

تحلیل کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر: صلاحیت دولت‌های ساحلی در آب‌های سرزمینی

سید یاسر ضیایی

مهدی کیخسروی

DOI: [10.22066/cilamag.2021.117596.1829](https://doi.org/10.22066/cilamag.2021.117596.1829)

DOR: [20.1001.1.2251614.1400.38.64.8.3](https://doi.org/20.1001.1.2251614.1400.38.64.8.3)

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۳/۰۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۹/۰۵

چکیده

تلاش‌های دیپلماتیک پنج‌جانبه دولت‌های ساحلی دریای خزر به منظور تعیین رژیم حقوقی این دریا پس از ۲۷ سال در ۱۲ اوت ۲۰۱۸ (برابر با ۲۱ مرداد ۱۳۹۷) با انعقاد «کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر» در شهر آکناو قزاقستان به ثمر نشست. هرچند این کنوانسیون با تقسیم دریای خزر به مناطق دریایی مختلف از جمله منطقه آب‌های سرزمینی در راستای تعیین صلاحیت دولت‌های ساحلی گام برداشته، تأمل در مفاد این کنوانسیون، شاهدهی بر این مدعاست که در خصوص بسیاری از موضوع‌های صلاحیتی در منطقه آب‌های سرزمینی این دریا مقرره‌ای وجود ندارد. بدون تردید، وجود چنین خلأهای معاهداتی می‌تواند دولت‌های ساحلی خزر به‌ویژه دولت ایران را در مرحله اجرا با مشکلات جدی مواجه کند. نتایج این نوشتار نشان می‌دهد که مطابق حقوق بین‌الملل، دولت‌های ساحلی در رابطه با طیف گسترده‌ای از موضوع‌ها از صلاحیت‌های تقنینی، قضایی و اجرایی در منطقه آب‌های سرزمینی برخوردارند و تسری مقررات مزبور توسط پنج دولت ساحلی به دریای خزر، بهترین راهکار جهت حل و فصل چالش‌های صلاحیتی آتی است.

واژگان کلیدی

کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر، آب‌های سرزمینی، صلاحیت تقنینی، صلاحیت قضایی، صلاحیت اجرایی

مقدمه

دریای خزر^۱ با مساحت ۳۸۶ هزار کیلومتر مربع، بزرگ‌ترین دریاچه جهان شناخته می‌شود.^۲ این دریا یکی از حوزه‌های آبی شگفت‌انگیز در کره زمین است. منابع جان‌دار و معدنی آن در تأمین نیازهای اقتصادی مردم و دولت‌های ساحلی نقش مهمی ایفا می‌کند.^۳ از لحاظ منابع در این دریا حدود ۸۵۰ نوع جاندار آبی و بیش از ۵۰۰ نوع گیاه دریایی وجود دارد. به همین جهت نه تنها یکی از منابع غنی شیلات و فراتر از آن خاویار جهان است، بلکه دارای اهمیت زیست‌محیطی ویژه‌ای هم هست.^۴ از جمله منابع دریای خزر، نفت (حدود ۸۰ تا ۱۰۰ میلیارد بشکه) و گاز (حدود ۹/۲-۶/۷ تریلیون متر مکعب) است که اهمیت اقتصادی و سیاسی ویژه به این دریا بخشیده است.^۵ کارشناسان امور نفتی بر این باورند که دریای خزر در قرن ۲۱ یکی از مراکز مهم نفت و گاز جهان خواهد شد.^۶ بهره‌برداری از این منابع منوط به تعیین و تنظیم رژیم حقوقی یکپارچه و خودبسنده این پهنه دریایی مشترک و به تبع آن، تعیین و تدقیق صلاحیت دولت‌های ساحلی این دریا است.^۷ تا قبل از فروپاشی اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی، رژیم حقوقی این دریا تابع مقررات دو کنوانسیون منعقد شده توسط دولت‌های ایران و شوروی یعنی «کنوانسیون مودت ۱۹۲۱»^۸ (از این به بعد «کنوانسیون ۱۹۲۱») و «کنوانسیون بازرگانی و دریانوردی ۱۹۴۰»^۹ (از این به بعد «کنوانسیون ۱۹۴۰») بود. بر این اساس هر دو طرف از حق کشتی‌رانی برابر در دریای خزر بهره‌مند شدند و کشتی‌های در حال عبور از این دریا موظف به برافراشتن پرچم ملی خود شدند.^{۱۰} همچنین «کنوانسیون ۱۹۴۰» تصریح می‌کند که «با کشتی‌هایی که زیر پرچم یکی از متعاهدین در دریای خزر تردد می‌کنند در بندرهای طرف متعاهد دیگر، چه در حین ورود و چه در مدت توقف و چه موقع خروج، از هر حیث مثل کشتی‌های دولت صاحب بندر رفتار می‌شود».^{۱۱} به

