهای هواپیما بر و کشتی‌هایی که تناژ آنها از ۱۵ هزار تن تجاوز کند حق عبور ندارند.

در زمان جنگ:

الف: در صورتی که دولت ترکیه در جنگ بی‌طرف باشد: عبور کشتی‌های متخاصم ممنوع می‌باشد.

ب: در صورتی که دولت ترکیه جزء متخاصمین باشد، این کشور از آزادی عمل برای اتخاذ هر گونه تصمیم مقتضی برخوردار می‌باشد.

تنگه جبل الطارق:

تنگه جبل الطارق حد فاصل دریای مدیترانه و اقیانوس اطلس قرار گرفته و طبق اعلامیه مشترک انگلیس و فرانسه ۱۹۰۴ اداره می‌شود. بر اساس این اعلامیه عبور از این تنگه برای همه کشتی‌ها آزاد و ساختن استحکامات نظامی در اطراف آن ممنوع می‌باشد.

در اعلامیه مشترک فرانسه و مغرب (مراکش) در ۱۹۱۲ مجدداً عبور آزاد و ممنوعیت ایجاد استحکامات نظامی در اطراف تنگه مورد تأکید قرار گرفت. و در حال حاضر ضمن رعایت دو شرط فوق و بر اساس پروتکل ۱۹۵۸ چند کشور اروپایی مخارج نگهداری و تعمیر فانوس دریایی و هزینه مترتب بر آن در دماغه، اسپارتل که در جنوب غربی تنگه فوق واقع است را بر عهده گرفته‌اند.

تنگه‌های دانمارک:

تنگه‌های sund (سوند) و (Big Belt) (بلت بزرگ) و Smal Belt (بلت کوچک) که در داخل آبهای سرزمینی دانمارک و حد فاصل دریای بالتیک و دریای شمال قرار دارد تا سال ۱۸۵۷ دولت دانمارک از هر کشتی خارجی عبوری عوارض دریافت می‌نمود، تا اینکه در پی برگزاری کنفرانس بین‌المللی کپنهاگ در این سال این وضع پایان یافت و دولت دانمارک اصل آزادی کشتیرانی بر این تنگه‌ها را پذیرفت که همچنان این اصل اعمال می‌شود. ولی استثنائاً با آغاز جنگ اول جهانی و با مین گذاری کشتی‌های دول متخاصم در این تنگه‌ها دولت دانمارک موقتاً آنها را مسدود کرد.

در سال ۱۹۷۱ شوروی اعلام کرد با توجه به محلی بودن دریای بالتیک کشتی‌های جنگی دول غیر ساحلی حق عبور از این دریا را ندارند. به هر حال همچنان اصل آزادی عبور بر تنگه‌های دانمارک اعمال می‌شود.

تنگه پادکاله:

تنگه پادکاله دریای مانس را به دریای شمال متصل می‌کند و بین فرانسه و انگلیس قرار دارد و اصل عبور آزادی کشتیرانی بر آن اعمال می‌شود.

تنگه ماژلان:

تنگه ماژلان بین اقیانوس اطلس و اقیانوس کبیر قرار گرفته و طبق اعلامیه ۱۸۸۱ آرژانتین و شیلی، آزادی عبور برای همه کشتی‌ها و ممنوعیت ساختن استحکامات نظامی و رعایت اصل بیطرفی در زمان جنگ بر این تنگه پذیرفته شد که همچنان این شروط رعایت می‌شود.

دسته دوم:

تنگه‌هایی که یک دریای آزاد را به یک دریای سرزمینی مرتبط می‌سازند (ماده ۴۵ کنوانسیون ۱۹۸۲) اینگونه تنگه‌ها همانند تنگه تیران که دریای مدیترانه (دریای آزاد) را به دریای

سرزمینی مصر، عربستان، اردن و اسرائیل متصل می‌کند و همچنین مورد استفاده کشتیرانی بین-المللی می‌باشد، تنگه بین‌المللی محسوب می‌گردند و همانند آنچه در کنوانسیون ۱۹۵۸ پذیرفته شده بود تابع رژیم عبور بی‌ضرر غیر قابل تعلیق می‌باشند. لذا زیردریایی‌ها باید روی آب آمده و پرچم خود را نشان دهند و هواپیماها نیز مشمول این عبور نمی‌شوند. و دولت ساحلی نمی‌تواند تحت هیچ شرایطی عبور بی‌ضرر کشتی‌ها را به حالت تعلیق درآورد.

دسته سوم: تنگه‌هایی که دو دریای آزاد و یا دو منطقه انحصاری - اقتصادی را به هم

مرتبط می

سازند و عرضشان کمتر از ۲۴ مایل است. این تنگه‌ها تابع عبور ترانزیتی می‌باشند. (ماده ۳۷، کنوانسیون ۱۹۸۲) طبق ماده ۳۷ عبور ترانزیت به معنی اعمال آزادی کشتیرانی و پرواز صرفاً به منظور عبور سریع و پیوسته از تنگه بین یک قسمت از دریای آزاد و یا قسمت دیگری از آبهای دریای آزاد و یا بین دو منطقه انحصاری - اقتصادی یا بین بخشی از دریای آزاد و یا بخش دیگری از منطقه انحصاری - اقتصادی از این گونه تنگه‌ها صورت می‌گیرد. در این عبور زیردریایی‌ها ملزم نیستند روی آب آمده و پرچمشان را نشان دهند چنانچه هواپیماها نیز می‌توانند بدون کسب اجازه از فراز تنگه‌های مشمول رژیم عبور ترانزیت به پرواز درآیند. بر اساس ماده ۳۸ کشتی‌ها موظفند که هنگام عبور از یک سلسله امور به شرح ذیل خودداری کنند.

۱- پرواز و فرود از طریق ناوهای هواپیما بر

۲- انجام مانور دریایی

۳- اعلام آماده باش به ناوگان در حال عبور

۴- تخلیه نیرو و تسلیحات و مهمات

۵- استفاده از قوه قهریه و به خطر انداختن تمامیت ارضی و حاکمیت دولت ساحلی

حقوق دولت ساحلی در تنگه مشمول رژیم عبور ترانزیت:

۱- تعیین دالان کشتیرانی

۲- ایجاد سیستم تفکیک عبور و مرور

۳- تعیین مقرراتی راجع به امور مختلف از قبیل تأمین امنیت کشتیرانی، مبارزه با آلودگی

دریا و...

وضعیت حقوقی حاکم بر تنگه هرمز:

تنگه هرمز حد فاصل بین خلیج فارس و دریای عمان قرار گرفته عرض آن ۲۸ مایل (۴۰ کیلومتر) در باریک‌ترین قسمت ۲ مایل و طول آن ۱۶/۵ مایل دریایی یا ۳۰/۵ کیلومتری می‌باشد - آبهای داخل تنگه هرمز آبهای سرزمینی ایران و عمان را تشکیل می‌دهد.

وضعیت حقوقی تنگه هرمز به علت فقدان قوانین موضوعه یا قراردادهای دو یا چند جانبه خاص تابع شرایط زمان است.

الف: در زمان صلح- بر تنگه هرمز قوانین بین‌المللی دریایی که مقبولیت عام در عرف جاری جامعه بشری دارند، مانند حقوق جدید دریاها (۱۹۸۲) و یا کنوانسیونهای لاحق آن اجرامی شود.

ب: در زمان جنگ - به ویژه حالتی که یکی از طرفهای درگیر آن دولتهای ساحلی حاشیه تنگه (ایران یا عمان) باشند، بدون تردید قوانین و عرف متداول زمان صلح در مورد تنگه‌ها به حالت تعلیق درآمده و وضعیت حقوقی تنگه هرمز تابع قوانین و عرف و عادت مربوط به زمان جنگ در این خصوص خواهد بود. به طور کلی و اجمالی می‌توان گفت که دولت ایران به استناد موازین و عرف و سوابق حقوقی زمان جنگ می‌تواند مقررات ویژه‌ای را برای تردد و عبور کشتی‌رانی بین‌المللی در تنگه هرمز وضع و اجرا کند و مانع عبور کشتی یا هواپیمایی شود که مقصد نهایی آن کشور دشمن است یا مقصد آن کشوری است که اصل بی‌طرفی را در جنگ نقض کرده است. این حق حتی در زمان صلح،

طبق مقررات بین‌المللی به کشور ساحلی ما داده شده است که از هرگونه عبوری که معارض حاکمیت ملی و تمامیت ارضی و استقلال سیاسی کشورمان باشد، در تنگه هرمز (که بخشی از آبهای سرزمینی ایران را پوشش می‌دهد) یا در دیگر بخش‌های آبهای دریای سرزمینی و یا منطقه نظارت ایران جلوگیری به عمل آورد.

چنانچه طبق ماده ۹ حقوق دریایی‌ها ایران، عبور شناورهای جنگی، زیر دریایی، شناورهای با سوخت هسته‌ای از تنگه هرمز منوط به صدور اجازه قبلی از سوی دولت ایران می‌باشد و ایران این موضوع را به اطلاع مقامات ناظر بر کنوانسیون ۱۹۸۲ رسانده است.

بنا بر این با یک نگاه کلی می‌توان گفت که :

در وضعیت کنونی ۳ نوع رژیم حقوقی بر تنگه‌های بین‌المللی حاکم می‌باشد که عبارتند از:

۱- رژیم قراردادی که در واقع تنگه‌ها در چارچوب قراردادهای بین‌المللی مشمول رژیم خاصی هستند و دولت‌ها بر پایه توافقات حاصله در مورد این تنگه‌ها عمل می‌کنند.

۲- رژیم عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق: که در خصوص تنگه‌هایی که حد فاصل بین آبهای دریای آزاد و آبهای دریای سرزمینی قرار دارند مانند تنگه تیران اعمال می‌شود.

۳- تنگه‌هایی که مشمول رژیم ترانزیت هستند. تنگه‌هایی که حدفاصل بین آبهای دریای آزاد از یک‌سو و یا آبهای منطقه اقتصادی، انحصاری از سوی دیگر یا تنگه‌هایی که حد فاصل بین آبهای منطقه اقتصادی، انحصاری و آبهای دریای آزاد قرار دارند در چنین مواردی تنگه‌ها مشمول رژیم عبور ترانزیت هستند.

تعریف رژیم ترانزیت: به رژیمی گفته می‌شود که در تنگه‌های محل عبور کشتیرانی

بین‌المللی تنگه‌هایی که حد فاصل این نوع بخش از آبهای دریای آزاد هستند.

ویژگی بارز این نوع رژیم عبارتست از اینکه در این تنگه‌ها هواپیماها بدون کسب مجوز می‌توانند به حرکت درآیند، و پرواز کنند و همچنین کشتی‌های جنگی هم برای عبور نیازی به کسب مجوز ندارند.

این نوع رژیم عبور که در چارچوب کنوانسیون ۱۹۸۲ وضع شده بر تنگه‌هایی که عرضشان کمتر از ۲۴ مایل دریایی است اعمال می‌شود.

در مورد تنگه‌هایی که عرض آنها بیش از ۲۴ مایل دریایی است در حکم دریاهاى آزاد هستند و کشتی‌ها هنگام عبور از این تنگه‌ها در واقع گویا در آبهای دریای آزاد حرکت می‌کنند.

ویژگی های خلیج فارس

خلیج فارس دارای مساحتی بالغ بر ۹۷ هزار مایل مربع است، طول خلیج فارس ۵۰۰ مایل دریایی است و عرض آنهم از ۲۸ مایل تا ۱۸۰ گسترش پیدا می‌کند، عمق آب در خلیج فارس از ۵۰ متر آغاز و در اکثر موارد بین ۵۰ تا ۸۰ متر و حداکثر به ۱۰۰ متر یا ۵۰ فathom می‌رسد. (فاتوم به اندازه قد انسان است و حداکثر ۲ متر) و عرض خلیج فارس حداکثر ۱۸۰ مایل است و حداقل ۲۸ مایل که در تنگه هرمز این وضعیت وجود دارد سواحل خلیج فارس عموماً هموار است و بریدگی‌ها عمدتاً در نزدیکی سواحل قطر و عمان قرار دارد. جزایر متعددی در خلیج فارس است که بزرگترین آنها بحرین و قشم هستند. طول ساحل ایران در خلیج فارس ۱۲۰۰ کیلومتر و در ساحل عمان ۶۰۰ کیلومتر است که جمعاً دولت ایران دارای ساحلی به گستره ۱۸۰۰ کیلومتر است. مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان بر اساس همان معیارهایی که در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها پیش بینی شده تعیین شده است.

ویژگی تنگه هرمز:

تنگه هرمز آبهای خلیج فارس را به دریای عمان مرتبط می‌کند، عرض تنگه هرمز حداکثر ۲۸ میل یا ۴۰ کیلومتر است و باریکترین نقطه آن ۲ میل است طول تنگه هرمز ۱۶/۵ میل دریایی یا ۳۰/۵ کیلومتر است، ۳۰ جزیره در حوزه خلیج فارس تحت عنوان مجمع‌الجزایر پاشنه و مجمع‌الجزایر بوستانه، همگی در محدوده آبهای ساحلی ایران هستند. وضعیت تنگه هرمز به لحاظ حقوقی به علت فقدان قانون موضوعه در این زمینه نه در چارچوب قراردادهای دو جانبه و نه در قالب قراردادهای چند جانبه می‌باشد بلکه در واقع تابع شرایط زمان است بدین معنا که در زمان صلح قوانین دریایی که در سایر تنگه‌های حد فاصل بین دریای سرزمینی اعمال می‌شود در این تنگه هم اعمال می‌شود، عرف پذیرفته شده در جامعه بشری در زمان صلح بر این تنگه هم اعمال می‌شود و همه کشتی‌ها اعم از کشتی‌های مسافری، بازرگانی و یا کشتی‌های جنگی در زمان صلح می‌توانند آزادانه وارد این تنگه شوند و یا از این تنگه عبور کنند در زمان جنگ شرایط متفاوت است به این معنا که به ویژه زمانی که یکی از طرفهای درگیر در منطقه، دولت ساحلی حاشیه تنگه یعنی ایران یا عمان باشند بدون تردید قوانین و عرف متداول زمان صلح در خصوص تنگه هرمز اعمال نمی‌شود و شرایط و قواعد و مقررات مربوط به زمان جنگ در این خصوص اعمال می‌شود.

به طور کلی و اجمالی می‌شود گفت که ایران پذیرفته است که در زمان تدوین کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها هم به کشورهای شرکت‌کننده اعلام شد که دولت ایران در زمان جنگ این را حق خودش می‌داند که شرایط و موازین و عرف زمان جنگ را بر تنگه هرمز اعمال کند.

مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریایی عمان :

خط مبدأ در خلیج فارس و دریای عمان: به دلیل وجود بریدگی‌ها و احیاناً جزایری که در ساحل این دو دریا وجود دارد دولت ایران خط مبدأ مستقیم را مبنای تعیین و تحدید حدود مناطق دریایی خود قرارداده به نحوی که پیشرفته‌ترین نقاط جزایر را به هم متصل کنند.

قلمرو دریای سرزمینی، جمهوری اسلامی ایران پذیرفته است که ۱۲ مایل دریایی که در آبهای تحت حاکمیت ایران هستند خارج از قلمروی خشکی و آبهای داخلی و جزایر خود در خلیج فارس و تنگه هرمز و دریای عمان به عنوان آبهای دریای سرزمینی ایران محسوب می‌شوند و در تحدید حدود آبهای سرزمینی سرزمینی در موارد تداخل با دیای سرزمینی دولتهای مجاور و یا دولتهای مقابل طبق قوانین عمل می‌شود و در صورتی که توافق حاصل نشده باشد. خط منصف یا خط نیم‌ساز که فاصله هر نقطه آن تا نزدیکترین نقطه ساحل از هر طرف یک‌اندازه باشد مرز آبی ایران با دولت مجاور یا دولت مقابل محسوب می‌شود. و در این منطقه کشتی‌ها بدون کسب مجوز می‌توانند به عبور و تردد بپردازند به شرط آنکه قوانین و مقررات دریایی ایران را رعایت کنند.

تنگه هرمز طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ یک تنگه بین‌المللی محسوب می‌شود و تابع رژیم عبور ترانزیت است و در واقع هواپیماها و کشتی‌های جنگی هم بدون کسب موافقت یا مجوز دولت ایران می‌توانند از این تنگه عبور کنند و نیازی به کسب مجوز ندارند البته در صورتیکه این کشتی‌ها متعلق به دولتی که طرف تخاصم با ایران است و اصل بی طرفی را نقض کرده است، نباشد.

اما منطقه نظارت در آبهای ساحلی ایران باز بر اساس همان معیارهای پذیرفته شده در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تعیین شده است به نحوی که عرض منطقه نظارت از خط مبدأ دریای سرزمینی نباید بیش از ۲۴ مایل باشد و با فرض اینکه دولت جمهوری اسلامی ایران عرض دریای سرزمینی را ۱۲ مایل تعیین کرده است به تبع آن عرض منطقه مجاور یا نظارت هم ۱۲ مایل خواهد

بود و فراتر از آن تعیین نخواهد شد و شرایط و مقرراتی که در آبهای دریای سرزمینی و آبهای منطقه نظارت پذیرفته شده در محدوده‌های آبی دولت ایران در خلیج فارس و دریای عمان هم اعمال می‌شود.

حدود منطقه اقتصادی و انحصاری در آبهای دریای ایران مبتنی است بر اینکه اگر توافقی بین دولت ایران و دولتهای مجاور مثل عراق و یا پاکستان و یا دولتهای مقابل مثل عربستان، بحرین، قطر، امارات متحده عربی، کویت و یامان یا توافقی حاصل نشده باشد مبنای تحدید حدود منطقه اقتصادی، انحصاری یا ملاک احتساب، عرض منطقه اقتصادی و انحصاری بین ایران و هر یک از دولتهای مجاور و یامقابل خط منصف است.

در خصوص تعیین منطقه اقتصادی و انحصاری با بعضی از دولتها مثل عربستان، بحرین، قطر و عمان توافقاتی حاصل شده و برای این مناطق محدوده‌هایی در نظر گرفته شده، قراردادهایی منعقد شده و با بعضی از دولتها هم هنوز توافق حاصل نشده که تا تعیین حدود منطقه دریایی ایران بین این کشورها و انجام توافق، خط منصف مبنای عمل بین ایران و هر یک از این کشورها خواهد بود. مثلا در قرارداد بین ایران و قطر جزایر ساحلی نادیده گرفته شد و سواحل دو طرف ملاک احتساب خط منصف قرار گرفت. برعکس در قراردادی که بین ایران و عمان منعقد شد در طرف ایران چندجزیره از جمله قشم، هنگام، هرمز و لارک و در طرف عمان جزایر مثل القنم، مسندم و لیمه به عنوان نقاط خط مبدأ تعیین حدود منطقه اقتصادی و انحصاری تعیین شده‌اند به هر حال بین هر یک از دولتهایی که با ایران به توافق رسیدند نوع توافقات متفاوت بوده و بعضا خط مبدأ دریای سرزمینی از ساحل دو کشور آغاز شده و در بین بعضی از کشورها مثل ایران و عربستان در طرف ایران جزیره فارسی و در طرف عربستان جزیره العربی مبنای تحدید حدود منطقه اقتصادی و انحصاری مورد توجه واقع شده و به هر حال قراردادهایی بین ایران و دولتهای مقابل و دولتهای حاشیه جنوبی خلیج فارس

به امضا رسیده و بین کشورهای هم که توافقی حاصل نشده گفتگوهایی آغاز شده که ممکن است طی سالهای آینده توافقاتی حاصل شود.