1. Caspian Sea

2. Ramazanova, Emilia. *The Caspian Sea: Legal Challenges of Delimitation between Littoral States*, Thesis for Masters of Laws in Law of the Sea, Faculty of Law, University of Tromsø, 2012, at p. 5

3. Mamedov, Rustam F. *International-legal Status of the Caspian Sea in Its Historical Development*, Turkish Yearbook, Vol. XXX, 2000, at p. 108.

۴. باوند، داوود؛ «نگرشی بر رژیم حقوقی دریای خزر: نویدها و زنه‌ها»، فصلنامه خاورمیانه، شماره ۶، پاییز ۱۳۷۴، ص ۶۶۰.

۵. کامران و دیگران؛ «رژیم حقوقی و تحدید حدود دریای خزر»، نشریه علمی- پژوهشی انجمن جغرافیای ایران، سال هفتم، شماره ۲۰ و ۲۱، بهار و تابستان ۱۳۸۸، ص ۲۷.

۶. پیشین.

۷. پیشین.

8. Russo-Persian Treaty of Friendship (1921)

9. Treaty of Commerce and Navigation (1940)

10. Russo-Persian Treaty of Friendship, 1921, Chapter 11.

11. Treaty of Commerce and Navigation, 1940, Art. 12, para. 1.

تعبیر دیگر، کنوانسیون در این رابطه، اصل بنیادین «رفتار ملی»^{۱۳} را مدنظر قرار می‌دهد.^{۱۳} یکی از موضوع‌های مورد توجه «کنوانسیون ۱۹۴۰»، امتیاز حمل‌ونقل دریایی داخلی است. این کنوانسیون بیان می‌کند که کابوتاژ در انحصار کشتی‌های متبوع هر دولت ساحلی است ولی هر دولت ساحلی می‌تواند این امتیاز را به کشتی‌های متبوع طرف دیگر اعطا کند.^{۱۴} در خصوص ماهیگیری، طبق کنوانسیون مزبور، هر دولت تا ۱۰ مایل از آب‌های ساحلی، از حق ماهی‌گیری انحصاری برخوردار است.^{۱۵}

با فروپاشی اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی در ۱۹۹۱ تعداد دولت‌های حاشیه دریای خزر از دو دولت به پنج دولت^{۱۶} افزایش یافت. سه دولت تازه‌تأسیس قزاقستان، آذربایجان و ترکمنستان بر این باور بودند که معاهدات پیش‌گفته به استناد قاعده «لوح سفید»^{۱۷} از دولت پیشین به دولت‌های جانشین منتقل نمی‌شوند. در مقابل، دولت روسیه بر این باور بود که آن معاهدات در زمره معاهدات مرزی^{۱۸} بوده و در نتیجه، سه دولت تازه‌تأسیس باید نسبت به تمامی تعهدات آن کنوانسیون‌ها ملتزم و متعهد باشند. همچنین دولت ایران بر این باور بود که تا حصول توافق همه‌جانبه، این معاهدات تنها اسناد ناظر بر وضعیت حقوقی دریای خزر هستند.^{۱۹} به منظور

12. Principle of National Treatment

جهت آشنایی بیشتر با دامنه اجرایی اصل رفتار ملی و نیز مقایسه آن با اصل مدرن و مترقی حداقل رفتار بین‌المللی، ن.ک: Paparinskis, Martins, *The International Minimum Standard and Fair and Equitable Treatment*, Oxford University Press, 2013 & Tudor, Loana, *The Fair and Equitable Treatment Standard in the International Law of Foreign Investment*, Oxford University Press, 2008 & Sornarajah, M, *The International Law on Foreign Investment*, Cambridge University Press, 2010 & Boczek, Boleslaw Adam *International Law: A Dictionary*, Scarecrow Press, 2005.

۱۳. ممتاز، جمشید و مرتضی صفری؛ «دشواری‌ها و چشم‌اندازهای نظام حقوقی دریای خزر»، *مجله سیاسی-اقتصادی*، شماره ۱۲۴-۱۳۳، ۱۳۷۶، ص ۶۲.

14. Treaty of Commerce and Navigation, *op.cit.*, Art. 12, para. 3.

15. *Ibid.*, Art. 12, Para. 4.

۱۶. این پنج دولت عبارت‌اند از: ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان.

17. Tabula Rasa

مطابق این قاعده، چنانچه دولت تازه استقلال‌یافته از بند استعمار دولت استعمارگر رهایی پیدا کند، هیچ تعهد و التزامی به رعایت معاهدات دولت پیشین (دولت استعمارگر) ندارد. در نتیجه مطابق این نظریه، معاهدات از دولت پیشین به دولت جانشین منتقل نمی‌شود. البته استناد دولت‌های آذربایجان، ترکمنستان و قزاقستان به قاعده مزبور چندان صحیح به نظر نمی‌رسد چرا که دولت‌های پیش‌گفته نتیجه استعمارزدایی نیستند. ن.ک:

Boczek, Boleslaw Adam, *International Law: A Dictionary*, Scarecrow Press, 2005, p. 139.

۱۸. در حقوق جانشینی دولت‌ها بر معاهدات، اساساً نظریه «لوح سفید» در مورد دولت جانشین پذیرفته شده است. با وجود این بر این قاعده عام استثنایی وارد است. قاعده مزبور در مورد معاهدات تعیین‌کننده مرزها، معاهدات مربوط به نظام‌های سرزمینی و معاهداتی که محدودیت‌هایی را به نفع سایر دولت‌ها بر سرزمین تحمیل می‌کنند اعمال نمی‌شود. ن.ک:

Wallace, R, *International Law*, Sweet & Maxwell, 2011, p. 246.

۱۹. طیبی، سبحان و علی‌یار ارشدی؛ «بررسی رژیم حقوقی دریای خزر با تأکید بر مواضع حقوقی دول ساحلی»، *مجله حقوقی عدالت آرا*، شماره ۷ و ۶ بهار و تابستان ۱۳۸۶، صص ۱۴۸-۱۴۷.

برون‌رفت از این مشکل و نیل به نظام حقوقی واحد از ۱۹۹۱ تا ۲۰۱۷، مذاکرات دیپلماتیک متعددی صورت گرفت اما هیچ‌یک از آن‌ها کارگشا نبود. سرانجام در ۱۲ اوت ۲۰۱۸ در اجلاس آکتائو^{۲۰} در قزاقستان، پیگیری‌های مجدانه کشورهای حاشیه دریای خزر به نتیجه رسید و رژیم حقوقی دریای خزر در قالب «کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر»^{۲۱} (از این به بعد «کنوانسیون خزر») بنیان یافت.

هرچند کنوانسیون خزر به منظور اجرای مؤثرتر رژیم حقوقی دریای خزر و به تبع آن، تضمین امنیت و ثبات در این دریا، این پهنه دریایی مشترک را به مناطق دریایی مختلف از جمله منطقه آب‌های سرزمینی تقسیم و اختیاراتی را به دولت‌های ساحلی خزر تفویض کرده است، کندوکاو در مفاد این کنوانسیون حاکی از آن است که در خصوص بسیاری از موضوع‌های صلاحیتی در آب‌های سرزمینی این دریا مقرره مشخصی وجود ندارد. به‌طور مثال در حوزه صلاحیت تقنینی آیا دولت ساحلی از این صلاحیت برخوردار است که قوانین و مقررات مربوط به عبور را نسبت به طراحی، ساخت، نیروی انسانی یا تجهیزات کشتی‌های سایر دولت‌های ساحلی نیز اعمال کند؟ یا صلاحیت قضایی در رابطه با ارتکاب جرم داخل کشتی در حال عبور از آب‌های سرزمینی با کدام‌یک از دو دولت ساحلی یا صاحب پرچم است؟ و نیز در حوزه صلاحیت اجرایی آیا دولت ساحلی می‌تواند به منظور اعمال اقدام‌های اجرایی یا تأمینی، کشتی خارجی در حال عبور از آب‌های سرزمینی را متوقف یا از مسیر خود منحرف کند؟ بدون تردید، وجود چنین خلأهایی می‌تواند به بروز اختلاف‌ها در سطح منطقه‌ای خزر منجر شود. در این خصوص بایسته است که صلاحیت دولت‌های ساحلی دریای خزر در آب‌های سرزمینی در پرتو مقررات حقوق بین‌الملل بررسی شود. بنابراین در جستار حاضر در ابتدا صلاحیت در حقوق بین‌الملل بررسی و سپس به ماهیت حقوقی آب‌های سرزمینی دریای خزر پرداخته و در نهایت، صلاحیت‌های تقنینی، قضایی و اجرایی در آب‌های مزبور به‌طور مستقل و مفصل ارزیابی می‌شود.