رژیم حقوقی حاکم بر کانال ها و یا ترعه‌های بین‌المللی:

تفاوت بین تنگه‌ها و ترعه‌ها یا کانالها: تنگه‌ها معبرهای آبی طبیعی هستند که دو دریا را به یکدیگر یا دو اقیانوس را به یکدیگر متصل می‌کنند و در حالیکه ترعه‌ها یا کانالها معابر آبی هستند که به دست بشر حفر شده‌اند و راهای آبی مصنوعی هستند که به منظور ایجاد ارتباط بین دو دریا حفر و احداث شده‌اند و عموماً ترعه‌هایی که حفر شده‌اند در داخل آبهای سرزمینی دولتهایی هستند که این ترعه‌ها در آنجا قرار دارند. مشهورترین حفر شده و کانال‌های که امروزه محل عبور کشتیرانی بین‌المللی قرار می‌گیرند عبارتند از کانال سوئز بین دریای سرخ و دریای مدیترانه، کانال کورپنت بین دریای ایونی و دریای اژه در خاک یونان، کانال کیپل در داخل خاک آلمان بین دریای بالتیک و دریای شمال و کانال پاناما حد فاصل بین اقیانوس اطلس و اقیانوس آرام یا کبیر قرار دارند که در چارچوب قراردادهای خاصی که نسبت به این ترعه‌ها وضع شده است رژیم حقوقی خاصی بر این کانال اعمال می‌شود به طور مثال در خصوص کانال کورپنت که حد فاصل بین دریای ایونی و دریای اژه در داخل خاک یونان قرار گرفته، دولت یونان پذیرفته است که این کانال به روی کشتیرانی بین‌المللی باز است و همهٔ کشتی‌ها بدون هیچ محدودیتی می‌توانند از این آبراه عبور کنند البته به شرط پرداخت حق ترانزیتی که دولت یونان دریافت می‌کند. یا کانال کیپل که حد فاصل بین دریای بالتیک و دریای شمال در داخل آبهای آلمان قرار گرفته این کانال در سال ۱۸۹۵ حفر شد منتهی در جریان انعقاد قرارداد ورسای که به هر حال در خصوص تعیین تکلیف و سرنوشت دولت آلمان در پایان جنگ جهانی اول منعقد شد کشورهای پیروز در جنگ شرایطی را بر آلمان به عنوان کشور شکست‌خورده در جنگ تحمیل کردند. از موضوعاتی که بر آلمان به نحوی تحمیل شد مسأله تعیین و تکلیف کانال کیپل بود

که دولت آلمان ملزم بود که از آن تاریخ به بعد بپذیرد که آن کانال هم روی کشتیرانی بین‌المللی باز بماند و از آن تاریخ به بعد دولت آلمان پذیرفته است که کانال کیئل بر روی همه کشتی‌ها البته در زمان صلح و در زمان جنگ به شرط اینکه کشتی‌ها متعلق به دولتهای طرف تخصم یا دولتهای ناقص اصل بی‌طرفی نباشند باز خواهد بود.

اما کانال پاناما در سال ۱۹۰۳ در چارچوب قراردادی که بین آمریکا و پاناما منعقد شد و دولت آمریکا استقلال پاناما را به رسمیت شناخت این کانال حفر شد و مقرر شد که دولت آمریکا برای همیشه صلاحیت خودش را نسبت به احداث، اداره و حفاظت از این کانال اعمال کند به شرط اینکه اصل بی‌طرفی و اصل عبور آزاد بر این کانال اعمال شود به هر حال این وضعیت وجود داشت و دولت آمریکا از زمان حفر کانال موقعیت خودش را در حوزه این کانال قریب یک قرن حفظ کرده و نیروهای نظامی آمریکا کنترل‌های لازم را بر کشتیرانی در این کانال اعمال می‌کردند و دولت پاناما در واقع نقشی و صلاحیتی نسبت به این کانال نداشت منتهی در طی انعقاد این قرارداد و بعد از حفر کانال تا دهه ۷۰ این موضوع و اینکه چرا باید دولت آمریکا برای همیشه بر این کانال اعمال صلاحیت کند مورد خشم و اعتراض مردم پاناما قرار گرفت و بارها مردم نسبت به این موضوع اعتراض کردند تا اینکه در سال ۱۹۷۷ در دوره ریاست جمهوری جیمی کارتر در آمریکا بین دولت آمریکا و دولت پاناما قراردادی منعقد شد مبنی بر اینکه تا پایان سال ۱۹۹۹ یا آخرین ماه‌های قرن ۲۰ دولت آمریکا بر این کانال اعمال حاکمیت خواهد داشت منتهی به تدریج از این کانال خارج خواهد شد و در واقع صلاحیت و حاکمیت دولت پاناما را بر این تنگه خواهد پذیرفت مشروط بر اینکه دولت پاناما بپذیرد که پذیرش این دو شرط قراردادی را با دولت آمریکا به امضاء رساند که در پایان سال ۱۹۹۹ نیروهای نظامی ناظر بر تردد کشتی‌ها در کانال پاناما از کانال خارج شدند و حاکمیت کامل این کانال به دولت پاناما واگذار شد.

یکی دیگر از کانال های بسیار مهم و اساسی که در منطقه خاورمیانه قرار گرفته کانال سوئز است که حد فاصل بین دریای مدیترانه و دریای سرخ قرار دارد.

وضعیت کانال سوئز یک روند هم پیچیده و هم بسیار بغرنجی را پشت سر گذاشته به لحاظ تاریخی دستور حفر کانال سوئز در سال ۱۸۵۴ میلادی به دستور خدیو مصر که خراج گذار دولت عثمانی بود صادر شد در ابتدا خدیو مصر دستور ایجاد کمپانی مصری، فرانسوی برای حفر این کانال صادر کرد که ۲ سال بعد از این یعنی در سال ۱۸۵۶ یک کمپانی مصری، فرانسوی برای حفر این کانال تشکیل شد و نهایتاً عملیات احداث و حفر این کانال در سال ۱۸۶۳ به پایان رسید. در سال ۱۸۶۹ این کانال افتتاح و مورد بهره برداری قرار گرفت منتهی در سال ۱۸۷۶ دولت بریتانیا سهام عمده این کانال را از مصر خریداری کرد و سهامدار عمده کانال سوئز شد در سال ۱۸۸۸ دولت بریتانیا پیشنهاد کرد که اصل بیطرفی بر کانال سوئز اعمال شود و به همین منظور از دولتهای مختلف دعوت به عمل آمد. به هر حال به دعوت دولت بریتانیا در ۱۸۸۸ در قسطنطنیه اجلاس برگزار و کنوانسیون قسطنطنیه به امضاء رسید این کنوانسیون بین دولتهای عثمانی، بریتانیا، اتریش هانگری، فرانسه، آلمان، ایتالیا، هلند و روسیه تزاری و همچنین اسپانیا به امضای رسید که همچنین این کنوانسیون و مقررات مندرج در این آن مبنای رژیم حقوقی حاکم بر کانال سوئز قرار گرفت بر این اساس که یعنی از ۱۸۸۸ به بعد پذیرفته شد که در زمان جنگ و در زمان صلح کانال به روی کشتیرانی بین المللی اعم از کشتی های بازرگانی و کشتی های جنگی باز بماند اصل بی طرفی برای همیشه بر کانال اعمال شود، هیچ یک از دولتها حق احداث و ایجاد استحکامات نظامی تا ۳ مایلی کانال را نداشته باشند، استفاده آزاد کشتیرانی بر کانال نباید تحت هیچ شرایطی حتی در زمان جنگ محدود شود.

منتهی دولتهای آمریکا، انگلیس و فرانسه به این موضوع اعتراض کردند و به نحوی اعلام کردند که ملی کردن کانال سوئز با وضعیت بین المللی کانال که بر اساس اصل بی طرفی و اصل عبور آزاد کشتیرانی یا باز بودن کانال به روی کشتی های کشورهای دیگر قرار دارد در تعارض است و به

همین دلیل موضوع را به شورای امنیت سازمان ملل کشاندند. در همان سال در ۱۹۵۶ شورای امنیت سازمان ملل قطعنامه‌ای را به تصویب رساند که در چارچوب این قطعنامه اعلام شد که دولت مصر باید در مورد عبور آزاد از کانال بدون تبعیض آشکار و نهان به مذاکره بپردازد. همچنین در قطعنامه شورای امنیت تاکید شد که باید همه دولت‌ها به حاکمیت دولت مصر بر کانال سوئز احترام بگذارند. تاکید شد بر اینکه فارغ از اینکه چه دولتی و با چه سیاستی در مصر به قدرت می‌رسد باید موقعیت کانال از سیاست‌های حاکم بر مصر جدا باشد و تأثیری نداشته باشد. سیاست‌هایی که دولت‌ها اعمال می‌کنند نسبت به وضعیت کانال، در مورد تعیین تعرفه و میزان ترانزیت و عوارض مالیاتی که باید بپردازند به توافق برسند در عین حال در قطعنامه شورای امنیت تاکید شد که دولت مصر موظف است که بخشی از عواید ناشی از دریافت حق ترانزیت را به توسعه کانال اختصاص بدهد و نکته دیگری که بر آن تاکید شد این بود که در صورت بروز اختلاف یا دعوا بین دولت مصر و هر یک از دولت‌های استفاده کننده از کانال موضوع به داوری بین‌المللی ارجاع داده شود.

برای حل اختلاف: دولت مصر این شرایط را پذیرفت منتهی در جریان مذاکرات به دلیل اینکه موضوع مذاکره به بن‌بست انجامید و به دنبال آن کشورهای فرانسه، انگلیس و اسرائیل در سال ۱۹۵۶ به خاک مصر و در واقع به کانال سوئز حمله کردند به نحوی این مذاکرات متوقف شد و به هر حال در سال ۱۹۵۷ بعد از خاتمه جنگ، دولت مصر طی یک بیانیه یک جانبه‌ای اعلام کرد که سیاست قطعی مصر احترام به شرایط و روح کنوانسیون قسطنطنیه ۱۸۸۸ است که در آنسال به تصویب رسیده واصل آزادی کشتیرانی را بر کانال سوئز را مورد تأکید قرار داده، دولت مصر اعلام کرد که همچنان آن کنوانسیون را می‌پذیرد و حقوق و تکالیف ناشی از این کنوانسیون را مورد توجه قرار می‌دهد و به آن پایبند خواهد بود به هر حال مصر حق آزادی عبور را بار دیگر تضمین کرد در عین حال اعلام داشت که اداره کانال از این به بعد به عهده یک مرجع مستقلی که از سوی دولت مصر تعیین می‌شود واگذار خواهد شد و در عین حال آن بحث داوری را که در قطعنامه شورای امنیت اعلام

شده بود که در صورت بروز دعوا بین دولت مصر و هر یک از دولتهای دیگر استفاده کننده از کانال سوئز به داوری ارجاع داده شود در اینجا دولت مصر صلاحیت اجباری دیوان بین‌المللی دادگستری را پذیرفت به این معناکه چنانچه بعد از این اختلافی و دعوایی بین مصر و هر یک از کشورهای دیگر عبور کننده و استفاه کننده از کانال سوئز بروز کند دیوان بین‌المللی دادگستری مرجع رسیدگی کننده خواهد بود و هر حکمی که صادر کند برای طرفین اختلاف لازم‌الاجرا خواهد بود این وضعیت در سال ۱۹۵۷ در چارچوب اعلامیه یک جانبه‌ای که از سوی مصر اعلام شد پذیرفته شد و از آن به بعد هم همان قواعد و مقررات در خصوص کانال سوئز اعمال می‌شود. علیرغم تأکیدی که در کنوانسیون قسطنطنیه شد مبنی بر اینکه کانال چه در زمان صلح و چه در زمان جنگ باید به روی کشتیرانی باز بماند در سال ۱۹۷۳ در حین جنگ اعراب و اسرائیل این کانال به روی کشتی‌های اسرائیلی بسته شد و دولت مصر اجازه عبور کشتی های متعلق به دولت اسرائیل را نداد.

بحث رژیم‌های حقوقی حاکم بر رودهای بین‌المللی:

از دیدگاه حقوق بین‌الملل رودها به دو گروه عمده تقسیم می‌شوند. ۱- رودهای ملی. ۲- رودهای بین‌المللی.

رودهای ملی: رودهایی هستند که از حشمة تا دهانه در محدوده سرزمینی یک دولت قرار دارند و در واقع منحصرأ متعلق به همان دولتی هستند که در خاک او جریان دارند مثل رودهای سفید رود در ایران یا می‌سی‌سی‌پی در آمریکا. این قبیل رودخانه‌ها در حکم بخشی از قلمروی سرزمینی آن کشور محسوب می‌شوند و طبیعتاً تحت صلاحیت و حاکمیت بلامعارض دولت سرزمینی قرار دارند.

رودهای بین‌المللی: بر خلاف رودهای ملی رودهایی هستند که از سرچشمه تا دهانه از داخل خاک دو یا چند کشور عبور می‌کنند و یا دو یا چند کشور را از یکدیگر جدا می‌کنند. رودهای بین‌المللی هم به ۲ گروه تقسیم می‌شوند. ۱- رودهای پیاپی: که از داخل خاک دو یا چند کشور

می‌گذرند مثل دجله و فرات، دانونب، نیل و از این قبیل رودها. ۲- رودهای مرزی که خاک دو یا چند کشور را از یکدیگر جدا می‌کنند مثل ارس، اروند، هیرمند... اینها رودهای بین‌المللی هستند که دو یا چند کشور را از یکدیگر جدا می‌کنند و یا از خاک دو یا چند کشور می‌گذرند.

در تعریف رودخانه‌های بین‌المللی قرارداد ورسای ۱۹۱۹ اشاره می‌کند که رودخانه‌هایی که قابل کشتیرانی هستند و بیش از یک کشور را به آب آزاد مرتبط می‌کنند اینها رودخانه‌های بین‌المللی محسوب می‌شوند. روسو از جمله حقوقدانان معروف بین‌المللی است که تعریفی را در خصوص رودخانه‌های بین‌المللی عنوان می‌کند و می‌گوید: در علم و عمل رودهای بین‌المللی آن آبهای جاری عظیمی هستند که قابل کشتیرانی هستند و از سرزمین دو یا چند کشور عبور می‌کنند و یا سرزمین آنها را از یکدیگر جدا می‌کنند. موافقت‌نامه بارسلون ۱۹۲۱ هم که در حکم قانون اساسی رودهای بین‌المللی محسوب می‌شود. تعریف خاصی را از رودهای بین‌المللی عرضه می‌کند که ویژگی بارز این موافقت‌نامه بین‌المللی افزودن ویژگی اقتصادی به تعریف رودهای بین‌المللی است در واقع موافقت‌نامه بارسلون توضیح می‌دهد که رودهای بین‌المللی رودهایی هستند که هم قابل کشتیرانی بین‌المللی هستند هم از موقعیت اقتصادی ممتاز برای دولتهای استفاده‌کننده برخوردار هستند و همچنین از خاک دو یا چند کشور عبور می‌کنند و یا خاک دو یا چند کشور را از یکدیگر جدا می‌کنند. بنابراین در چارچوب موافقت‌نامه بارسلون ۴ ویژگی برای رودهای بین‌المللی در نظر گرفته شده که امروزه مبنای توجه دولتها در توضیح و تعریف اینکه رودخانه‌های بین‌المللی است و رودهایی که این ۴ ویژگی را داشته باشند مشمول قواعد و مقررات بین‌المللی هستند. در طول تاریخ نگاهی که از سوی دولتها نسبت به رودهای بین‌المللی بوده است متفاوت بوده در بعضی از مواقع دولتها نگاه ویژه‌ای به رودهای بین‌المللی داشتند، و اهمیت بیشتری برای رودها قائل می‌شدند و در برهه‌ای از زمان هم توجه چندانی به نوع حاکمیتی که بر رودها اعمال می‌شده نداشتند.

به طور مثال در جریان کنگره وین ۱۸۱۵ که بین کشورهای اروپایی که در مقابل ناپلئون بناپارت ایستاده بودند و در پایان جنگهای ناپلئون بناپارت به جمع‌بندی‌هایی هم رسیدند در آنجا تاکید بر حاکمیت مطلق دولتها شد نسبت به رودخانه‌ها، تاکید شد بر آنکه بین دولتها یک نوع همکاری گسترده باید نسبت به تعیین رژیمهای حقوقی حاکم بر رودخانه‌ها صورت بگیرد در حالیکه در قرن ۲۰ بر اداره رودهای بین‌المللی که بین خاک چند کشور عبور می‌کنند تاکید بر آن شد که دولتها با انجام توافقاتی، نوع مدیریت حاکم بر آن رودخانه‌ها را تعیین کنند از دهه ۵۰ قرن بیستم به این طرف بر تشکیل دستگاهها و ترتیب اختصاصی برای نظارت و اداره رودهای بین‌المللی تاکید شده و مقرر شده است که برای اداره رودهای بین‌المللی سازمانها و یا نهادهایی به وجود بیاید و نحوه مدیریت بر رودخانه‌ها را مشخص کند. به هر حال در مورد رودخانه‌های بین‌المللی نگاهها در دوره‌ها و برهه‌های زمانی متفاوت بوده است.

شیوه‌های تحدید حدود مرز رودخانه‌ای :

که امروزه از شیوه‌های متفاوتی نسبت به تحدید حدود صلاحیت دولتها بر رودخانه‌های مشترک استفاده می‌شود.

به طور مثال: یکی از شیوه‌ها، شیوه تعیین مرز در دو طرف ساحل رودخانه و بهره‌برداری مشترک از آن رودخانه است که در چنین وضعیتی رودخانه تحت مدیریت و حاکمیت مشترک دولتهای دو طرف رودخانه قرار می‌گیرد.

عهدنامه مین که در ۱۸۱۶ میان هلند و پروس در خصوص رود دانوب وضع شد و در سال ۱۹۶۰ مجدداً مورد تأیید قرار گرفت از نمونه‌های تعیین مرز در دو طرف ساحل رودخانه است.

شیوه دوم: شیوه تعیین مرز در یک کرانه رودخانه است در واقع در چنین شرایطی مرز در یک طرف و تمامی رودخانه متعلق به تنه‌ابه یک کشور تعلق می‌گیرد مثلاً قرارداد ۱۹۲۸ بین هلند و

بریتانیا در مورد رودخانه اُدونگ حاکی از تعیین شیوه مرز در یک طرف رودخانه است. یا پروتکل ایران و عثمانی در مورد اروند رود در سال ۱۹۱۳ نمونه دیگری از انواع قراردادها یا تعیین شیوه مرز در یک طرف ساحل رودخانه است در چارچوبه این پروتکل بین ایران و عثمانی توافق شد که تمامی رودخانه به عثمانی تعلق بگیرد و حاکمیت عثمانی بر آن اعمال شود جز ۳ مایل از این رودخانه در مقابل خرمشهر که تحت صلاحیت دولت ایران قرار گرفت بقیه رودخانه تحت صلاحیت و حاکمیت دولت عثمانی قرار گرفت.

شیوه سوم: شیوه تعیین مرز بر اساس خط منصف است.

خط منصف: خطی است که فاصله هر نقطه ای از آن تا نزدیکترین نقاط دو طرف ساحل به یک اندازه باشد.

مورد استفاده خط منصف بیشتر در دریاچه‌ها و رودخانه‌های غیرقابل کشتیرانی است مثلاً از نمونه‌های دریاچه‌ها، دریاچه وره است بین کانادا و آمریکا ویا رودخانه دیتروید که مشمول خط منصف قرار گرفته است.

شیوه چهارم ، شیوه تعیین مرز بر اساس خط تالوگ است که یکی از مرسوم‌ترین روشهایی است که دولت‌ها برای تثبیت و تعیین حد مرز رودخانه‌ای خودشان مورد استفاده قرار می‌دهند و نظام مرزبندی رودخانه بر اساس خط تالوگ امروزه پذیرفته شده است که در مورد رودخانه‌هایی که قابل کشتیرانی هستند اعمال و استفاده شود از جمله رودخانه‌هایی که امروزه مشمول رژیم حقوقی ناظر بر خط تالوگ هستند اروند رود است که بر اساس قرارداد ۱۹۷۵ الجزایر بین ایران و عراق که بعداً در آغاز جنگ مورد اختلاف عراق قرار گرفت و صدام آنرا جلو دوربین تلویزیونها پاره کرد و اعلام کرد ماکنون در موضع قدرت هستیم و ایران دچار ضعف و سستی شده لذا که ما در آن زمان یعنی در سال ۱۹۷۵ در موضع ضعف بودیم وایران در موضع قدرت و آن قرارداد را یک‌جانبه فسخ کرد و باطل اعلام کرد و تعهدات خودش را به نوعی لغو کرد گرچه در ماده ۵ همین قرارداد به صراحت آمده است

که این قرارداد قطعی، ابدی و همیشگی است و هیچ یک از طرفین نمی تواند به طور یک‌جانبه این قرارداد را لغو یا کان لم یکن اعلام کند که به هر حال خوشبختانه بعد از پایان جنگ و زمانی که صدام در معرض خطر و حمله نظامی نیروهای ائتلاف بود بعد از تجاوز به کویت در اثر استیصال طی نامه‌ای که به رئیس جمهور وقت ایران آقای هاشمی رفسنجانی نوشت اعلام کرد که آنچه که شما در طول جنگ به دنبال آن بودید و نتوانستید به دست بیاورید از جمله در مورد تایید قرارداد الجزایر اکنون ما آمادگی داریم که مجدداً این قرارداد را مورد تایید قرار بدهیم و به هر حال در حال حاضر قرارداد ۱۹۷۵ الجزایر ناظر بر تحدید حدود مرزی زمینی و رودخانه‌ای بین ایران و عراق است.

به هر حال امروزه عرف رایج بین‌المللی در مورد رودخانه‌های قابل کشتیرانی تحدید حدود مرز رودخانه‌ای بر اساس خط تالوگ یا خط القعرب یا نقطه میانی رودخانه و عمیق‌ترین نقطه رودخانه است که قابل کشتیرانی باشد و علاوه بر اروند که مشمول رژیم حقوقی خط تالوگ است در رودخانه‌های دیگری مثل گوآدیانا همین وضعیت حقوقی اعمال می‌شود که امروزه یک اصل پذیرفته شده است.

امروزه خط تالوگ به عنوان نقطه مرزی، به عنوان رایج‌ترین و معمول‌ترین شیوه تعیین حدود مرزی در رودخانه‌های قابل کشتیرانی پذیرفته شده که به معنی مناسب‌ترین مسیر برای دریانوردی است که این مسیر موافق جهت جریان رود هم است این مسیر به طور کلی در عمیق‌ترین نقطه ژرفای آب است که مسیر کشتیرانی را مشخص می‌کند.

شیوه دیگر شیوه تعیین مرز از طریق خط تالوگ همراه با استفاده از خط منصف در مسیر کشتیرانی در مصب رودخانه‌ها است که اشاره شد مثل رود گوآدیانا میان پرتغال و اسپانیا که در ۱۸۹۵ منعقد شد بر اساس این شیوه، یک شیوه مشترک است. یا خط مستقیم انتخابی بین خود دولتهای دو طرف رودخانه گاهی ممکن است انتخاب شود به دلخواه خودشان که خط مستقیمی را تعیین می‌کنند برای تحدید حدود منطقه حاکمیتشان در داخل رودخانه و شیوه دیگر ادغام روشهای فوق است

مجموعه‌ای از آن روشها ممکن است مورد استفاده قرار بگیرد چنانچه ایرن و عراق در سال ۱۹۳۷ برای تعیین خط مرزی خودشان از مجموعه ای از روشها استفاده کردند چنانچه همه رودخانه به دولت عراق واگذار شد و خط مرزی در سواحل ایران قرار گرفت و حاکمیت رودخانه به عراق سپرده شد جز در مقابل آبادان و خرمشهر که پذیرفته شد در حاکمیت و صلاحیت دولت ایران باقی بمانند. به هر حال تفاوت‌هایی که می‌شود بین خط تالوگ و خط منصف توضیح داد مواردی است که ذکر می‌شود:

اولاً: خط منصف را می‌شود به سهولت ترسیم کرد در حالیکه پیدا کردن خط تالوگ بسیار کند و با مشکلاتی توأم است.

ثانیاً: خط منصف یک خط مرزی اشکار و مشخص است در حالیکه خط تالوگ یک منطقه مرزی است.

ثالثاً: خط منصف پایدارتر از خط تالوگ است. خط تالوگ چون خط طبیعی است در اثر عوامل طبیعی هم می‌تواند دگرگون شود.

رابعاً: خط تالوگ به منزله تضمین برابری کشتیرانی دو دولت هم مرز رودخانه است در حالیکه خط منصف به طور معمول در رودخانه‌های غیرقابل کشتیرانی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

دکترین های حقوق بین‌الملل در ارتباط با رودخانه‌های بین‌المللی: ۴ دکترین یا اصل

بر رودخانه‌های بین‌المللی مورد توجه است که اعمال می‌شود.

۱- اصل حاکمیت سرزمینی مطلق.

۲- اصل تمامیت ارضی مطلق

۳- اصل مالکیت جمعی یا مشاع.

۴- اصل حاکمیت و تمامیت سرزمینی محدود.

۱- اصل حاکمیت سرزمینی مطلق: یا دکتترین حاکمیت سرزمین مطلق در این خصوص بایدگفت که طبق این اصل یا دکتترین، بخشی از رود بین المللی که در سرزمین جریان دارد همانند آبهای ملی است و دولت حاکم سرزمینی می‌تواند جریان آزادانه آن آب رودخانه را قطع کند و به هر روشی که صلاح می‌داند در آن آب دخل و تصرف کند، طبیعتاً این اصل مورد پذیرش دولتهای غلیبای رودخانه است مثل ریوگراندر در مکزیک و آمریکا و یا دجله و فرات در ترکیه .

۲- دکتترین تمامیت ارضی مطلق: ماکس هوبر معتقد است که دولتها می‌بایست به رودخانه‌ها اجازه بدهند تا جریان طبیعی خودشان را طی کنند آنها به هیچ وجه مجاز نیستند که کاری کنند که سبب انحراف یا انسداد آب رودخانه شود.

این اصل طبیعتاً مورد قبول دولتهای پایین دست رودخانه است کشورهایی مثلاً مثل عراق و سوریه که کشورهای پایین دست رودهای دجله و فرات هستند.

۳- اصل مالکیت جمعی یا مشاع:

این نظریه از تراوش‌های افکار اندیشمندان حقوق طبیعی است که گفته می‌شود طبق این اصل یک سازمان مشترک ساحلی حاکمیت دولتها را به نحوی محدود می‌کند و اب رودخانه بصورت مشاع در اختیار تمامی دولتهای ساحلی رودخانه قرار می‌گیرد.

اوپنهایم از نظریه گروسیوس یا حقوق طبیعی استفاده می‌کند و این را مورد تأیید قرار می‌دهد که باید یک نوع مالکیت جمعی یا مشاع بر رودخانه‌های مرزی اعمال شود.

۴- اصل حاکمیت و تمامیت سرزمینی محدود:

طبق این اصل حاکمیتی که هر دولت بر آبهایی که در سرزمین خودش قرار گرفته اعمال می‌کند محدود است هر کشوری تا اندازه‌ای می‌تواند از آبهای رودخانه استفاده کند که موجب وارد شدن ضرر و زیان به دیگر دولتهای در مسیر رودخانه نشود.

امرزه این دکتترین ها بر رودهای بین‌المللی اعمال می‌شود.

قرارداد ۱۹۷۵ الجزایر:

در مورد قرارداد الجزیره که به هر حال به نحوی تعیین کننده منافع ملی ما و تحدید حدود منطقه مرزی ما در بین ایران و عراق است به دلیل اهمیت توضیحاتی در این مورد داده می‌شود و بخشی از سوابق تاریخی که منجر به انعقاد قرارداد ۱۹۷۵ الجزایر شده است را بیان می‌کنیم. در واقع ابتدا اروند رود بر مبنای قرارداد ۱۸۴۷ ارض روم بین دولت ایران و دولت عثمانی تقسیم شد. در این زمان بر اساس این قرارداد متأسفانه سراسر اروند رود تحت حاکمیت عثمانی قرار گرفت و دولت ایران سهمی و بهره‌ای از آن رودخانه نصیبش نشد. گام بعدی در راستای تدوین پروتکل ۱۹۱۳ قسطنطنیه بین ایران و عثمانی برداشته شد که در اینجا امتیاز بسیار کمی به ایران داده شد همان قرارداد ۱۸۴۷ ارض روم با اندک تفاوتی مورد تایید قرار گرفت چنانچه همه مسیر رود در حاکمیت عثمانی قرار گرفت به جز آن بخشی که در مقابل خرمشهر بود. قرار شد در واقع عمیق‌ترین نقطه رودخانه در این بخش از اروند رود تحت صلاحیت و حاکمیت دولت ایران قرار بگیرد.

قرارداد تهران در سال ۱۹۳۷ با وساطت نماینده جامعه ملل به امضا رسید که در این قرارداد هم دوباره متأسفانه دولت عراق موفق شد که حاکمیت خودش را بر اروند رود مسجل کند به عبارت دیگر همه مسیر رودخانه تحت حاکمیت دولت عراق قرار گرفت و تنها ۳ مایل در مقابل بندر آبادان به دولت ایران واگذار شد. این قرارداد به صورت یک جانبه توسط ایران به سال ۱۹۶۹ فسخ شد.

اختلافها و کشمکشها ادامه پیدا کرد تا اینکه در سال ۱۹۷۵ با وساطت حواری بومیدین رئیس جمهور وقت الجزایر قراردادی در الجزایر به امضاء رسید که موسوم و معروف است به قرارداد الجزیره که بین شاه به نمایندگی از سوی ایران و صدام که شخص دوم عراق و معاون رئیس جمهور وقت عراق بود به امضا رسید که به اساس این قرارداد و توافقنامه، قرارداد ۱۹۳۷ تهران ملغی اعلام شد و خط تالوگ به عنوان مبنای تحدید حدود مرزی بین ایران و عراق مورد توافق واقع شد نظام حقوقی اروند

روداز بُعد حقوقی در مورد قرارداد ۱۹۷۵ الجزیره باید گفت که این قرارداد یک قرارداد مرزی بر مبنای حسن همجواری است بین ایران و عراق که دربرگیرنده یک مقدمه ۸ ماده یک الحاقیه و ۳ پروتکل است به دلیل اهمیت موضوع و به دلیل نقشی که این قرارداد در تأمین و تضمین منافع ملی جمهوری اسلامی ایران دارد به نکات مهم این قرارداد اشاره می‌کنیم:

در واقع طرفین امضاء کننده این قرارداد با در نظر گرفتن اصل تمامیت ارضی و مصونیت مرزها از تجاوز و عدم مداخله در امور داخلی یکدیگر و تحقق آمال و اهدافی که در منشور سازمان ملل آمده است تصمیم خودشان را دایر بر انعقاد این عهدنامه اعلام کردند این قرارداد در ۸ ماده تنظیم شده که به بعضی از مواد اساسی و مهم آن می‌پردازیم.

از جمله در ماده ۱ گفته شده است که مرز بین ایران و عراق برای علامتگذاری مجدد و مقررات مندرج در پروتکل راجع به علامت گذاری مجدد سرزمین بین ایران و عراق مورد تایید قرار می‌گیرد. قرار بر این شد که بر اساس این قرارداد جدید آن میله های مرزی که قبلاً یا تخریب شده بود یا مورد اختلاف بود مجدداً در نظر گرفته شده نصب شود و طرفین مشترکاً نسبت به نصب این میله‌های مرزی در بخش زمینی حد فاصل بین ایران و عراق اقدام کنند همچنین در ماده ۲ تاکید شده بود که مرز دو کشو در اروند رود بر اساس پروتکل تحدید حدود مرزهای رودخانه‌ای و ضمائم این پروتکل مشخص می‌شود.

ماده ۳ مبین نوعی تعهد و تضمینی است که هر دو طرف می‌پذیرند نسبت به رعایت مقررات مندرج در این قرارداد تاکید شده است که طرفین عهدنامه به کنترل دقیق و رایزنی به منظور پایان دادن به هر نوع رخنه و اخلال درخصوص این تحدید حدود مرزی آنها ملزم هستند، ماده ۵ یکی از موارد بسیار مهم این قرارداد است که تاکید می‌کند که خط مرز زمینی و رودخانه‌ای دو دولت غیرقابل تغییر، دائمی و قطعی است به لحاظ حقوقی این ماده مبین این است که طرفین این قرارداد به طور یک‌جانبه هیچ حقی برای فسخ قرارداد یا کن‌لم‌یکن کردن قرارداد ندارند مگر اینکه طرفین با

رضایت یکدیگر به توافق جدیدی برسند. در غیر این صورت چنانچه یکی از طرفین بخواهد قرارداد را تغییر بدهد ولی طرف دیگر تمایلی به تغییر در مفاد قرارداد نداشته باشد همان قرارداد موجود یعنی قرارداد ۱۹۷۵ همچنان پابرجا و لازم الاجرا خواهد بود و اراده یکی از طرفین نمی‌تواند تغییری را در محتوای قرارداد به وجود بیاورد.

ماده ۶ قرارداد راه‌حل‌های اختلافات احتمالی بین طرفین را مشخص می‌کند در این ماده از طرفین خواسته شده است که چنانچه اختلافی بینشان بروز کرد استفاده از شیوه‌های حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات با توسل به مساعی جمیله به دولت ثالث و در صورت عدم دستیابی به توافق طرفین یا مساعی جمیله داوری بین‌المللی مراجعه کنند و به هر حال داورانی که از سوی طرفین انتخاب می‌شوند هر حکمی را که صادر کردند باید مورد احترام طرفین قرارداد واقع شود.

پروتکل ضمیمه این قرارداد راجع به تعیین مرز رودخانه ای است که به هر حال از یک مقدمه، ۳ ماده و ۴ نقشه تشکیل شده و مطالب کلی و عمده ای در مقدمه و مواد پروتکل گنجانده شده که در مجموع در ۴ زمینه و ۴ موضوع به بحث می‌پردازد یکی از مباحث مهم، همان تعیین خط تالوگ به عنوان خط مرز رودخانه‌ای بین دو کشور است موضوع دوم که در این پروتکل ضمیمه آمده در خصوص اثرات تحولات رودخانه در خط مرزی است و مورد سوم: اعلام کننده آزادی کشتی رانی است. نکته چهارم: تشکیل کمیسیون مختلط برای تعیین مرز است.

ماده ۱ پروتکل که موءید شیوه تعیین حدود مرز رودخانه‌ای دراروند رود است در مورد خط تالوگ چنین بیان می‌کند که طرفین تایید و اذعان می‌کنند که تعیین مرز دولتی در اروند رود بین ایران و عراق بر اساس خط تالوگ است.

در ماده ۲ به تعریف خط تالوگ می‌پردازد و اشاره می‌کند که خط تالوگ خط میانه کانال اصلی قابل کشتیرانی در پایین‌ترین سطح قابلیت کشتیرانی است.

در بحث عنوان دوم یا موضوع دوم نحوه اثر تحولات رودخانه در تالوگ رابیان می‌کند در توضیح خط تالوگ به عنوان یکی از شیوه‌های تحدید حدود مرز رودخانه گفتیم که خط تالوگ خط طبیعی است که بر اساس ژرفای رودخانه یا جریان رودخانه که کشتی‌ها می‌توانند عبور کنند نقطه عمیق رودخانه به عنوان یک خط طبیعی مورد توجه است و چنین خطی، خط طبیعی است. منطقه مرزی است که طبیعتاً با تغییر تحولات طبیعی این مرز هم در مسیر تحولات قرار می‌گیرد و تغییر پیدا می‌کند چنانچه طبق برآورد کارشناسان طی هر ۵۰ سال یکبار رودخانه ۲۲ کیلومتر منحرف می‌شود متأسفانه آن هم به سمت خاک ایران یعنی هر ۵۰ سال یکبار ۲۲ کیلومتر از خاک ایران در چارچوب پذیرش اثر تحولات رودخانه به عراق تعلق می‌گیرد. به هر حال در بند ۲ از ماده ان قرارداد در مورد اثر تحولات رودخانه گفته شده است که این خط مرزی باتغییرات ناشی از علل طبیعی در مسیر اصلی قابل کشتیرانی تغییر خواهد کرد خط مرزی بر اثر دیگر تغییرات دگرگون نخواهد شد فقط در اثر وضعیت طبیعی. مگر آنکه طرفین متعاهدین مقررات خاصی را در این زمینه بپذیرند. بند ۴ هم در این خصوص توضیح می‌دهد که جنبه دیگری از مسأله حالت جابه‌جایی مسیر رودخانه است در اینجا اشاره شده است که در صورت تغییر بستر یا مصب ارون رود، مسیر خط مرزی کماکان خط تالوگ است و به هر حال علی‌رغم تغییری که در مسأله تغییر طبیعی و تغییر جهت خط تالوگ حاصل می‌شود طرفین نمی‌توانند نسبت به این موضوع اعتراض کنند و دو طرف در چارچوب این پروتکل الحاقی آن را پذیرفته اند.

اصل آزادی کشتیرانی :

بند ۱ از ماده ۷ پروتکل تحت عنوان اعلام آزادی کشتیرانی است، طرفین در چارچوب قرارداد الجزایر و پروتکل الحاقی موافقت کردند که کشتی‌های تجاری، دولتی و نظامی طرفین در ارون رود از آزادی کشتیرانی بهره‌مند خواهند بود.

در بند ۲ از ماده ۷ توضیح داده شده است که کشتی‌های تجاری دولتهای ثالث بر اساس اصل مساوات و عدم تبعیض از آزادی کشتیرانی در رودخانه به جز حدود دریای سرزمینی هر یک از دو کشور برخوردار خواهند بود، بنابراین اصل عبور در ارون رود اصل آزادی کشتیرانی است و هر دو دولت عضو قرارداد الجزایر آزادانه می‌توانند کشتی‌های خودشان را به حرکت دریاورند. البته تحت پرچم دولت خودشان.

بند ۴ از ماده ۷ طرفین یعنی ایران و عراق را مجاز می‌دارد که نسبت به صدور اجازه ورود به ارون رود برای کشتی‌های تجاری متعلق به کشوری که با هر یک از طرفین متعاهدین درحال مخاصمه و یا جنگ نباشد اقدام کنند.

به عبارتی دیگر در زمان صلح و زمانی که به دولتین ایران و عراق درگیر جنگ نیستند باز این رودخانه به روی کشتیرانی بین‌المللی یا کشتی دیگر کشورها باز است مگر آنکه کشتی‌ها متعلق به دولتهایی باشند که یا طرفین تخاصم هستند یا اصل بی طرفی را در جنگ نقض کردند و ورود کشتی‌های جنگی دول ثالث که توسط یکی از طرفین دعوت شده اند در صورتیکه مراتب طی ۷۲ ساعت به طرف دیگر اعلام شود بلا مانع است مشروط بر اینکه کشتی‌های مذکور متعلق به دولی که در حال مخاصمه یا تعرض مسلحانه و یا جنگ با یکی از طرفین معاهده نباشند موافقتنامه راجع به مقررات کشتیرانی در ارون رود در خصوص نحوه دریافت عوارض هم توضیح می‌دهد که امکان اخذ عوارض صرفاً در مسأله عبور کشتی‌ها امکان بلکه عوارض تنها به دنبال خدماتی که نسبت به کشتی‌ها انجام

می‌شود قابل مطالبه است. به عبارت دیگر چنانچه نسبت به کشتی‌های عبوری سرویس‌دهی شود خدماتی عرضه شد در قبال این خدمات و یا سرویس‌های عرضه شده امکان دریافت عوارض است و نه صرفاً برای عبور کشتی‌ها، و همچنین تاکید شده است که این درآمدها باید توسط دولت بندر به حساب دفتر مشترک هماهنگی واریز شود که در مسیر توسعه و لایروبی و دیگر هزینه‌هایی که برای اروند رود مورد نیاز است مصروف شود.

موضوع دیگری که در اینجا مورد توجه است و در ماده ۱۱ پروتکل الحاقی تاکید شده است این که طرفین متعهد نباید مبادرت به اقداماتی می‌کنند که منتج به محدود شدن آزادی کشتیرانی در زمان صلح می‌شود و به هر حال تایید شده است که دولتین باید از ایجاد مانع یا محدودیت بر سر راه آزادی کشتیرانی اعراض کنند. صلاحیت دولتین ایران و عراق در اروند رود بر کشتی‌های خارجی ماده ۱۴ مقررات مربوط به صلاحیت دولتین ایران و عراق است در اروند رود است. به هر حال این رودخانه یک رودخانه مشترک است و فعلاً حد مرزی بین رودخانه ایران و عراق است. اینکه صلاحیت کدامیک از دولت‌ها بر کشتی‌های خارجی به هنگام عبور در این رودخانه اعمال باید بشود در ماده ۱۴ این پروتکل این موضوعات مورد توجه قرار گرفته: به هر حال وضعیت کشتی‌های خارجی هنگام عبور در ان رودخانه متفاوت است و به دلیل همین تفاوتها نوع صلاحیتها هم تفاوت می‌کند به طور مثال اولاً در مورد کشتی‌های عراقی یا ایرانی گفته شده است که کشتی‌های عراقی تابع قوانین دولت عراق و کشتی‌های ایرانی هم تابع دولت ایران هستند به عبارت دیگر هر یک از کشتی‌های متعلق به دولت‌های طرف قرارداد تحت صلاحیت و قواعد و مقررات دولت متبوع خودشان هستند. اما در مورد کشتی‌های دولتهای ثالث شرایط متفاوت است در بعضی از مواقع قوانین و مقررات دولت عراق بر این کشتی‌ها اعمال می‌شود و در مواردی هم مقررات دولت ایران. بطور مثال گفته شده است که قوانین و مقررات دولت اولین بندر مقصد هنگامیکه کشتی از دریا به رودخانه می‌آید بر آن کشتی خارجی اعمال می‌شود. منظور این است که اگر مثلاً یک کشتی فرانسوی وارد اروند رود شد اگر مقصد اولیه‌اش

یابندری که او می‌خواهد در آنجا وارد بشود و یا پهلو بگیرد تحت صلاحیت دولت ایران و حاکمیت دولت ایران باشد مثلاً اگر بخواهد وارد بندر خرمشهر بشود طبیعتاً صلاحیت دولت ایران بر آن کشتی فرانسوی اعمال می‌شود و اگر بخواهد وارد بندر بصره شود بالطبع شرایط متفاوت است و صلاحیت دولت عراق بر این کشتی فرانسوی اعمال می‌شود این یک وضعیتی است که کشتی‌های خارجی هنگام ورود ممکن است پیدا کنند اما در مورد حرکت در داخل رودخانه یا هنگام ترک رودخانه، قوانین و مقررات دولت آخرین بندر ترک شده هنگامی که کشتی‌ها به سوی دریا حرکت می‌کنند بر آنها اعمال می‌شود. این عکس قضیه قبلی است به طور مثال: اگر یک کشتی خارجی به قصد ورود به آبهای خلیج فارس از اروند رود آخرین بندری را که ترک کرده متعلق به ایران باشد طبیعتاً آن آخرین بندر ترک شده ملاک تعیین صلاحیت دولتی است که آن کشتی تحت صلاحیت آن قرار می‌گیرد به فرض اگر او از یکی از بنادر ایران به قصد خلیج فارس در مسیر رودخانه حرکت کند تحت صلاحیت دولت ایران قرار می‌گیرد اما یک وضعیت دیگری هم وجود دارد در زمانی که کشتی‌ها در داخل رودخانه و بین دو بندر در حال حرکت هستند در این صورت قوانین و مقررات دولت بندر مقصد هنگامی که کشتی‌ها بین دو بندر در رودخانه حرکت می‌کنند اعمال می‌شود وضعیت سوم هم همانند وضعیت اول است که گفته شد در مورد پرچمی که دولتهای کشتی‌ها هنگام عبور در اروند رود می‌توانند به اهتزاز در بیاورند در این جا در ماده ۱۹ از آن پروتکل در مورد صلاحیت طرفین در اروند رود بیان شده توضیح داده شده است که کشتی‌ها هنگامی که از دریا وارد اروند رود می‌شوند طبیعتاً پرچم دولت بندر مقصد یعنی همان دولتی که حق دارد صلاحیت خودش را بر آن کشتی اعمال کند به اهتزاز درمی‌آورند و بالعکس زمانی که از اروند رود به سوی دریا حرکت می‌کنند پرچم دولت بندر ترک شده یا آخرین بندر را برافراشته خواهند داشت و در این خصوص چنانچه در داخل رودخانه بین دو بندر بخواهند حرکت کنند کشتی‌ها باید پرچم دولت بندر مقصد را به اهتزاز در بیاورند.

فصل پنجم:

حقوق کیفری بین‌المللی :

درآمد

اصل بر اصطلاح «جهانی بودن» تصدیق می‌کند که برخی فعالیتها، که هم برای دولتها و هم برای افراد خطرناک‌اند مستلزم «اختیاری برای همه اعضا اجتماع است که این اعمال را در هر جایی که رخ بدهند مورد مجازات قرار دهند، حتی هنگامی که پیوندی میان آن دولت و اشخاص یا اعمال مزبور وجود نداشته باشد» پیشتر خاطرنشان شد که فرد معمولاً یک شخص حقوق بین‌الملل نیست. در عین حال برخی جرایم از چنان اهمیت بین‌المللی برخوردارند که مرتکبان آنها به طور روزافزونی تابع اقدام بر اساس قواعد حقوق بین‌الملل شده‌اند: آنها را می‌توان براساس حقوق کیفری بین‌الملل مورد تعقیب، اتهام، محاکمه و مجازات قرارداد. بزه‌هایی که در شمول آن حقوق هستند در دو دسته جای می‌گیرند: دسته نخست: تجارت برده، دزدی دریایی، هواپیماربایی، تروریسم، گروگانگیری زمان صلح، نسل‌کشی، شکنجه و آپارتاید: این دسته در این فصل بررسی می‌شود. دسته دوم: اقدام به جنگ (اگر که واقعاً غیرقانونی باشد)، جنایات جنگی، جرایم علیه صلح، تجاوز، و گروهی از جرایم به نام جرایم علیه بشریت که تا حدی نیز بد تعریف شده‌اند.

برخی نویسندگان، جرایم دیگری همچون جرایم علیه حقوق بین‌الملل را نیز برمی‌شمارند: جعل پول، اوراق بهاردار حکومتی، و تمبرهای پستی، آزمایش غیرقانونی بر روی انسانها، ویران‌سازی یا سرقت گنجینه‌های ملی، آلوده‌سازی محیط زیست، سرقت مواد هسته‌ای، جرایم علیه افراد مورد حمایت بین‌المللی و رشوه دادن به مسئولان دولت خارجی.

تجارت برده (Slave trade)

- بریتانیا برده‌داری را در قلمرو خود در سال ۱۸۰۷ لغو کرد.
- اتفاقاً ایالات متحده، طبق ماده ۱ بخش ۹ قانون اساسیش تا سال ۱۸۰۸ از منع ورود بردگان به سرزمنیش نهی شده بود.
- در سال ۱۸۲۰ هر شخص مشغول به تجارت برده را دزد دریایی نامید.
- در کنوانسیون سن ژرمن (۱۹۱۹) توجه به این موضوع به اوج خود رسید که لغو کامل برده‌داری و هر نوع تجارت برده در خشکی یا دریا مقرر می‌داشت.
- (کنوانسیون ژنو، ۱۹۲۶، که با پروتکلی در ۱۹۵۳ اصلاح شد) و در سال ۱۹۲۷ لازم‌الاجرا گردید. مفاد قرارداد سن ژرمن را دوباره تصدیق کرد.
- در نتیجه ضعف ممنوعیتهای بین‌المللی، برده‌داری از بین نرفته است.
- امروزه برده‌داری همچنان در کمربند گسترده‌ای از دولت‌ها وجود دارد که از شمال غربی آفریقا تا مرزهای شرقی شبه جزیره عربستان و احتمالاً در مناطق جداگانه‌ای دورتر از آن تا سرزمین اصلی آسیا امتداد دارد.
- بیش از ۱۰۰/۰۰۰ نفر در موریتانی هنوز در برخی از اشکال بردگی به سر می‌برند.
- موریتانی واپسین کشور دنیا بود که در سال ۱۹۸۰، رسماً برده‌داری را لغو کرد.
- برده‌داری به عنوان اموال شخصی، اسارت به دلیل بدهکاری، بردگی کودکان و فحشا، نمونه‌هایی از بردگی است.
- همچون غرب سودان، برده‌داری بر پایه محدود قبیله‌ای دوباره ظاهر شده است.

کنوانسیون سوم حقوق دریاها و برده داری

- کنوانسیون سوم حقوق دریاها در ماده ۹۹ خود مقرر می‌دارد هر برده‌ای که در یک کشتی، قطع نظر از عنوان پرچمش پناه می‌گیرد، باید عملاً و به خودی خود آزاد باشد.
- همچنین ماده ۱۱۰ همان کنوانسیون، حق همه کشتیهای دولتی را برای متوقف ساختن، بازدید و تفتیش هر کشتی بازرگانی در دریاهاى آزاد، به هنگامی که دلیلی معقول برای این سوءظن وجود دارد که کشتی مزبور به تجارت برده اشتغال دارد، به رسمیت می‌شناسد.

دزدی دریایی Piracy

- دزدی دریایی: که هنوز کاملاً از اقیانوسهای جهان محو نشده است. در سال ۲۰۰۸ به اوج خود رسید و دزدان دریایی سومالیایی در خلیج عدن بالغ بر ۸۰ مورد به دزدی دریایی اقدام کردند که دو فروند کشتی ایرانی نیز ربوده شد.

- دزدی دریایی هر عمل خشونت‌آمیز غیرمجازی است که هر کشتی خصوصی در دریای آزاد علیه کشتی دیگر به قصد غارت مرتکب می‌شود (قصد سرقت)

- طبق ماده ۱۰۱ (۱۵) کنوانسیون حقوق دریاها دزدی دریایی شامل هر یک از اعمال زیر می‌شود (۱) هر عمل خشونت‌آمیز، توقیف، یا هر عمل غارت غیرقانونی که خدمه یا مسافران کشتی خصوصی یا هواپیمای خصوصی برای مقاصد خصوصی مرتکب می‌شوند.

حقوق دولتها نسبت به دزدی دریایی

- طبق بند ۱۹ ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها در دریاهاى آزاد یا در هر مکان دیگری بیرون از صلاحیت دولتها هر دولتی می‌تواند کشتی یا هواپیمای دزد دریایی، یا یک کشتی را که با دزدی تصرف شده و در کنترل دزدان دریایی است توقیف کند و افراد آن را دستگیر و اموال موجود در آن را ضبط کند. دادگاههای دولتی که عمل توقیف را انجام داده است. می‌توانند مجازاتهایی را که باید

وضع شود، تعیین کنند، همچنین می‌توانند اقدامی را که در خصوص کشتیها، هواپیماها یا اموال باید انجام گیرد مطابق با حقوق طرفهای ثالث با حسن نیت تعیین کنند.

نوع کشتی‌های تعقیب کننده

طبق بند ۲۱ ماده ۱۰۷ کنوانسیون حقوق دریاها، توقیف به دلیل دزدی دریایی را تنها کشتیهای جنگی یا هواپیماهای نظامی می‌توانند انجام دهند یا کشتیها یا هواپیماهای دیگری که صریحاً در خدمت دولت هستند و به این عنوان شناسایی می‌شوند و برای این کار مجوز دارند.

حق سرکوب دزدی دریایی

امروزه هر دولتی می‌تواند در دریاها آزاد یا در هر مکان دیگری بیرون از آبهای سرزمینی دولت دیگر، کشتی یا هواپیمای دزد دریایی، یا کشتی را که از راه دزدی تصرف شده و در کنترل دزدان دریایی است توقیف، و افراد آن را بازداشت و اموال موجود در آن را ضبط کند. این امر ایجاب می‌کند که کشتی و زندانیان به نزدیکترین دادگاه صالح دولت توقیف کننده برده شوند، و آن دادگاه مجازاتهای لازم و سرنوشت کشتی و محتویات آنها را تعیین می‌کند. هرچند امروزه کشتیهای خصوصی، دزدان دریایی را تعقیب نمی‌کنند، اگر یک کشتی تجاری بر مهاجمش فایق آید «توقیف» کشتی دزد دریایی و خدمه آن از سوی آن کشتی تجاری، قانونی خواهد بود، معمولاً در آن هنگام، کشتی تجاری یک کشتی جنگی را به کمک خود فرا می‌خواند و کشتی تصرف شده و خدمه‌اش را به بازداشت آن کشتی جنگی می‌سپارد.

عدم حمایت دولت متبوع

- اگر شخصی به ارتکاب دزدی دریایی مجرم شناخته شود، دولت متبوع وی براساس حقوق بین‌الملل عرفی هیچ حقی برای دفاع یا نمایندگی وی در جریان دادرسی احتمالی ندارد. از سوی دیگر، اگر یک هواپیما یا کشتی یا افرادی به ظن دزدی دریایی بدون دلایل کافی توقیف شوند، دولت

توقیف کننده در قبال دولت متبوع آن کشتی یا هواپیما یا افراد مورد نظر، به سبب هر خسارت یا زیان ناشی از توقیف مسئول خواهد بود.

تابعیت دولت ثبت کننده کشتی

- کشتی یا هواپیمای دزد دریایی، تابعیت دولتی را دارد که در آنجا به ثبت رسیده است جز در موردی که قوانین ملی آن دولت، دزدی دریایی را سببی برای از دست دادن تابعیت در نظر می‌گیرد. در این مورد آخر آن کشتی را همه کشورها، بی‌تابعیت تلقی خواهند کرد.

- در سال ۱۹۶۱ رئیس جمهور آمریکا، جان اف. کندی، لایحه‌ای را امضا کرد که هواپیماربابی را یک عمل دزدی دریایی اعلام می‌داشت.

- علاوه بر گسترش دزدی دریایی از سوی دزدان دریایی سومالی در خلیج عدن و دریای مدیترانه از سال ۲۰۰۸ بیشتر حملات دهه‌های اخیر دزدان دریایی بر به اصطلاح مردم قایق سوار یا پناهندگان در دریای چین جنوبی و خلیج تایلند انجام گرفته است. اعتقاد بر این است که از ۱۹۸۰، بیش از ۲۰۰۰ نفر از مردم قایق سوار کشته و صدها زن جوان از سوی دزدان دریایی ربوده شده‌اند. تا به خانه‌های فساد در تایلند و دیگر نقاط در سرزمین اصلی آن فروخته شوند.

قضیه تصرف کشتی سانتاماریا متعلق به دولت پرتغال از سوی مخالفان دیکتاتوری سالازار و هدایت آن به برزیل در نوع خود جالب توجه است.

- مقصود از تصرف این کشتی، جلب توجه به ویژگی دیکتاتوری حکومت سالازار در پرتغال بود. در ۲۸ ژانویه ۱۹۶۱ که کشتی به سوی شمال برزیل در حرکت بود مقامات نیروی دریایی آمریکا مذاکراتی برای آزادسازی مسافران ترتیب دادند. سرانجام، کشتی به برزیل رسید و به این گروه شورشی به عنوان مجرمان سیاسی پناهندگی داده شد.

- قضیه تبرزین نیز در سال ۱۹۸۱ شهرت بسیاری به دست آورد. در ۱۳ اوت این سال، سه کشتی گشت موشک‌انداز ۱۶۰ فوتی تازه‌ساز فرانسوی، که در راهشان به سوی ایران، نزدیک ساحل اسپانیایی کادیز حرکت می‌کردند. مورد تعقیب یک یدک‌کش ثبت شده در اسپانیا قرار گرفتند. هنگامی که یدک‌کش به یکی از کشتیهای ایرانی (تبرزین) رسید، بیست کماندوی ایرانی مخالف حکومت امام خمینی، سوار آن شدند و تبرزین را تصرف کردند، پرچم جمهوری اسلامی ایران را پایین کشیدند، و پرچم حکومت سلطنتی پیشین ایران را برافراشتند، یک قایق تفریحی در حال گذر با رادیو از اسپانیا کمک خواست اما تبرزین به سوی طنجه و بعداً به طرف «تولون» فرانسه حرکت کرد. دیگر کشتیهای گشت، که واحدهای نیروی دریایی اسپانیا آن دو را اسکورت می‌کردند، در راهشان به ایران به سوی الجزایر رفتند. در ۱۷ اوت، تبرزین به آبهای فرانسه رسید و دو روز بعد تسلیم مقامات نیروی دریایی فرانسه در تولون شد.

به متصرفان به ریاست دریاسالار پیشین، کمال حبیب‌اللهی، یک فرمانده پیشین نیروی دریایی سلطنتی علی‌رغم درخواست ایران برای استرداد، در فرانسه پناهندگی سیاسی داده شد. کشتی به افسران نیروی دریایی ایران که به فرانسه پرواز کرده بودند، واگذار شد و سرانجام به قلمرو ایران رسید.

یک نتیجه مستقیم تصرف کشتی تفریحی آشیل لارو از سوی مبارزان فلسطینی کنوانسیون بود که سازمان دریایی بین‌المللی (IMO) تهیه کرد و در یک کنفرانس دیپلماتیک در مارس ۱۹۸۸ به تصویب رسید. کنوانسیون در مورد سرکوب اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی به تصویب رسید.

باید به یادداشت که در بسیاری از موارد، ارتباطات موجود میان قضایای دزدی دریایی نوین، هواپیماربابی، کشتی ربایی، و اعمال تروریستی، یک مجموعه پیچیده فعالیت کیفری بین‌المللی را

ایجاد می‌کند. تقسیم کنونی آنها در این فصل نباید به ابهام واقعیت رابطه معمولاً نزدیک آنها منجر گردد.

هواپیماربایی

- یکی از مسائل عجیب و ناراحت‌کننده همزمان با توسعه موفقیت‌آمیز ترابری هوایی، تصرف قهرآمیز هواپیما (هواپیماربایی) بوده است.

- انگیزه‌های نهفته در هواپیماربایی ها، مورد به مورد تفاوت می‌کند. در برخی موارد (تغییر مسیرها به سوی کوبا بهترین نمونه‌هاست) ۱- افراد کینه‌ای علیه حکومت خود دارند یا ۲- برای ترک کشور اقامتگاه خود و رفتن به جای دیگر دلایل کاملاً شخصی و دیگری دارند. ۳- در دیگر موارد، پول برای آزادی هواپیما و مسافران نقش مهمی دارد، چه برای ثروتمند شدن شخصی هواپیماربا و چه برای تأمین مالی یک جنبش زیرزمینی یا شورشی (بسیاری از هواپیماربایی ها از سوی گروههای خاورمیانه نمونه‌هایی از این نوع انگیزه‌اند) ۴- همچنین هواپیما به عنوان اهرمی ربوده می‌شود که با آن آزادی برخی زندانیان سیاسی (یا نوع دیگر) تأمین شود. ۵- یا شایعتر از آن برای جلب توجه به یک مقصود سیاسی یا اجتماعی از راه تبلیغی که با هواپیماربایی ایجاد می‌کند. ۶- همچنین در مواردی دیگر، هواپیما ربایی به سبب میل یک فرد یا گروههایی کوچک برای گریز از رژیم صورت گرفته که برای آنها قابل پذیرش نبوده است. طی دوره اولیه هواپیماربایی های نوین. اشخاص متهم به این اعمال به این دلیل که آنها مجرمان سیاسی‌اند. درخواست پناهندگی می‌دادند. آن دفاعیه از تصرف هواپیما در بسیاری موارد درست بود، اما دادگاهها و حکومت‌های بسیاری از دولتها به طور فزاینده‌ای از خطری که متوجه امنیت هواپیما، خدمه و مسافری آن می‌گردید. و از این واقعیت که این خطر آشکارا با ادعاهای مخاطره شخصی، آزار و دیگر ادعاهای مطروحه هواپیماربایان بی‌تناسب است آگاه می‌شدند. بنابراین

بتدریج پذیرفته شده است که خطرات متوجه اموال و نیز افراد بی‌گناه نباید تحت‌الشعاع جنبه‌های واقعی یا ادعای سیاسی قرار گیرد.

۱- واکنش بین‌المللی نسبت به اعمال جنایی مرتبط با هواپیما، به شیوه‌ای معتدل هنگامی آغاز شد که کنوانسیون "جرایم و دیگر اعمال ارتكابی در هواپیمای در حال پرواز" در ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳ در توکیو، در پایان کنفرانسی به دعوت سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ICAO) به امضا رسید. که نمایندگان شانزده کشور، از جمله ایالات متحده، این قرارداد را امضاء کردند.

۲- افزایشی هم در هواپیمارمایی در اواخر دهه ۱۹۶۰ (۳۰ مورد در ۱۹۶۸، و ۸۱ مورد در ۱۹۶۹ به ثبت رسید و پس از وقوع تعداد نسبتاً اندک این اعمال بین سالهای ۱۹۶۳ و ۱۹۶۷ رخ داد که ایکائو را برانگیخت که موافقتنامه‌ای بسیار به روز طرح کند. لذا کنوانسیون (لاهی) "برای جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما"، سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی در ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ در لاهی به تصویب رسید.

۳- کنوانسیون مونترال ۱۹۷۱ نیز "برای ممانعت از اعمال خشونت‌آمیز علیه هواپیمایی کشوری" به اتفاق آرا مورد پذیرش نمایندگان سی کشور قرار گرفت.

- در ۲۷ دسامبر ۱۹۸۵، مبارزان فلسطینی به جایگاههای شرکت هواپیمایی اسرائیل در فرودگاههای بین‌المللی رم و وین حمله کردند.

۴- ایکائو به دنبال این حادثه "پروتکل سرکوب اعمال خشونت‌آمیز در فرودگاههای در خدمت هواپیمایی کشوری بین‌المللی" را طرح کرد. آن سند در ۲۳ فوریه ۱۹۸۸ به امضای ۴۶ کشور رسید.

۵- در ژوئای ۱۹۷۸، نمایندگان آمریکا و شش کشور بزرگ صنعتی غیرکمونویست حاضر در نشست اقتصادی سران در بن آلمان غربی تصمیم گرفتند که به طور مشترک به تعلیق رفت و آمد

هوایی به و از دولتهایی مبادرت کنند که در تحویل سریع هواپیمای ربوده شده و هواپیماربایان قصور ورزند.

- بر یک مبنای دوجانبه، آمریکا و کوبا به یادداشت تفاهمی درباره ربودن هواپیماها و کشتی ها در (۱۵ فوریه ۱۹۷۳) دست یافتند. این موافقتنامه، بازگرداندن ربایندگان را به کشوری که در آن کشتی یا هواپیمای مزبور به ثبت رسیده بود. را مورد تاکید قرار دادند. این تفاهم‌نامه در سال ۱۹۷۷ لغو شد.

- یک رشته از رویدادها که از بسیاری جهات شبیه یورش انتبه بود به تدریج اتفاق افتاد، یورش موگادیشو در ۱۳ اکتبر ۱۹۷۷. به وقوع پیوست در این واقعه، یک هواپیمای متعلق به شرکت لوفت‌هانزا ربوده شد و سرانجام در فرودگاه موگادیشو در سومالی فرود آمد. دو مأمور از نیروهای متخصص آلمان غربی برای مدتی هواپیما را ردگیری کردند، این افراد از نیروی حفاظت مرزی بودند (که برای مقابله با هواپیماربایان نیز آموزش دیده بودند) نزدیک به ۱۱۰ ساعت پس از اینکه هواپیماربایان کنترل هواپیما را در دست داشتند، واحدهای آلمانی به هواپیما حمله و آن را تصرف کردند، در جریان حمله سه نفر از چهار هواپیماربا کشته شدند. برخلاف حادثه انتبه، تصرف دوباره در موگادیشو با آگاهی کامل و رضایت صریح دولت سومالی انجام گرفت.

- در دیگر مواقع، کماندوها با اجازه کشوری که هواپیمای ربوده شده در آن واقع بود به آن حمله کردند و گروگانها را آزاد ساختند. در آوریل ۱۹۸۱، کماندوهای اندونزیایی یک هواپیمای اندونزی را در فرودگاه بانکوک (تایلند)، با حمله پس گرفتند، در ژولای ۱۹۸۴، کماندوهای ونزوئلایی یک هواپیمای ربوده شده ونزوئلا را در فرودگاه ویلمستاد در کوراکائو تصرف کردند و در نوامبر ۱۹۸۵ کماندوهای مصری هواپیماربایان مصری را در فرودگاه والتا در مالت دستگیر کردند.

- در سپتامبر ۱۹۹۳، سه هواپیماربای روس یک هواپیمای روسیه را وادار کردند که در نروژ فرود آید آنها در آنجا پناهندگی سیاسی یافتند.

گروگانگیری زمان صلح

- این عمل، دست‌کم از سال ۱۹۷۹، به صورت یک جرم جداگانه بین‌المللی به رسمیت شناخته شده است. هدف گروگانگیران یا ۱- وارد آوردن فشار بر آنانی است که فعالیتشان در مقابله با آنهاست یا ۲- حفظ خودشان در برابر حمله یا ۳- تلافی
- مثلاً تصرف سفارتخانه جمهوری دمیونیکن در بوگوتای کلمبیا از سوی تروریستهای کلمبیایی طی جشن روز استقلال دمیونیکن (۲۸ فوریه ۱۹۸۰) به اسارت سیزده سفیر منجر شد که به مدت دو هفته به صورت گروگان نگه داشته شدند.
- مشهورترین نمونه نوین گروگانگیری در پی تصرف مجموعه ساختمانهای سفارت آمریکا در تهران، ایران، در ۴ نوامبر ۱۹۷۹، از سوی گروهی پیش‌آمد که به ادعا از دانشجویان تشکیل می‌شد. حدود یکصد گروگان در ابتدا توقیف شدند که شامل ۶۳ شهروند آمریکایی می‌گردید که بیشتر آنها کارمند سفارتخانه بودند- بازگرداندن شاه- و اموال اعضای سلطنتی اهداف اصلی اعلان شده در راستای این گروگانگیری بود. آمریکا ایران را به نقض ماده ۲۲ (مصونیت اماکن دیپلماتیک) و ماده ۲۹ (تعرض‌ناپذیری کارکنان دیپلماتیک) در چارچوب کنوانسیون ۱۹۶۱ وین در مورد روابط دیپلماتیک و مواد ذی‌ربط کنوانسیون ۱۹۶۳ وین در مورد روابط کنسولی و مواد ۲، ۴ و ۷ کنوانسیون ۱۹۷۳ درباره پیشگیری از جرائم علیه اشخاص مورد حمایت بین‌المللی متهم ساخت و برای اثبات ادعای خود موضوع را به دیوان بین‌المللی دادگستری ارجاع داد.
- قضات دیوان به اتفاق حکم کردند ۱- سفارت آمریکا باید به ایالات متحده بازگردانده شود.
- ۲- امتیازات دیپلماتیک معمول اعاده شود، ۳- اینکه هیچ گروگانی نباید به محاکمه یا جایگاه شهود کشانده شود. ۴- رئیس دیوان بین‌المللی دادگستری دستور عدم پیگیری دعوی مطروحه‌ء آمریکا علیه ایران را صادر کرد.

- مطمئناً گروگانگیری با حقوق بین‌الملل عرفی و نیز قراردادی متناقض بود. به همان صورت این امر شامل تصرف غیرقانونی سفارت و کارکنان آن نیز می‌شد. این کار با تصویب دولت ایران دنبال شد، تصویری که موجب ایجاد مسئولیت بین‌المللی برای آن دولت گردید.

- هنگامی که این رویدادها در جریان بود، مجمع عمومی، کنوانسیون (کنوانسیون بین‌المللی علیه گروگانگیری) طرح و سپس آن را تصویب کرد (۱۷ دسامبر ۱۹۷۹) که برای نخستین بار گروگانگیری در زمان صلح را ممنوع می‌ساخت.

- هرچند این کنوانسیون مقرر می‌دارد که هر دولتی که گروگانگیر را دستگیر می‌کند، ملزم است که یا این فرد را طبق درخواست، مسترد دارد یا وی را براساس قوانین خود محاکمه کند. چنانچه درخواست استرداد به قصد تعقیب یا مجازات یک فرد به سبب نژاد، دین، ملیت، منشأ قومی و عقیده سیاسی وی صورت گرفته باشد، لازم نیست استرداد انجام پذیرد.

- این کنوانسیون بر هر عمل گروگانگیری که در جریان درگیریهای مسلحانه آنچنان که در کنوانسیون ۱۹۴۹ ژنو تعریف شده است ارتکاب گردد اعمال نخواهد شد... درگیریهایی که در آنها مردم علیه سلطه استعماری و اشغال بیگانه و علیه رژیمهای نژادپرست برای اعمال حق خودمختاری خود در حال نبرد هستند. مشمول این کنوانسیون نمی‌شود.

- گرفتن گروگانهای خارجی از سوی عراق در سال ۱۹۹۰ نیز از نظر میزان آن، بزرگترین نمونه در تاریخ بود. در ۱۵ اوت، ۱۲ روز پس از تهاجم به کویت، عراق اعلام کرد که همه خارجیان مرد از «کشورهای تجاوزکار» را تا هنگامی که تهدید جنگ علیه عراق به پایان نرسد، نگاه خواهد داشت. به شهروندان آمریکایی و انگلیسی در کویت دستور داده شد که به هتلهای مرکزی شهر کویت منتقل شوند. حدود ۶۰۰ خارجی در کویت و عراق به تأسیسات کلیدی، بیشتر به اماکن نظامی یا تولید تسلیحات انتقال داده شدند تا به صورت بازدارنده. (سپرهای انسانی) در برابر حمله آمریکا به کار روند.

- گروگانگیری عراق در سال ۱۹۹۰ مبین تخلف از هنجارهای حقوق بین‌الملل بود.
- هم آلمان نازی و هم کره شمالی، اردوگاههای اسرای جنگی را نزدیک هدفهای مورد بمباران احتمالی قرار داده بودند.

- در لبنان، دست کم ۹۲ شهروند خارجی بین سالهای ۱۹۸۴ و ۱۹۹۱ از سوی مبارزان مخالف مداخله بیگانگان ربوده و به عنوان گروگان نگه داشته شدند. هشت تن از این اسرا مردند یا در اسارت اعدام شدند، و سه نفر دیگر ناپدید شدند. آخرین گروگان باقیمانده در ۱۵ ژوئن ۱۹۹۲ آزاد شد.

تروریسم

- انواع نوین تروریست ها زیادند: ملی‌گرایان پورتوریکویی، جدایی‌خواهان باسک، ناسیونالیستهای ارمنی، ناسیونالیستهای ملوکان جنوبی، گروههای تحت حمایت سازمان آزادیبخش فلسطین (در تقسیم بندی های اروپا و آمریکا)، ارتش جمهوریخواه ایرلند، ناسیونالیستهای کروات، ارتش مخفی آزادسازی ارمنستان، ارتش انقلابی ارمنستان - گروه القاعده این فهرست می‌تواند تقریباً به طور بی‌پایان ادامه یابد. همه این گروهها در یک یا چند نوع عملیات تروریستی طی چندین سال گذشته دست داشته‌اند. این گروههای تروریستی به طور همزمان در زمینه کسب اطلاعات، آموزش، تأمین مالی، و عملیات با یکدیگر همکاری کرده‌اند. پیوندهای بین‌المللی بین گروههای متعدد تروریستی در قضیه گروه ارتش سرخ ژاپن در ۱۹۷۲ ثابت شد: درباره این واحد (رنگوسکیگان - ها) که متشکل از شهروندان ژاپنی بود گفته می‌شد که در کره شمالی، سوریه و لبنان به مدت نسبتاً زیادی آموزش دیده‌اند، سلاحها و مهمات خود را در ایتالیا به دست آورده بودند، و سپس از جانب جبهه مردمی آزادیبخش فلسطین به فرودگاه لاد در اسرائیل حمله کرده بودند.

- مسئله مهم مرتبط با آنچه که معمولاً «تروریسم» نامیده می‌شود، تعیین معنای این واژه است. آنچه که به نظر یکی، کار یک جنایتکار می‌نماید، ممکن است برای دیگری عمل قهرمانانه یک جنگجوی راه آزادی به نظر برسد.

وایتهد در تعریف تروریسم می‌گوید: ۱- «تروریسم شکلی پیچیده از خشونت سیاسی است. که نه اتفاقی است و نه بدون هدف ... استراتژی و ابزار کار آنانی است که هنجارها و ارزشهای مردم متمدن همه مناطق را رد می‌کنند» دیگر تعاریف جالب توجه اینها هستند ۲- «تروریسم، هر فعالیت خشونت‌آمیزی است که از سوی سازمانی غیردولتی برای دستیابی به مقاصد سیاسی انجام می‌شود. (مرکز جهانی برای مطالعه استراتژیک دانشگاه تل‌آویو)؛ ۳- «استفاده یا تهدید غیرقانونی به استفاده از زور یا خشونت از سوی یک سازمان انقلابی علیه افراد یا اموال با نیت وادار کردن یا مرعوب ساختن دولتها یا جوامع برای مقاصد سیاسی یا ایدئولوژیک» (وزارت دفاع آمریکا، ۱۹۸۳) ۴- تروریسم، «خشونت با قصد قبلی و به انگیزه سیاسی است که علیه اهداف جنگی از جانب گروههای فروملی یا مأموران مخفی دولتی ارتکاب می‌یابد» (وزارت خارجه آمریکا، ۱۹۸۴) ۵- تروریسم «استفاده غیرقانونی یا تهدید به خشونت علیه افراد یا اموال برای پیشبرد مقاصد سیاسی یا اجتماعی است. معمولاً هدف آن مرعوب ساختن یا اجبار دولت، افراد یا گروهها به تغییر رفتارها یا خطمشی‌های آنهاست.

- در حالی که تروریسم نوین بیشتر از سوی افراد یا گروههایی به تنهایی صورت گرفته است. تروریسم مورد پشتیبانی دولتها هم وجود دارد، یعنی خطمشی‌ها و اعمال تروریستی که مستقیم یا غیرمستقیم از سوی دولتها همانند اسرائیل تقبل یا پشتیبانی می‌شود. در ۸ ژولای ۱۹۸۵ ریگان رئیس‌جمهور آمریکا، پنج دولت «قانون شکن» را شامل ایران، لیبی، کوبا، کره شمالی، نیکاراگوا فهرست کرد که وی آنها را «یک شرح تازه از شرکت بین‌المللی قتل» نامید.

- در حالی که عنصر کلیدی هر فعالیت تروریستی، تلاش عمدی برای وحشت‌آفرینی به منظور وادار ساختن از طرف هدف اصلی به رضایت دادن به خواسته‌های تروریست هاست. تعیین تقصیر یک دولت معین در پیشبرد و حمایت از اعمالی که چنین وحشتی را ایجاد می‌کنند، آسان نیست.

- شیوه‌های مورد استفاده تروریست‌ها برای حمله عبارت‌اند از بمب‌گذاری، حمله به دولتها، تأسیسات نظامی یا صنعتی (بویژه فرودگاهها) ۴- ترورها، ۵- آدم‌ربایی، ۶- دیگر انواع گروگانگیری، ۷- آسیب‌رسانی. به نظر منطقی می‌رسد که دولت قربانی تروریسم بین‌المللی در تلاش برای به عدالت سپردن افراد مجرم، سه انتخاب پیش رو دارد: ممکن است به ۱- یک معاهده استرداد که این جرم را پوشش می‌دهد تکیه کند و از دولت پناه دهنده بخواهد که مجرمان را برای محاکمه، مسترد کند؛ ۲- ممکن است دولت پناه دهنده را ترغیب کند که مجرمان را براساس قوانین خودش در دادگاههای خود محاکمه کند یا پس از شکست دیگر راهها، ۳- ممکن است بکوشد مجرمان را توقیف کند و آنها را برای محاکمه روده، به درون قلمرو قضایی خویش انتقال دهد.

حقوق بین‌الملل و تروریسم

دو گارد، چهار جزء یک کنوانسیون ضدتروریسم آرمانی را فهرست کرد وی معتقد بود که (این کنوانسیون) باید:

۱- تصدیق کند که همه دولتها در همه شرایط وظیفه دارند از تقویت فعالیتهای چریکی در دولت دیگری خودداری کنند.

۲- اعمال تروریستی که نظم بین‌المللی را برهم می‌زند، ممنوع سازد و آشکارا عنصری بین‌المللی را تعیین کند که این عمل را تحت صلاحیت حقوق بین‌الملل قرار دهد؛

۳- دولتها را متعهد سازد که مجرمان را براساس این کنوانسیون مسترد یا مجازات کنند و

۴- بیزاری اجتماع بین‌المللی را از تروریسم مورد کنترل دولتها، آنچنانکه در اصول نورنبرگ، کنوانسیون نسل‌کشی، و مفاد حقوق بشر منشور ملل متحد تصریح شده است، تصدیق کند.

نخستین کوشش بین‌المللی برای ایجاد قوانین معاهده‌ای برای مبارزه با تروریسم، کنوانسیون بی‌نتیجه جامعه ملل برای پیشگیری و مجازات تروریسم (۱۹۳۷) بود، که در پی ترور الکساندر، شاه یوگسلاوی طرح شده بود. آن سند، که تنها با یک تصویب روبه‌رو شد، هرگز به اجرا درنیامد. ۱- کنوانسیون‌های علیه هواپیماربابی کار آن را پی گرفتند. ۱- کنوانسیون ایکائو درباره جرایم و دیگر اعمال ارتكابی در هواپیمای در حال پرواز (توکيو، ۱۹۶۳) ۲- کنوانسیون ایکائو برای سرکوب تصرف غیرقانونی هواپیما (لاسه، ۱۹۷۰) ۳- کنوانسیون ایکائو برای ممانعت از اعمال خشونت‌آمیز علیه هواپیمایی کشوری (مونترال، ۱۹۷۱) که درباره همه آنها در چند صفحه قبل زیر عنوان هواپیماربابی بحث شد: به علاوه حقوق معاهده‌ای با تصویب کنوانسیون سازمان دریایی بین‌المللی در مورد سرکوب اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی (۱۹۸۸) تقویت شد.

در سال ۱۹۷۱، سازمان دولتهای آمریکایی (OAS)، کنوانسیون را برای پیشگیری و مجازات اعمال تروریستی، که شکل جرایم علیه افراد و اخاذی وابسته به آن را دارند و حائز اهمیت بین‌المللی هستند (۱۹۷۱)، به تصویب رسانده بود. آن سند که اساساً متوجه ربودن دیپلماتها بود، در سال ۱۹۷۳ به صورت قانون درآمد. تا جایی که به سازمان ملل مربوط می‌شود مجمع عمومی، "کنوانسیون ملل متحد برای محافظت و مجازات جرایم علیه اشخاص مورد حمایت بین‌المللی"، از جمله مأموران دیپلماتیک (۱۹۷۳) را با اجماع تصویب کرد که در ۲۰ فوریه ۱۹۷۷ لازم‌الاجرا شد.

- براساس قانون عمومی ۴۷۳-۹۸ ایالات متحده، افراد مقصر در گروگانگیری شهروندان آمریکایی یا ارتكاب اعمال تروریستی در درون یا بیرون از آمریکا را می‌توان به حبس ابد محکوم کرد.

۱- اگر وزیر خارجه آمریکا کشور به خصوصی را دولت حامی تروریسم تشخیص بدهد، مفاد بخش (د) ۶ قانون اداره صادرات بر آن کشور اعمال می‌شود. در اوت ۱۹۹۳، این جدول شامل کوبا، عراق، ایران، لیبی، سوریه و سودان می‌شد.

۲- همچنین آمریکا ملزم می‌شود در نهادهای وام‌دهنده بین‌المللی، همچون بانک جهانی به هنگامی که وجوهی برای دولتهای تروریست فهرست شده، فراهم می‌کنند، علیه آنها رأی بدهد.

۳- براساس بخش ۳۸ قانون کنترل صدور تسلیحات، وزارت خارجه آمریکا، صدور قطعات و خدمات دفاعی را به فهرست دولتهای حامی تروریسم اجازه نخواهد داد.

- در زمینه سیاست کلی آمریکا درباره تروریسم بین‌المللی، ایالات متحده با ۱- خواستههای تروریستها موافقت نخواهد کرد. ۲- هیچ امتیازی نخواهد داد. ۳- پولی در ازای آزادی نخواهد پرداخت، ۴- و آزادی زندانیان مورد درخواست تروریست هارا اجازه نخواهد داد. طبق قانون جدید، آمریکا تلاش خواهد کرد که این قاعده حقوقی را با تعیین هویت، ردیابی، دستگیری، تعقیب و مجازات آنها اعمال کند. اگر چنین روندی به بن‌بست برسد، یا اگر «میزبانان» یک تروریست شناسایی شده، مایل به استرداد آن فرد نباشند یا از تعقیب وی در دادگاههای محلی سرباز زنند، آمریکا اکنون حق توسل به آدم‌ربایی قهری را در آن کشور برای خود محفوظ می‌داند.

- سلاحی آشکار در زرادخانه مقابله با تروریسم بین‌المللی، به کارگیری تحریم‌های اقتصادی بوده است آمریکا، فرانسه، شورای اروپا، اتحادیه اروپا، و بسیاری از اعضا یا گروه‌بندیهای اعضای خانواده ملتها به تحمیل برخی تحریم‌ها علیه دولتهایی توسل جسته‌اند که ادعا می‌شد از حامیان تروریسم بوده‌اند.

- تا زمانی که این سه اصل اساسی در کنوانسیونهای جهانی وارد نشده است و سپس بدون استثناء اجرا نشوند، هیچ پیشرفتی را در مبارزه با هواپیماربایی، گروگانگیری و دیگر فعالیتهای تروریستی نمی‌توان انتظار داشت: ۱- دولتهای جهان باید بپذیرند که اجازه ندهند سرزمینهای آنها به

صورت پناهگاهی برای تروریستها، قطع نظر از تابعیت آنها درآید؛ ۲- استرداد افراد متهم به جرایم تروریستی باید با ارائه مدارک جرم مفروض انجام پذیرد ۳- اگر استرداد صورت نگیرد، دولت پذیرنده باید تروریستهای ادعایی را تعقیب کند. مهمتر از همه این سه اصل بالا، شناسایی مشخص و آشکار تروریستها به عنوان جنایتکار است. با این حال، با توجه به مضامین سیاسی همراه با این همه اعمال تروریستی، به نظر می‌رسد تحقق اصول بالا تا آینده نزدیک آرمان‌گرایانه باشد.

نسل‌کشی

نسل‌کشی به معنی ارتکاب عملی با قصد نابودسازی کلی یا جزئی یک گروه ملی، قومی، نژادی یا مذهبی است خود این واژه را دکتر رافائل لمکین در کتابش، "سلطه محور در اروپای اشغالی"، ابداع کرد.

اعمال حکومت آلمان و بویژه طی جنگ جهانی دوم، در زمینه تلاش در جهت حذف گروههای کاملی از شهروندان خود و سپس شهروندان دولتهای اشغالی، به این پرسش منجر شد که آیا همچنان این اعمال ویران‌ساز را می‌توان اعمال داخلی در نظر گرفت یا اینکه آنها در حکم جرایم علیه بشریت‌اند.

- نسل‌کشی، عملاً از کشتن افراد فراتر رفت: این اقدام، اعمال وابسته‌ای چون ۱- سقط جنین، ۲- نازاسازی، ۳- عفونت مصنوعی، ۴- به کار گرفتن افراد تا حد مرگ در اردوگاههای کارویژه، ۵- و جداسازی خانواده‌ها یا جنسیتها به منظور خالی از سکنه کردن مناطقی بخصوص را در برمی‌گرفت. هیچ یک از این فعالیتها با رضایت افراد ذی‌ربط صورت نگرفت. و این واژه، را در هر معنایی، در نیت و نیز اجرا، حتی طبق قوانین رایش آلمان، مجرمانه و جنایی در نظر گرفت.

کنوانسیون نسل‌کشی (کشتار دسته‌جمعی یا ژنوسید Genocide)

در ۱۳ دسامبر ۱۹۴۶، مجمع عمومی ملل متحد به اتفاق آرا قطعنامه (۱) ۹۶ را به تصویب رساند که در آن نسل‌کشی را براساس حقوق بین‌الملل به عنوان یک جرم محکوم کرد.

- در ۹ دسامبر ۱۹۴۸، مجمع عمومی کنوانسیون پیشگیری و مجازات جنایت نسل‌کشی را تصویب کرد. این کنوانسیون، مجرمانه بودن نسل‌کشی را در زمان صلح و نیز در زمان جنگ (ماده ۱) تصدیق کرد (ژنوسید در زمره جنایت بین‌المللی است) خود این جرم در ماده ۲ تعریف شده است: در کنوانسیون کنونی، نسل‌کشی به معنی هر یک از اعمال زیر است که با قصد نابودسازی کلی یا جزئی یک گروه ملی، قومی، نژادی یا مذهبی ارتکاب می‌یابد، آن اعمال عبارتند از:

الف- کشتن اعضای گروه

ب- آسیب‌رسانی جدی جسمی یا ذهنی به اعضای گروه

ج- تحمیل عمدی گونه‌ای از شرایط زندگی بر گروه که به قصد فراهم آوردن نابودی جسمی کلی یا جزئی گروه پیش‌بینی شده است.

د- اتخاذ تدابیری به قصد پیشگیری از زاد و ولد درون گروه

ه- انتقال اجباری کودکان گروه به گروهی دیگر.

ماده ۳ مقرر می‌دارد که همه اقدامات زیر قابل مجازات‌اند، نسل‌کشی، توطئه برای ارتکاب نسل‌کشی، راهنمایی و تحریک عمومی برای ارتکاب نسل‌کشی، کوششها در جهت ارتکاب نسل‌کشی و مشارکت در نسل‌کشی.

مرتکبان هر یک از اعمال مذکور در ماده ۳ قابل مجازات‌اند، چه براساس قانون اساسی،

حاکمان مسئول و مقامات عمومی باشند و چه افراد خصوصی (ماده ۴)

اعضای این کنوانسیون متعهدند که قانون داخلی لازم را برای به اجرا درآوردن این کنوانسیون و به ویژه تدارک مجازات‌هایی موثر برای مجرمان این گونه اعمال ممنوع وضع کنند (ماده ۵)

متهمان هر یک از اقدامات مذکور باید از سوی محکمه صالحه دولتی که آن عمل در آنجا ارتکاب یافته یا از سوی محکمه کیفری بین‌المللی، که می‌تواند نسبت به اعضای متعهده‌ی که صلاحیت آن را پذیرفته‌اند، صلاحیت داشته باشند، محاکمه شوند، (ماده ۵)

- با مراجعه به خود کنوانسیون، می‌بینیم که تاریخ شاهد نمونه‌هایی از اعمال نسل‌کشی پس از طرح این سند بوده است و از این طریق، لزوم پذیرش جهانی و اجرای مفاد آن را نشان داده است.

۱- در جنگ کره، نه تنها شمار هراس‌انگیزی از جنایات جنگی، بلکه همچنین مواردی از اعمال نسل‌کشی پیش آمد. دیگر نمونه‌های اخیر از نسل‌کشی که مستقیماً به جنگ بین‌المللی مربوط نمی‌شود ۲- قتل عامل‌های متناوب (۷۳- ۱۹۵۹- ۱۹۸۸) است که طی جنگ‌های بین قبیله‌ای بین گروه‌های توتسی و هوتو در بوروندی رخ داد، ۳- کشتار شمار عظیمی از اوگاندایی‌ها که طی سلطه رئیس‌جمهور اسبق، عیدی امین، گزارش شده است. ۴- کشتار مخالفان در آفریقای استوایی در دهه پس از استقلال از اسپانیا در سال ۱۹۶۸: ۵- قتل بسیاری از کامبوجی‌ها طی سلطه پول پوت ۶- کشتارهای گسترده پیاپی اعضای اقلیت مسلمان در چاد در سال ۱۹۷۹ ۷- کشتار وسیع انسانی به دست صرب‌های بوسنی و هرزگوین که مورد حمایت دولت صرب یوگسلاوی بودند بر علیه مسلمانان نمونه دیگری از آن است ۸- کشتار گسترده‌ای از جمعیتی در دولت آفریقایی رواندا در آوریل ۱۹۹۴، آغاز شد، که تخمین زده می‌شود تلفاتی بین ۲۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر از قبیله توتسی داشته است.

سازمان ملل، بازرس ویژه‌ای را برای حقوق بشر منصوب کرد. وی بزودی خواستار محاکمه مجرمان قتل عامها شد. او اظهار داشت که این جرایم «کاملاً هماهنگ شده» بوده است و دولت وقت رواندا را مقصر دانست. در ۱ ژولای ۱۹۹۴، شورای امنیت ملل متحد دستور بازرسی از «اعمال نسل‌کشی» را صادر کرد و در نوامبر ۱۹۹۴ تشکیل یک دادگاه جنایت جنگی را به تصویب رساند. آن دادگاه اگر در

رواندا تشکیل شود با آنکه این کشور اجازه اعدام را می‌دهد، نمی‌تواند مجازات مرگ را وضع کند. برنامه‌ریزی شد که این دادگاه ملل متحد، تنها جنایات ارتكابی در سال ۱۹۹۴ را محاکمه کند، در حالی که دادگاه‌های رواندا باید اعمالی را که از سال ۱۹۹۰ انجام شده بود، بررسی می‌کردند. گفته می‌شد که تا دسامبر ۱۹۹۴، حکومت جدید بیش از ۱۵۰۰۰ نفر را به دلیل آنچه که می‌توان جنایات جنگی نامید، دستگیر کرده بود.

شکنجه

- تحریم شکنجه زندانیان از سوی حکومتها، از جنگ جهانی دوم در چندین کشور «یک شیوه زندگی» شده است.
- اعلامیه‌ای در نوامبر ۱۹۷۵ به عنوان اعلامیه حمایت همه افراد از مورد شکنجه واقع شدن و دیگر رفتار یا مجازات‌های ستمگرانه، غیرانسانی یا تحقیرکننده (قطعنامه ۳۴۵۲/۳ مجمع عمومی) مورد تصویب مجمع عمومی قرار گرفت.
- از سوی دیگر، کنوانسیون اروپایی حقوق بشر (که آن نیز شکنجه را محکوم می‌کند)
- شورای اروپا کنوانسیون از آن خود را (۲۶ نوامبر ۱۹۸۷) با نام کنوانسیون اروپایی پیشگیری از شکنجه و رفتار یا مجازات غیرانسانی یا تحقیرکننده تصویب کرد.
- سازمان دولتهای آمریکایی (OAS) کنوانسیون خود را (۹ دسامبر ۱۹۸۵) به نام کنوانسیون بین آمریکایی پیشگیری و مجازات شکنجه به تصویب رساند.
- مجمع عمومی ملل متحد، کنوانسیون علیه شکنجه و دیگر رفتار یا مجازات ستمگرانه، غیرانسانی یا تحقیرکننده را به تصویب رساند.

- هم از راه معاهدات و هم از طریق گسترش مداوم حقوق عرفی، دولت‌ها تکلیف رعایت حقوق اساسی بشر را به عنوان یک قانون پذیرفته‌اند و آن حقوق عرفی در احکام دیوان بین‌المللی دادگستری تصدیق شده است.

- از زمره حقوق اساسی بشر که هر معاهده چندجانبه ذی‌ربط آن را تأمین می‌کند آزادی از شکنجه است. که به همین ترتیب حقوق بین‌الملل عرفی نیز شکنجه را محکوم کرده است. هر دولت متهم به شکنجه این اتهام را رد کرده است و هیچ دولتی نکوشیده است که شکنجه را توجیه کند.

آپارتاید (جدایی نژادی)

- هنگامی که مجمع عمومی ملل متحد، پس از چندین سال کار مقدماتی در نوامبر ۱۹۷۳، کنوانسیون بین‌المللی سرکوب و مجازات جرم آپارتاید را به تصویب رساند، شگفت‌انگیز نبود.

- آمریکا به طور پیاپی از رای دادن علیه آپارتاید در مجمع عمومی و شورای امنیت ملل متحد امتناع می‌کرد. این بدان سبب نبود که آمریکا از رسم آپارتاید حمایت می‌کرد بلکه به دلیل مخالفت‌هایش با «لفظی شدید» و «افراط در سخنوری» در تدابیر تحت بررسی بود. در هر حال، این قطعنامه‌ها کمترین تأثیری بر سیاست‌های آفریقای جنوبی نداشت. بلکه فشارهای سنگین خارجی، دورنمای تضعیف کنترل کمونیسم در اروپای شرقی، و اعمال پیوسته تحریم‌های اقتصادی، سرانجام به عقب‌نشینی محدود حکومت آفریقای جنوبی از برخی از جلوه‌های نفرت‌آور آپارتاید منجر گردید. (۱۹۹۰-۱۹۸۹) تا اینکه در پی مبارزات مردم سیاه پوست تحت ستم آفریقای جنوبی و فراهم شدن فضای مناسب بین‌المللی در پی فروپاشی نظام دو قطبی در سال ۱۹۹۴ مردم شکست آپارتاید و پیروزی اکثریت سیاهان این کشور را به رهبری نلسون ماندلا جشن گرفتند.

فصل ششم:

بحث حقوق جنگ :

حقوق جنگ های بین‌المللی: باید گفت که روند حقوقی و قانونی نسبت به جنگ فراز و نشیب های متعددی را طی کرده در مواقعی جنگها عملی خلاف قانون تلقی نمی‌شد تا بخشی از سالهای قرن ۲۰ هم جنگ یک عمل ممنوع و غیر قانونی نبود و اولین بار در جریان و تصویب معاهده بر بیان کلوگ در ۱۹۲۸ بود که جنگ ممنوع شناخته شد. حتی در میثاق جامعه ملل هم جنگ ممنوع نبود و سعی شده بود که به نوعی شروع جنگ به تأخیر بیفتد نه اینکه جنگ یک عمل نکوهیده و غیر قانونی تلقی شود به هر حال در قرون گذشته یعنی قرن ۱۹ و پیش از آن ۱۸ و قبل از آن جنگهای عادلانه مطرح بود جنگی که در مسیر استقرار عدالت انجام می‌شد قانونی تلقی می‌شد و هیچ قاعده ممنوعه‌ای در این زمینه وجود نداشت.

حقوق بین‌الملل بازتاب رویارویی قدرتها است و جنگ گذرگاهی است که روابط آرام را به سوی درگیری خشونت‌آمیز تبدیل می‌کند و سیاست قدرت در این زمینه بر اوج خودش می‌رسد از نظر حقوقی جنگ عبارت است از مبارزه مسلحانه بین کشورها به قصد تحمیل یک عقیده سیاسی یا تغییر شرایط که با استفاده از مقررات مدون حقوق بین‌الملل انجام می‌شود بنابراین جنگ وسیله و ابزار سیاست ملی دولتها است که طبعاً به دلیل ناپایداری جنگها و به دلیل تزلزلی که در شرایط بروز جنگ ایجاد می‌شود و نوعی هرج و مرج در روابط بین دولتهای درگیر متخاصم حاکم می‌شود این جنگها وضعیتشان نسبت به جنگهای دیگر می‌تواند متفاوت باشد و همچنین به دلیل سرعت در مسیر تحولات فنی و به ویژه جنگ‌افزارهای پیشرفته نظامی طبیعتاً به وجود آمدن یک رویه واحد و یکسان در بین حقوقدانان یک امر مشکلی است که توانسته باشند یک نظر واحدی را در زمینه جنگها ابراز بدارند ضمن اینکه دولت ها در هنگامه جنگ سعی می‌کنند پایبندی خودشان را نسبت به قواعد و

مقررات جنگی یا حقوق بین‌الملل نشان ندهند چون به هر حال جنگ یک شرایط ناپایدار، متزلزل و هرج و مرجی است که دولتها خیلی خودشان را پایبند به قواعد و مقررات حقوق جنگ نمی‌دانند. طرق مشروع و نامشروعی که در خصوص پدیده جنگ و اینکه جنگ یک امر مشروع یا نامشروعی است طی شده را به نحوی خلاصه عرض می‌کنیم.

در قرون ۱۸ و ۱۹ جامعه بین‌المللی شاهد فقدان هر گونه تلاشی توسط حقوق بین‌الملل برای محدود کردن حق دست زدن به جنگ توسط دولتها بود. به این معنا که اعضای موثر جامعه بین‌المللی که در این دو قرن کشورهای اروپایی بودند تلاشی را برای محدود کردن دامنه جنگ و برای ممنوع ساختن ورود به جنگ انجام ندادند ولی از لحاظ قواعد مربوط به شیوه جنگیدن و مقررات ناظر به جنگ فعالیت‌های زیادی انجام شد به این معنا که علیرغم عدم تلاش برای ممنوعیت جنگ سعی شد که قواعد و مقرراتی ناظر بر جنگها، در هنگامی که دولتها درگیر جنگ هستند وضع کنند و سعی کنند بر اجرای آنها نظارت داشته باشند. دلیل این امر راجعاً باید در رواج سیستم و نظام توازن قوایی دانست که در قرن ۱۸ و ۱۹ بر روابط بین کشورهای اروپایی حکم‌فرما بود و این سیاست گسترش ارضی بین دولتهای موثر رامنع شد و بنابراین تا حدودی از دامنه جنگها کاست. به نحوی که قرن ۱۹ به ویژه در مقایسه با قرن ۱۸ و همچنین در مقایسه با قرن ۲۰ که ما شاهد دو جنگ جهانی بودیم از کمترین نزاع و درگیری برخوردار بود و فقط یک جنگ موثر در شبه جزیره کریمه اتفاق افتاد. که جنگ موثر در قرن ۱۹ بین دولتهای اروپایی بود. پس بنابراین یکی از دلایل بی توجهی دولتها در قرن ۱۸ و بویژه در قرن ۱۹ نسبت به ممنوع ساختن جنگ، حاکمیت نظام توازن قوا بود که نتیجه‌اش جلوگیری از گسترش جنگها بود.

مهمتر از ملاحظات سیاسی این موضوع قابل توجه بود که قوانین جنگی به منظور جلوگیری از رنج‌های بی‌جهت و غیرضروری تدوین می‌شود بنابراین، رنج‌های غیرضروری و بی‌جهت یعنی رنج‌هایی که هیچ‌گونه برتری یا امتیاز نظامی برای طرفین جنگ ایجاد نمی‌کند و آنچه از لحاظ نظامی حاصل می‌شود

در مقایسه بارنجه‌ها و مشقات انسانی بسیار ناچیز است به هر حال جنگهای قرون ۱۸ و ۱۹ برخورد میان ارتش بود به این معنا که دامنه جنگ فقط محدود به نظامیان بود. ارتشی‌هایی که برای این امر به استخدام دولت در آمده بودند یادر خدمت دولتها بودند، کمتر پیش می‌آمد که دامنه جنگها بین ملتها و مردم گسترش پیدا کند همانطور که کلازوتیس یکی از صاحب‌نظران در مسایل نظامی در قرن ۱۹ می‌گفت: نابودی دشمن هدف اصلی جنگ بود نه فشار و حمله به مردم غیر نظامی، بنابراین حقوق بین‌الملل از آن منظر به راحتی می‌توانست به حمایت از حقوق غیرنظامیان پردازد. چون هدف درگیری‌های نظامی، نابود ساختن نیروهای نظامی دشمن بود. در نتیجه قواعدی برای حمایت و حفاظت از حقوق افراد غیرنظامی و حتی افراد نظامی درگیر در وضعیتهای غیر جنگی یعنی بیماران و مجروحان جنگی و زندانیان جنگی و به عبارتی اسرای جنگی در این دوران تدوین و تنظیم شد.

امروزه اگر ما شاهد هستیم که دولتهای متمدن اسرای خود را نمی‌کشند یا شهرها و کسورها را ویران نمی‌کنند به خاطر آن است که راههای بهتری برای استفاده از زور پیدا کرده‌اند و دیگر نیازی نمی‌بینند باحمله به مناطق مسکونی غیرنظامی یا به غیر نظامیان حمله ور شوند. گرچه در این راستا همانطور که گفته شد راههای گوناگونی پیدا شده است. علاوه بر حمله به نیروهای نظامی دشمن ممکن است سعی کنند زیرساختهای صنعتی، اقتصادی و کشاورزی دشمن که می‌تواند باعث کاهش توان نظامی طرف مقابل شود را نابود کنند ولی کمتر سعی می‌شود که به مناطق غیرنظامی و غیرنظامیان حمله‌ور شوند و چنانچه دولتهای درگیر جنگ به افراد غیرنظامی حمله کنند و غیرنظامیان را مورد هدف خود قرار دهند، از سوی مجامع واز سو افکار عمومی بین‌المللی محکوم شناخته می‌شوند

در نیمه دوم قرن ۱۹ دولتها شروع به انتشار دستورالعملها و راهنمائی‌هایی حاوی قواعد و قوانین نظامی برای استفاده فرماندهان نظامی در جبهه‌های عملیاتی کردند که این امر باعث افزایش

احترام به قانون جنگ شد و دقت بیشتری را هم باعث شد. در عین حال قوانین جنگ که تا این اواخر بر اساس قواعد عرفی بود شروع به گسترش بر اساس معاهدات نمود.

معاهدات مهم در این زمینه:

در کنوانسیونهای لاهه ۱۸۹۹ و ۱۹۰۷ - فقط سلاحهای ممنوع شد که در تخریب مناطق غیر نظامی یا کشتار غیر نظامیان موثر بود یا برای استفاده کنندگان خطرناک تلقی می شدند. مواد منفجره‌ای که وزن آنها کمتر از ۴۰۰ گرم بود، گلوله‌های دم‌دم - گازهای خفه کننده یا سمی - مینهای زیر دریائی خودکار و بطور کلی سلاحها، مواد منفجره و موادی که سبب درد و رنج غیرضروری می شدند - صریحاً ممنوع شده بود.

- ماده ۲۵ قرارداد لاهه: ممنوعیت حمله علیه شهرها - دهات - محل‌های مسکونی - تأسیسات و بطور کلی شهرهای بی دفاع.

- ماده ۲۶ قرارداد لاهه، فرماندهی قوای مهاجم قبل از اقدام به بمباران جز در مورد حمله برق‌آسا باید اعلام نماید.

- ماده ۲۷ قرارداد لاهه، حتی‌الامکان از جمله به کلیساها، آثار فرهنگی - هنری - بیمارستانها - و ابنیه تاریخی خود داری شود.

- در خصوص قواعد راجع به حمایت از قربانیان جنگ یعنی اسیران جنگی - مجروحان - بیماران - غرق شدگان جنگ دریایی مقررات لاهه پیشرفت قابل ملاحظه‌ای داشته است. بطور کلی حمایت از غیر نظامیان.

از زمان جنگ جهانی اول هر از گاه معاهدات جدیدی در خصوص قوانین جنگ منعقد شده است. پروتکل ۱۹۲۵ ژنو در خصوص منع استفاده از سلاحهای شیمیایی و میکروبی سلاحهای بیولوژیکی بارگانیسیم‌های زنده اباکتریهای - ویروس‌ها ریکت سی - می ست و مواد مشتق از آنها

سرو کار دارد و هدف ایجاد مرگ و میر - بیماری و مرض در افراد - حیوانات و نباتات است -
کنوانسیونهای سه گانه ژنو ۱۹۲۹ برای حمایت از سربازان و ملوانان زخمی و بیمار و اسرای جنگی
معاهده لندن ۱۹۳۰ و پروتکل ۱۹۳۶ مربوط به تنظیم قواعد استفاده از زیردریائی‌ها و چهار
کنوانسیون ژنو ۱۹۴۹ برای حمایت از سربازان و ملوانان زخمی و بیمار، اسرای جنگی و غیرنظامیان
منع اسارت - تبعید - کوچ اجباری - شکنجه - مجازات دسته جمعی - مقابله به مثل - شکنجه - اعدام
بدون محاکمه - کار اجباری و ...

کنوانسیون ۱۹۵۴ لاهه برای حمایت از آثار هنری - فرهنگی، در مناقشات مسلحانه
در جنگ جهانی اول - در تجاوز آمریکا به ویتنام - در حمله عراق به ایران از انواع
سلاحهای شیمیایی حاوی گاز خردل - تائون - پسیکوشیمیک - از لیزرگامین - که موجب تشنج
موقتی اعصاب می شود استفاده شد.

کنوانسیون ۱۹۷۲ در خصوص منع استفاده و در اختیار داشتن سلاحهای میکروبی
(بیولوژیکی) و سمی تصویب شد:

سلاحهای بیولوژیکی سلاحهایی هستند که با ارگانسیم های زنده (باکتری‌ها - ویروس‌ها -
ریکتسی‌ها (انگل تک سلولی) { سروکار دارند و هدف از استعمال آنها، ایجاد مرگ و میر یا بیماری و
مرض در افراد بشر حیوانات و یانباتات است.

کنوانسیون ۱۹۷۴ - سعی در به رسمیت شناختن حقوق جنبش های رهائی بخش به عنوان
مناقشات بین‌المللی نموده است.

کنوانسیون ۱۹۷۶ در خصوص استفاده نظامی از تغییر جوی تصویب شد.
بر اساس پروتکل ۱۹۷۷ حمله به مراکز بی‌دفاع - غیرنظامیان، بیمارستانها - کشتن -
مجروح کردن - اسیر نمودن دشمن از طریق و شیوه مزورانه ممنوع است - استفاده از علامات کشور

ثالث ممنوع است - پرتاب با چتر نجات و عدم حمله به او وامکان تسلیم او در این پروتکل مورد توجه واقع شده است.

پروتکل‌های سه گانه ۱۹۸۱ برای محدود کردن استفاده از سلاح‌های غیر اتمی آزار دهنده عمومی (مثل ناپالم یا بمب‌های آتش زا و مین‌های زمینی و تله‌های انفجاری - اسباب بازی) به خصوص علیه غیرنظامیان و هر نوع وسیله زخمی کننده که ذرات آن در بدن بماند - و اشعه ایکس نتواند محل آن را تشخیص دهد - ممنوع است.

سلاح‌هایی که ظاهری غیر ایدئایی دارند مثل اسباب بازی - در اینجا استفاده از وسایل مودیان و خیانت آمیز ممنوع شده است.

به وجود آمدن و تولد معاهدات جدید - از جهاتی چند از پیشرفت و تحول دانش فنی یا تکنولوژی نظامی عقب افتاده است برای نمونه علی‌رغم پیشرفت هواپیماهای جنگی تا سال ۱۹۷۷ هیچ معاهده‌ای در خصوص منع بمباران غیرنظامیان وجود نداشت. حقوق عرفی هم در این زمینه روشن نبود.

نکته مهم این است که رویه دولت‌ها در خصوص قوانین جنگی در زمان و حین جنگ شکل می‌گیرد و بالنتیجه دارای دوام نیست جنگ‌های بزرگ زیاد نیست و امروزه تحولات فنی به قدری سریع رخ می‌دهد که وضعیت هر جنگی با جنگ قبلی متفاوت است بدلیل عدم پایداری قوانین در حین جنگ و سرعت تکنولوژی به وجود آمدن یک نظریه عمومی و مشترک بین حقوق دانان مشکل است زیرا دولت‌ها در گرماگرم جنگ به ندرت به فکر دلائل حقوقی اعمال خود می‌افتند.

محاکات جنایتکاران جنگی هم کمک چندانی به روشن کردن حقوق نمی‌نماید.

سرهریش لاترپاخت در سال ۱۹۵۲ گفت: حقوق بین‌الملل ناپایدارترین بخش حقوقی است

و حقوق جنگ ناپایدارترین بخش حقوقی بین‌الملل با این حال کنوانسیون‌های لاهه ۱۸۹۹ و ۱۹۰۷

هنوز از لحاظ فنی - حقوقی) معتبر است ولی با توجه به این حقیقت که بسیاری از آنها تناسبی با شرایط حاضر ندارد باعث تشویق دولتها به نقض مقررات مزبور بوده است.

دلایل نقض قوانین جنگی در قرن بیستم:

۱- عدم تناسب قوانین سنتی با شرایط حاضر از جمله: قوانین ۱۸۹۹ و ۱۹۰۷

۲- جنگهای جهانی اول و دوم که دارای زمینه های عقیدتی و ایدئولوژیکی بود - اهداف نامحدود داشت و بر خلاف سیستم موازنه قوا که خواستار تغییرات جزئی بود این جنگها خواستار تغییرات اساسی بودند، به عبارتی خواستار تسلیم بی قیدو شرط طرف مقابل بودند و برای آن تا سر حد مرگ می جنگیدند.

۳- تحولات اقتصادی و فنی باعث شد که نقض قوانین، امتیازات نظامی بزرگی را برای دول متجاوز بدنبال داشته باشد. تفکیک مراکز نظامی - کارخانه ها- کارگران و دیگر غیرنظامیان از مشکلات بزرگ می باشد، چون همه در خدمت جنگند.

راه ها و عوامل بازدارنده دولتها در خصوص جنگ و رعایت قوانین جنگی

۱- اقدامات تلافی جویانه (Reprisals) یکی از عوامل اصلی مجبور نمودن دولت ها به اطاعت از قوانین جنگی است و البته این یکی از عوامل اصلی رعایت حقوق بین الملل در همه زمینه هاست .

اقدام تلافی جویانه، عملی است که در شرایط عادی غیرقانونی است ولی به خاطر عمل خلاف قانون طرف مقابل مجاز شمرده شده است - به شرط اینکه سایر راههای اکتساب حقوق یا تظلم به هدف نرسد. این اقدامات دارای آثار بازدارنده آشکاری است - در جنگ دوم جهانی در واقع هراس از عمل تلافی جویانه باعث شد که از سلاحهای شیمیایی استفاده شود.

اما اقدامات تلاقی جویانه باعث افزایش رنج مردم بیگناه می شود و به همین دلیل در کنوانسیون ۱۹۴۹ ژنو مورد نظر در کنوانسیون مزبور منع شده است .

۲- محاکمه عاملان جنایات جنگی:

محاکمه جنایتکاران جنگی وسیله دیگری برای مجبور کردن دولتها به رعایت قوانین جنگ است. سالهادر کشورهای مختلف این کار انجام شده است.از جمله چالش های پیش رو در این زمینه صلاحیت کشورها در محاکمه این افراد استو همچنین نگرانی از آنکه محاکمات به ابزاری برای انتقام گیری تبدیل شود.

عموماً دفاع افراد تحت محاکمه این است که ما مأمور بودیم و معذور و دستورات مافوق را اطاعت می کردیم ولی این دفاع به ندرت پذیرفته می شود.استناد به دستور مافوق معمولاً دفاع خوبی نیست.

محاکمه سران نازی برای ارتکاب جرائم جنگی و نیز به خاطر جرائم علیه صلح و بشریت بود جرائم علیه صلح در منشور دادگاه نورنبرگ به عنوان «طرح ریزی ، تدارک، آغاز و اقدام به جنگ تجاوزکارانه و یا جنگ بر خلاف معاهدات بین المللی» تعریف شده بود .

بدیهی است جنگ تجاوزکارانه غیر قانونی است - به خصوص پس از پیمان بریان کلوگ ۱۹۲۸ ولی هیچ چیز در پیمان مزبور مقرر نمی کرد که تجاوز یک جنایت است و تعدی در پیمان مزبور برای افراد هم منظور شده بود ولی برخی قطعنامه های جامعه ملل و برخی معاهدات که به امضاء نرسیدند تجاوز را جرم شمردند.

در چارچوب مسئولیت فرد نیز انواع موجود جرائم بین المللی مثل جرائم جنگی باعث مسئولیت فردی میشود و همان قواعد می توانست ناظر بر جرم تجاوز بین المللی باشد. از برخی

جنبه‌ها، جرائم علیه بشریت crimes against hummanit از جرائم جنگی وسیعتر است این جرائم ممکن است قبل یا در خلال جنگ رخ دهد و ممکن است علیه هر جمعیتی غیر نظامیان باشد. -ممنوعیت جرائم علیه بشریت استثنائی است بر اصل تعمیم حاکمیت دولتها- این ممنوعیت بعد از ۱۹۴۵ وضع شد.

صور مختلف جنگ: حقوق بین‌المللی بازتاب رویارویی و برخورد قدرتهاست جنگ گذرگاهی است که روابط آرام را به درگیری خشونت‌آمیز تبدیل می‌کند و در این حالت سیاست قدرت به اوج می‌رسد.

از دیرباز جنگ به کل جامعه مربوط می‌شد و آثار و عواقب جنگ به همان اندازه که دامنگیر جنگجویان می‌شد نصیب افراد عادی هم می‌گشت.

ولی در قرون ۱۷ و ۱۸ جنگها رفته رفته مبدل به نوعی رویارویی بین افراد و واحدهای حرفه ای گردید.

با وقوع انقلاب فرانسه - آرمانهای جدید انقلاب فرانسه - مبتنی بر این بود که هر شهروند یک وطن پرست محسوب می‌شود و عضو ارتش منظم می‌باشد این امر بذر جنگ تمام عیار را پاشید و به قول کلازویتس جنگ مطلق را باعث شد.

مناقشات نظامی ویران کننده ناپلئون - اشکارا و بی‌چون و چرا فرضیه روسو بود که جنگ را رابطه بین کشور با کشور فرض می‌کرد و آنرا محدود به افراد حرفه‌ای نظامی می‌دانست.

ولی کلازویتس- ژنرال پروسی (آلمانی) که با ناپلئون جنگیده بود در ۱۸۳۲ فرضیه‌ای را مطرح ساخت که بر مبنای آن جنگ بطور قطع مبارزه بین مرگ و زندگی قلمداد می‌شد که تمام افراد کشور را دربرمی‌گرفت نتیجه آنکه: دیدگاه کلازویتس دو حسن داشت: ۱- آغاز جنگ منوط به اراده یک مشت کارگردان مستقل نبود ۲- با همگانی شدن به عواقب جنگ توجه می‌شد.

حقوق سنتی جنگ Conventional law of war

- مجموعه قواعد مربوط به جنگ که در کنفرانسهای صلح لاهه ۱۸۹۹ و ۱۹۰۷ تنقیح و تصویب شده و یا تکمیل شد در کل بیشتر فرضیه روسو را پذیرفته چون بر آن اصل استوار است که جنگ رویارویی بین نظامیان کشورهای درگیر است - در نتیجه بین نظامیان و غیرنظامیان قائل به تفکیک شده است و هدفش این است که غیر نظامیان را در برابر خشونت محافظت کند.

- محور کنوانسیون های ۱۸۷۴ بروکسل و کنوانسیون های ۱۸۹۹ و ۱۹۰۷ لاهه:

۱- فقط مناقشات نظامی بین الدولی تحت نظم و قاعده در آمد و تدوین شد و لذا در مورد جنگهای داخلی قاعدهای مورد توافق واقع نشد. در نتیجه نبرد شورشیان تحت حاکمیت حقوق جزای داخلی قرار گرفت.

۲- جزئیات مربوط به بیطرفی در جنگ ها تدوین و تصویب شد.

به عبارتی این کنوانسیونها روابط طرفین مناقشه از یکسو و روابط کشورهای ثالث از سوی دیگر را مقرر می داشت حاکم بر بیطرفی:

الف- پرهیز کشورهای بیطرف از هر گونه کمک مستقیم یا غیرمستقیم به طرفین مناقشه

ب- پرهیز کشورهای متخاصم از استفاده از خاک کشور بی طرف ج- حق بازرسی کشتی های دولت بیطرف از سوی متحاربین.

۳- هم جنگ زمینی وهم جنگ دریایی به نحو بسیار دقیقی تحت قاعده درآورده شد.

(جنگهای هوایی هنوز در مراحل مقدماتی بود - با توجه به اینکه در سال ۱۸۹۹ بالون ها نقش بسیار ضعیفی ایفا می کردند.)

-حقوق جنگ تمام عیار از آغاز مناقشه تا زمان انعقاد پیمان صلح. با گذار از مراحل جنگیدن

در میدانهای نبرد یا دریا - رفتار با قربانیان جنگ - و افراد غیرنظامی مراحل جنگ را شامل می شد.

-مقوله‌های مبارزان مشروع نیز تعیین و مشخص گردید. عنوانی که به افراد ارتش منظم و به

افراد ارتش توده‌ای داده شد. در صورتیکه این چهار ویژگی را داشته باشد:

۱- تحت فرماندهی فردمسئول قرار گرفته باشد.

۲- دارای علامت مشخصه و ثابت که دور قابل شناسائی باشد، بوده باشند.

۳- اسلحه را آشکارا حمل کنند.

۴- عملیات نظامی را وفق قوانین و عرف جنگ انجام دهند

در فاصله سالهای ۱۹۳۹ - ۱۹۰۷ که بیشتر جنگها منظم بود کشورهای ضعیف نتوانستند

استفاده لازم از این قواعد ببرند.

۴- ممنوعیت سلاحها

فقط کاربرد سلاحهایی ممنوع شد که در تخریب یا کشتار غیرموثر بودند و یا برای استفاده

کنندگان خطرناک مثل مواد منفجره‌ای که وزن آنها از ۴۰۰ گرم کمتر بود و همچون گلوله‌ای دم-دم

و یا گازهای خفه کننده یا سمی یا مین های زیردریائی خودکار - سلاحهای واقعاً خطرناک ممنوع

نبودند.

در کنفرانس های لاهه: سلاحها - مواد منفجره و موادی که سبب درد و رنج غیر ضروری

می شدند صریحاً ممنوع شناخته شدند.

۵- اعمال تلافی جویانه - به عنوان مثال بدرفتاری با سیران، بمباران غیرقانونی محلهای

بی دفاع- یا بناها - قتل عام غیرنظامیان و...

۶- پرداخت خسارت برای هر گونه تجاوز ارتكابی.

۷- محاکمه جنایتکاران جنگی (گرچه این مورد دارای ضعف هایی بوده و با عدم امکان محاکمه جنایتکاران جنگی طرف غالب مورد سوء استفاده هایی قرار می گرفت) ولی در عین حال عاملی بازدارنده محسوب می شد.

گام های جدیدتر در مسیر تدوین حقوق جنگ:

تحولات بعدی در جهت تلاش برای گستراندن قلمرو حقوق جنگ در سازمان ملل متحد و کمیته بین المللی صلیب سرخ جهانی (ICRC) international commette of the red cross متمرکز بوده است: دوسند مهم در این باره در چارچوب سازمان ملل متحد تهیه گردید:

۱- گزارش نخست دبیر کل «درباره رعایت حقوق بشر در مخاصمات مسلحانه» (۲۰ نوامبر

۱۹۶۹)

۲- ودنباله آن که همین عنوان را داشت (۱۸ سپتامبر ۱۹۷۰).

این دو سند تحلیلی عالی از برخی شکافهای عمده موجود در حقوق کنونی حاکم بر کشمکشهای مسلحانه (جنگ چریکی و داخلی - جنگهای آزادیبخش ملی - برخی شیوههای جنگ - رفتار با اسرای جنگی در موقع غیرعادی و غیره) و توصیههای بسیار امیدبخش و همچنین برخی توصیههای نسبتاً قابل بحث یا کاملاً غیرعملی را ارائه کرده اند.

- کمیته بین المللی صلیب سرخ دوشست کنفرانسی کارشناسان دولتی را در ژنو ترتیب داد (سالهای ۷۲-۱۹۷۱) تا قواعد عینی دیگری را که بر کشمکشهای مسلحانه قابل اعمال باشد (به شکل پروتکل های ضمیمه به کنوانسیون ها ژنو ۱۹۴۹) طرح و تدوین کنند. این کار در کنفرانس دیپلماتیک به منظور تصدیق دوباره و توسعه حقوق بین الملل بشردوستانه حاکم بر جنگهای مسلحانه طی سالهای ۷۷-۱۹۷۴ پیگیری شد.

این کنفرانس در ۸ ژوئن ۱۹۷۷ با اجماع - دو عهدنامه رابه تصویب رساند.

۱- پروتکل الحاقی به کنوانسیون ۱۹۴۹ ژنو - مربوط به حفاظت از قربانیان کشمکشهای

مسلحانه بین‌المللی

۲- پروتکل الحاقی به کنوانسیون ۱۹۴۹ ژنو- مربوط به حفاظت از قربانیان کشمکشهای

مسلحانه غیر بین‌المللی

هر دو پروتکل بسیاری از قواعد مندرج در کنوانسیونهای ۱۹۴۹ ژنو را تقویت می‌کنند و

برخی مقررات جدید را بر آن می‌افزایند. هر دو آنها در ۷ دسامبر ۱۹۷۸ لازم‌الاجرا شدند.

علیرغم تدوین و توسعه حقوق جنگ از سال ۱۹۰۷ - باید اعتراف کرد که از دیدی

واقع‌بینانه، «حقوق جنگ» از ناتوانی حقوق بین‌الملل در پیشگیری از جنگ چشم‌پوشی می‌کند و به

جای آن بر به کارگیری مجاز زور و منع برخی تسلیحات و شیوه‌های جنگی تمرکز می‌کند.

بدیهی است که پیشرفت تکنولوژی شماری از قواعد کهن را که در ۱۹۰۷ مدون شده بود

متروک ساخته است و قطعی است که اگر جنگ هسته‌ای رخ دهد و واپسین نشانه‌های تمایز کهن

میان نظامیان و غیرنظامیان بی‌درنگ از بین خواهد رفت.

اشغال جنگی به معنی اشغال نظامی است که پیش از پایان درگیری‌ها در مخاصمه‌ای

معین آغاز می‌شود. اشغال‌های رایج لندن از سوی متفقین (۲۳-۱۹۱۸) و اشغال ژاپن از سوی آمریکا

(۱۹۴۵) پس از توقف درگیری‌ها آغاز شدند.

در نظام سنتی مفروض عمومی که به سران دولتها رهنمود می‌داد این بود که تسخیر و اشغال

سرزمین دشمن موجب انضمام آن به قلمرو دولت فاتح می‌شود. از این رو هیچ محدودیتی بر اعمال

مهاجم در سرزمین ضمیمه شده وضع نمی‌گشت زیرا آن سرزمین براساس حق قانونی - از آن وی بود.

تا آنجا که مثلاً تزار الکساندر اول روسیه پس از اشغال ۱۸۰۸ فنلاند (که در تملک سوئد

بود) ساکنان فنلاند را وادار ساخت که نسبت به او سوگند وفاداری یادکنند رویه انگلیس نیز انضمام

سرزمین دشمن پس از رویداد اشغال بود

امروزه دیدگاه پذیرفته شده این است که انضمام سرزمین اشغالی - تخلف از حقوق بین‌الملل محسوب می‌شود و اینکه مالکیت بر سرزمین اشغالی نباید مادامی که انقیاد و استیلای کامل (debellitive) صورت نگرفته و یا معاهده صلحی به اجرا درنیامده تغییر پیدا کند. در واقع ممنوعیت انضمام بخشی از قواعد عرفی است که در احکام قضایی و نوشته‌های کارشناسان به خوبی تقویت شده - اما در کنوانسیون‌های مربوط به اشغال صریحاً وضع نشده است.

سلاح های اتمی:

در سال ۱۹۶۱ مجمع عمومی طی قطعنامه‌ای استفاده از سلاح های اتمی را غیرقانونی اعلام کرد ۵۵ دولت - کمونستی - آسیایی - آفریقایی - به آن رای مثبت - ۲۰ کشور غربی رأی منفی - و ۲۶ دولت (بیشتر از امریکای لاتین) به آن رأی ممتنع دادند.

تفاوت بین مواضع دول کمونیستی و غربی - ناشی از برتری شوروی از لحاظ سلاحهای متعارف غیر اتمی یا سنتی (Conventional) در صحنه اروپا بود - این برتری به حدی بود که اگر تهاجم با سلاحهای غیر اتمی از سوی شوروی صورت می‌گرفت - اروپای غربی مجبور بود با سلاح اتمی از خوددفاع کند و لذا دول غربی بر این باور بوده وهستند که استفاده از سلاح اتمی مغایر حقوق بین‌الملل نیست.

شوروی با مطرح کردن ایده مغایرت سلاحهای اتمی با حقوق بین‌الملل ار حمایت دول آسیایی - آفریقایی که برخوردار بود. نحوه آرا به قطعنامه سال ۱۹۶۱ ضمن اینکه گویای عدم حمایت عمومی از آن بود - بیانگر این است که غرب چون به آن رأی مثبت نداده و مرتب منکر آن شده است می‌تواند منکر آثار حقوقی تعهد آور نسبت به آن گردد.

ولی در عین حال برخی کنوانسیونهای ۱۹۴۹ مثل کنوانسیونهای لاهه و ژنو ۱۹۲۵ که در مورد منع استفاده از سم و گازهای سمی و خفه کننده صحبت می‌کنند به نوعی به بمب اتمی می‌توان

تسری داد- و استدلال کرد که اثرات پخش امواج اتمی مثل اثرات سلاحهای شیمیایی و گازهاست -
گرچه دقیقاً با هم قابل انطباق نیستند.

به هر حال این اصل اساسی پابرجاست که اقدامات جنگی نباید رنجها و مشقات غیرضروری
ایجاد کنند یعنی رنجها و مشقاتی که در مقایسه با دست‌آوردهای نظامی ارزش ناچیزی دارد. در حالی
که سلاحهای اتمی ایجاد رنجها و مشقات بی‌حد و حصر برای دولتهای درگیر و غیر درگیر می‌نماید -
در عین حال که می‌تواند برتری و امتیاز نظامی قابل توجهی هم در پی داشته باشد.

اگر در سال ۱۹۴۵ - علیه ژاپن بمب اتمی استعمال نشده بود شاید جنگ یکسال دیگر ادامه
می‌یافت،(گرچه بمباران هیروشیما و ناکازاکی موجب کشته شدن بالغ بر سیصد هزار نفر انسان غیر
نظامی شد.)

پس نمی‌توان گفت که استفاده از سلاح اتمی در همه‌جا مغایر حقوق بین‌الملل است.
با فرض همین اصل غیرضروری بودن رنجها و مشقات ناشی از جنگ‌ها نباید گفته شود که
یک دولت که با توسل به زور مرتکب جنگ می‌شود و منشور ملل متحد را نقض می‌کند - می‌تواند
حقوق جنگ را هم نقض کند - چون قواعد جنگ برای جلوگیری از رنجهای غیر ضروری وضع شده
اند .

شرایط جدید و لزوم تجدیدنظر در حقوق جنگ

در دوران بعد از تصویب کنوانسیون‌های ۱۸۹۹ و ۱۹۰۷ لاهه به ویژه دوران بعد از جنگ دوم
جهانی وقایعی اتفاق افتاد که نقائص مقررات پیشین را برملا ساخت.

۱- پدیدار شدن گروه‌های پارتیزانی جدید در جریان جنگ جهانی دوم- با اشغال کشورها

از سوی آلمان

- عدم شناسایی مشروعیت این گروه ها از سوی حقوق بین‌الملل تا آن زمان - بدلیل انجام عملیات در سرزمین اشغال شده
- فقدان شرایط چهارگانه نیروهای رزمی و یا مبارزان مشروع
- بعد از جنگ متفقین ناگزیر شدند با توجه به نقش آنها حقوقی را برایشان در نظر گیرند. چریکها هم پذیرفته شدند.
- ۲- جنگهای آزادیبخش ملی از سوی نهضت‌های رهایی بخش در مستعمرات، سرزمینهای اشغالی از سوی چریکها و درد و رنج مردم غیرنظامی
- ۳- شکوفائی وسائل تخریبی و نابودکننده با پیشرفت علم و فن و تکنولوژی
- یا به کارگیری هواپیما طی سالهای ۱۱-۱۹۱۰ از سوی عثمانی و دولت ایتالیا- بعد در جنگ اول جهانی سپس در جنگهای داخلی اسپانیا ۳۹-۱۹۳۶ و پس از آن در جنگ جهانی دوم به عنوان وسایل اساسی- پیشرفت تکنولوژی به ساخت و کاربرد سلاح اتمی منتهی شد زرادخانه‌های قدرتهای بزرگ و کوچک با تولید سلاحهای شیمیایی- میکربی و اخیراً بمبهای نوترونی (اتمی تاکتیکی) گسترش بی اندازه یافت.
- ۴- برقراری نظام توازن وحشت ناشی از سلاحهای اتمی- جنگهای نیابتی- از طریق واسطه‌ها- گسترش جنگهای داخلی
- ۵- حق بیطرفی به تدریج منسوخ شد و از اعتبار افتاد (شوروی- آمریکا- بیطرف بودند ولی مورد حمله آلمان و ژاپن قرار گرفتند)
- ۶- پدیدار شدن شرایط جدید دیگر با پیدایش سازمان ملل- تجاوز به هر عضو سازمان ملل متحد اقدام دسته جمعی را باعث می شود.
- ۷- گسترش پیمانهای امنیتی و اتحادیه‌های سیاسی و تیر خلاصی به بی طرفی

اصول اساسی مقررات فعلی حاکم بر مناقشات نظامی:

الف: مناقشات بین‌المللی ... شناسائی مبارزان مشروع با داشتن ۴ شرط به اضافه اینکه نهضت‌های مقاومت باید به یکی از طرفین مخاصمه وابسته باشند و در داخل یا خارج سرزمین خود فعالیت می‌کنند.

چریک‌ها، از ۱۹۶۰ به بعد کشورهای سوسیالیستی و جهان سومی در مجمع عمومی از این ترفیع کردند که باید با چریک‌ها مثل مبارزان مشروع رفتار شود- یعنی در صورت اسیر شدن به آنها به چشم اسیران جنگی نگریسته شود حتی اگر واجد شرایط دیگر نباشند.

- عدم شناسایی مزدوران (سفید پوست) به تقاضای کشورهای آفریقائی- در دهه ۷۰ در کنفرانس ۷۷-۱۹۷۴ بر اساس ماده ۴۷ کنوانسیون ژنو، یک مزدور نمی‌تواند از عنوان مبارز یا اسیر جنگی استفاده کند.

۲- اداره جنگ

الف- وسائل و ابزار

تاکنون حقوق بین‌الملل برای منع جنگ یا محدود ساختن توسل به اسلحه قواعدی را وضع کرده و سلاح‌هایی را ممنوع اعلام کرده است. ممنوعیت استفاده از سم یا سلاح‌های سمی- گلوله‌های دم- دم- بمب‌های منفجره کمتر از ۴۰۰ گرم- گازهای خفه کننده- تله‌های انفجاری- مین‌های انفرادی- استعمال سلاح‌های شیمیایی میکروبی- قبلاً تصویب شده بود.

طی سی سال اخیر استعمال سه نوع سلاح به وسیله کنوانسیون‌هایی که در سال ۱۹۸۰ مورد تصویب قرار گرفت ممنوع اعلام شده است.

۱- استعمال سلاح‌های متلاشی شونده در بدن

۲- مین‌های تله انفجاری و سلاحهای آتش‌زا

۳- سلاح‌هایی که کار اصلی آنها مجروح ساختن بدن انسان از طریق متلاشی شدن است و با اشعه ایکس هم نمی‌توان رد آنها را در بدن کشف کرد.

بر سر سلاح‌های اتمی کشورهای قدرتمند اختلاف نظر دارند- کشورهای غربی مدعی اند سلاح‌های اتمی بعنوان سلاح منع نشده‌اند برعکس اتحاد شوروی لاقلاً تا دهه ۱۹۷۰- سلاحهای اتمی را مغایر با حقوق بین‌الملل می‌دانست.

ب- آئین‌های جنگ

مصون بودن غیرنظامیان از حمله- عدم حمله به مناطق مسکونی بیمارستان‌ها و ...

ج- حمایت از قربانیان جنگ

غیرنظامیان اعم از نظامیان که در وضعی نیستند که در جنگ شرکت کنند و غیر نظامیان مورد حمایت هستند و نباید مورد حمله و هجوم قرار گیرند.

تشبیه جنگهای آزادیبخش ملی به مناقشات بین‌المللی طبق ماده (۴-۱) کنوانسیون ژنو ۱۹۷۴ «آندسته از مناقشات نظامی که مردم برای اعمال حق تعیین سرنوشت خود علیه حاکمیت استعماری، اشغال نظامی و سیاست تبعض نژادی پیکار می‌کنند.

مداخله بشردوستانه یکی از اقدامات بین‌المللی است و زمانی اعمال می‌شود که:

نقض فاحش، سیستماتیک و برنامه‌ریزی شده حقوق بشر، نسل‌کشی، پاکسازی قومی، قحطی و ... جامعه‌ای را تهدید می‌کند از نظر منشأ حقوقی عده‌ای بر این اعتقادند که مداخله در امور داخلی سایر دولتها مخالف بند ۷ ماده ۲ منشور و ناقض آن می‌باشد. در حالیکه عملکرد جمعی نیروهای بین‌المللی بر این اساس قرار گرفته است که زمانی که اتباع داخلی یک دولت در معرض تهدید و خطر قرار می‌گیرند. اراده عمومی ملت‌ها می‌تواند به آنها کمک نماید و برخی اقدامات شورای

امنیت و اعزام نیروهای پاسدار صلح سازمان ملل برای رساندن کمک‌های بشردوستانه گواه این مسئله می‌باشد.

کوفی عنان دبیر کل پیشین سازمان ملل متحد در این مورد می‌گوید:

«مردم تحت ستم داخلی کشورها حق دارند کمک‌های بشردوستانه خارجی دریافت دارند و بازیگران بین‌المللی (خارجی) نیز در این زمینه وظیفه دارند به آنها یاری و کمک برسانند. در جریان بحران بالکان، شورای امنیت با تفسیر موسع از منشور اعلام کرد که فقط حمله نظامی و تهاجم نیست که منجر به نقض صلح و امنیت بین‌المللی می‌گردد، بلکه گاهی نقض فاحش حقوق بشر - جنگهای داخلی، و نزاع‌های قومی نیز می‌تواند تبدیل به عاملی برای تهدید صلح و امنیت بین‌المللی گردد.

قطعنامه ۷۵۲ و ۷۵۷ شورای امنیت از طرفین درگیر در بوسنی و هرزگوین خواست که آزادیهای اساسی و حقوق بشر را رعایت نمایند و از اخراج دسته‌جمعی افراد خودداری کنند و در قالب قطعنامه ۷۶۴ شورای امنیت ضمن اینکه از طرفهای درگیر خواست به تعهدات خود عمل کنند و نیروهای حافظ صلح را جهت رعایت حقوق بشر به منطقه اعزام نمود با حمله نیروهای صرب به محدوده امن سربرنیتسا که پناه‌گاه مسلمانان بودو تنگ‌تر شدن کمربند حفاظتی که نیروهای هلندی ایجاد کرده بودند، در حقیقت این امر نشان از ناتوانی نیروهای حافظ صلح داشت.

لذا شورای امنیت براساس فصل ۷ منشور تصمیم گرفت برای انجام اقدامات بشردوستانه و

برقراری صلح به نیروی نظامی متوسل شود

مداخله بشردوستانه به نفع اتباع دول دیگر پس از تصویب منشور :

پس از تصویب منشور ملل متحد بعضی دولتها در مواردی با توسل به زور درصدد مداخله در امور داخلی دول دیگر برآمده‌اند و اقدام خود را مداخله انسان‌دوستانه نامیده‌اند و منکر منع مداخله انسان‌دوستانه در منشور شده‌اند. از جمله استدلالاتی که در جهت توصیه و مشروعیت بخشیدن به مداخلات انسان‌دوستانه پس از منشور می‌شود فقدان هرگونه اشاره‌ای در منشور به مداخله انسان‌دوستانه که دلیلی بر اعتبار حق عرفی مداخله بشردوستانه است، می‌باشد چون منشور صریحاً آنرا رد نکرده است.

طرفداران مداخله بشردوستانه مدعی هستند در حقوق بین‌الملل یک حق محدود و جمعی و فردی برای دولتها وجود دارد که برای حمایت از حقوق بشر و حفظ صلح و امنیت بین‌المللی به اقدامات اجرائی متوسل شوند- بنابراین در وضعیت نقض جدی یا مداوم حقوق بشر. اصول منشور ملل متحد باید براساس رضایت بر مداخله بشردوستانه تفسیر شود برای مثال می‌توان به نزاع داخلی نیجریه در سال ۱۹۸۶ و درخواست پرفسور رایزمن برای حمایت از مردم قبیله ایبو- یا تأیید منشور در این زمینه اشاره کرد. مخالفین مداخله بشردوستانه بر نقش غالب اصلی عدم توسل به زور استناد می‌کنند.

پروفسور برانلی در نقد مداخله بشردوستانه می‌نویسد: «حقوقدانی که قائل به حق مداخله انسان‌دوستانه با اعمال زور است بار سنگین اثبات نظر خود را بر دوش می‌کشد او می‌گوید نویسندگان بزرگ چنین حقی را نمی‌پذیرند.

بعد از منشور- در هیچ سند حقوقی حق مداخله یکجانبه به نفع غیراتباع همانند حق مداخله به نفع اتباع- به رسمیت شناخته نشده است و جامعه بین‌المللی نیز از به رسمیت شناختن آن خودداری ورزیده است.

مجمع عمومی دخالت هند در پاکستان شرقی و مداخله ویتنام در کامبوج و دخالت- آمریکا در گرانا را صراحتاً غیرقانونی خواند. و هر کدام را بهانه هدف سرکوب سیاسی مردم از سوی واحدهای نظامی دانست. دخالت بلژیک در زئیر ۱۹۸۷- مداخله فرانسه در آفریقای مرکزی (۱۹۷۹)، دخالت اسپانیا در گینه (۱۹۷۹) و مداخله هند در سریلانکا (۱۹۸۸) از موارد دیگر هستند که تحت عنوان مداخله بشردوستانه با موج اعتراضات روبرو شدند.

مشروعیت حق کمک بشردوستانه در رأی دیوان لاهه در قضیه دعوی نیکاراگوئه علیه آمریکا مورد تأکید قرار گرفت دیوان ضمن اینکه عمل آمریکا را نقض آشکار اصل عدم مداخله خواند- توسل به زور را روش مناسبی برای تضمین احترام به حقوق بشر ندانست. و اعلام داشت که: کمک انساندوستانه برای افراد و نیروهای دولت دیگر دخالت نامشروع نیست.

عمده‌ترین تحول در زمینه اجرای حقوق بشردوستانه را بایستی در قطعنامه‌های مجمع عمومی در ۱۹۸۸ و ۱۹۹۰ دانست که در آنها بر حق دسترسی آزادانه به آسیب دیدگان وضعیت‌های اضطراری تأکید شده است.

در این موارد در ضمن تأکید بر حفظ حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال سیاسی هر کشور از دولتهای نیازمند درخواست می‌شود تا زمینه را برای فعالیت سازمان‌های بشردوستانه در جهت ارائه کمک‌های انسان‌دوستانه فراهم آورند.

در قطعنامه ۴۵/۱۰۰ مجمع عمومی بر ایجاد «دالان‌های اضطراری بشردوستانه»- در داخل قلمرو زمینی و هوایی دولتها به منظور کمک به آسیب‌دیدگان پیشنهاد شده است.

اما سؤال اساسی این است که آیا اگر دولت مربوطه با توزیع کمک‌های انسان‌دوستانه مخالفت کرد یا با ایجاد مناطق امن و ایجاد دالانهای اضطراری مخالفت ورزید چه راهی وجود دارد آیا میتوان به نیروی نظامی توسل جست؟ بدیهی است شورای امنیت در صورت نقض صلح از طریق دولتها می‌تواند تصمیم به مداخله بگیرد.

یان الیاسون معاون دبیرکل سازمان ملل در امور بشردوستانه می‌گوید: اصلاحات عمیقی در حال شکل‌گیری است که برای تسکین دردهای مردم- دولتها باید تصمیم بگیرند.

امروزه تحول حقوق بین‌الملل باعث شده که جامعه بین‌المللی در قبال موارد نقض حقوق بشر احساس مسئولیت کند اما این مسئولیت بی‌حد و مرز نیست و صرفاً موارد نقض گسترده حقوق بشر را شامل می‌شود و تجاوز به حقوق بشر زمانی «جنایت بین‌المللی» محسوب می‌شود که خصیصه جمعی به خود بگیرد.

دائرةالمعارف حقوق بین‌الملل در تعریف حقوق بشردوستانه می‌نویسد:

حقوق بشردوستانه بین‌المللی با موضوعاتی نظیر استفاده از سلاحها و دیگر ابزارهای جنگ در میدان نبرد و رفتار با قربانیان جنگ از سوی دشمن و بطور کلی بر تأثیر مستقیم جنگ بر زندگی، شخصیت و آزادی انسان سر و کار دارد. برخی حقوق بشردوستانه را مختص جریان مخاصمات مسلحانه قلمداد کرده و حقوق بشر را مربوط به دوران صلح می‌دانند.

مناطق امن :

یکی از موضوعاتی که در حقوق بشردوستانه مطرح است و این روزها نیز بر آن تأکید می‌شود تشکیل مناطق امن است- اقدامات حمایتی در مورد افرادی که در جنگ شرکت ندارند، اما در معرض تهدید آن قرار گرفته‌اند. مسئله مهمی است که در حقوق بشردوستانه نزاعهای مسلحانه به آن پرداخته شده و طرحهای متعددی در مورد ایجاد مناطق بی‌طرف برای حفاظت از مجروحان، بیماران و غیرنظامیان در کنفرانسهای ۱۸۹۹، ۱۹۰۷ و ۱۹۴۹ ارائه شده است.

- در دوره پس از جنگ جهانی دوم، چندین بار مناطق امن تحت نظارت سازمان ملل متحد تشکیل شده است این مناطق همواره در خاک دولتی بی‌طرف و بی‌تقصیر از فاجعه ایجاد شده است.

مثلاً برای کمک به خیل آوارگان ویتنامی، اردوگاههایی در خاک دولتهای - تایلند- مالزی و هنگ کنگ تشکیل شد که زیر نظر سازمانهای مختلف وابسته به سازمان ملل نظیر کمیساریای عالی پناهندگان آنها را پناه می‌دادند- که موافقت کشور میزبان لازم بود. و این مسئله کلیدی برای موفقیت عملیات بشردوستانه بود. موافقت و رضایت طرفهای درگیر شرط اساسی بوده که عامل آسیب‌پذیری و محدودیت شده است. چرا که دولتها با تأکید بر حاکمیت و عدم مداخله مانع کار می‌شدند- اما با توجه به تعدیل اصول حاکمیت و عدم مداخله و اهمیت یافتن حقوق بشر افکار عمومی جهان در رابطه با قربانیان جنگ و به ویژه جنگهای داخلی حساسیت خاصی پیدا کرده است.

مداخلات به بهانه دفاع از اتباع در سرزمینهای دیگر بعد از جنگ جهانی دوم:

پس از ۱۹۴۵ دولتهای متعددی با استناد به حق دفاع مشروع برای نجات جان اتباع خود در سرزمین دول دیگر اقدام به استفاده از زور کرده‌اند.

مصر در ۱۹۴۸ به نفع ساکنین عرب فلسطین این امر را انجام داد.

در سال ۱۹۵۱ کشتی‌های جنگی انگلیسی به بهانه حمایت از جان اتباع انگلیسی در ارون‌رود موضع گرفتند و تهدید به حمله کردند. در ۱۹۵۲ کشتی‌های جنگی انگلیس در موردی مشابه به بهانه حمایت از جان اتباع انگلیس مصر را تهدید کردند. بریتانیا در حمله مشترک با فرانسه به مصر در ۱۹۵۶ آنرا بهانه «حمایت از اتباع و محافظت از کانال سوئز قرار داد». مجمع با ادعای اینکه دفاع از خود و توسل به زور تنها در مقابل حمله مسلحانه قابل قبول است حمله علیه مصر را یک جنگ پیشگیرانه و اقدام در جهت حفظ منافع دو دولت فرانسه- انگلیس و برخلاف منشور دانست. در ۱۹۶۰ در پی اعلام استقلال کنگو سربازان بلژیکی به بهانه حمایت از منافع بلژیک و جان اتباع بلژیکی به این کشور اعزام شدند آمریکا- انگلیس- فرانسه- ایتالیا و آرژانتین از اقدام بلژیک حمایت کردند در مقابل کنگو- شوروی- تونس- لهستان و اکوادور مخالفت کردند.

در سال ۱۹۷۶ هواپیمای فرانسوی در مسیر اسرائیل به سمت پاریس بر فراز یونان ربوده شد، و به اوگاندا برده شد ۱۰۰ نفر یهودی در آن به گروگان گرفته شدند. در نتیجه درخواست آزادی ۵۰ چریک فلسطین از سوی اسرائیل شد. اسرائیل در این مورد به حق یک دولت برای اقدام نظامی به منظور حمایت از اتباع که در معرض خطر هستند اشاره کرد و به بهانه سهل انگاری دولت اوگاندا نسبت به هواپیمای ربوده شده بدون اجازه دولت اوگاندا به دخالت نظامی برای آزادی گروگانها پرداخت که در نتیجه تعدادی از مبارزین فلسطینی و سربازان اوگاندایی کشته شدند آمریکادر این زمینه از کاربرد زور محدود حمایت کرد.

واقعه طیس در سال ۱۹۸۰ به بهانه حمایت از اتباع آمریکا که به عنوان گروگان گرفته شده بودند نمونه دیگری از این دست است ، کارتر طی بیانیه‌ای در ۱۹۸۰ عملیات طیس را یک عملیات انسان‌دوستانه نامید که هدف آن حفظ زندگی آمریکائیان- حمایت از منافع ملی آمریکا و کاهش تنش در روابط بین‌الملل عنوان کرد نماینده آمریکا نیز در سازمان ملل با استناد به ماده ۵۱ منشور ملل متحد اقدام آمریکا را اعمال حق دفاع ذاتی از خود با هدف رهائی اتباع آمریکا که قربانی حمله مسلحانه ایران به سفارت بوده‌اند دانست ایران آنرا به عنوان یک اقدام جنگی محکوم کرد. چین و عربستان آنرا مغایر با حقوق بین‌الملل و نقض اصل حاکمیت و تمامیت ارضی ایران دانستند- سوریه این اقدام را راهزنی و تجاوز نامیده آن را محکوم کرد.