۱. صلاحیت در حقوق بین‌الملل

شاید در مورد مفهوم دقیق هیچ اصطلاحی در ادبیات حقوقی به اندازه اصطلاح صلاحیت، عدم قطعیت علمی وجود نداشته باشد. ارائه تعریف دقیق از اصطلاح صلاحیت همواره مورد توجه

20. Fifth Caspian Summit in Aktau (2018)

21. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea

حقوق دانان بوده است.^{۲۲} از دیدگاه *شاو*، صلاحیت به «توانایی دولت برای کنترل و اثرگذاری بر مردم، اموال و حوادث بر اساس حقوق بین‌الملل دلالت دارد و منعکس‌کننده اصول اصلی حقوق بین‌الملل نظیر اصل حاکمیت دولت، برابری دولت‌ها و عدم مداخله در امور داخلی دولت‌ها است».^{۲۳} *والاس* «صلاحیت را خصیصه حاکمیت دولت می‌داند. او صلاحیت دولت را به شایستگی دولت برای حکومت بر اشخاص و اموال از طریق حقوق ملی خود (کیفری و مدنی) تعبیر می‌کند. این شایستگی متضمن صلاحیت وضع (و نسخ) قانون و نیز صدور حکم و اجرای آن است».^{۲۴} همچنین *برانلی* صلاحیت را یکی از ابعاد حاکمیت دانسته، در تعریف آن اظهار می‌کند که صلاحیت، توانایی یک دولت به موجب حقوق بین‌الملل برای تنظیم رفتار اشخاص حقیقی و حقوقی است. او می‌افزاید که تنظیم بر فعالیت همه شاخه‌های حکومت از جمله مقننه، قضائیه و مجریه دلالت دارد.^{۲۵}

ممکن است دولتی بر موضوعی حاکمیت نداشته باشد، بلکه تنها صلاحیت داشته باشد (مانند منطقه انحصاری اقتصادی)، هرچند بر هر موضوعی حاکمیت داشته باشد، لزوماً صلاحیت نیز دارد. می‌توان گفت «اعمال صلاحیت لزوماً به معنای اعمال حاکمیت نیست، هرچند اعمال حاکمیت مستلزم وجود صلاحیت است».^{۲۶} صلاحیت از یک منظر، دو وجه سلبی و ایجابی دارد. صلاحیت از منظر ایجابی عبارت از توانایی یک دولت در وضع قانون و اجرای آن و از منظر سلبی عبارت از محدودیت‌های یک دولت در وضع قانون و اجرای آن است. نگرش یک دولت به وجوه سلبی و ایجابی صلاحیت موجب می‌شود تا آن دولت در برابر همین نگرش از سوی دولت‌ها نیز متعهد باشد. اعمال یکجانبه صلاحیت، عمل حقوقی یکجانبه‌ای است که دولت اعمال‌کننده، خود را مأخوذ به پذیرش آن می‌کند.^{۲۷}

22. Walsh, John W., "The True Meaning of the Term "Jurisdiction"", *The University of Pennsylvania Law Review*, Vol. 49, No. 6, 1901, pp. 346-347.

23. Shaw, Malcolm N., *International Law*, Cambridge University Press, 2014, p. 645.

24. Wallace, R., *International Law*, Sweet & Maxwell, 2011, p. 116.

۲۵. برانلی، یان؛ *اصول حقوق بین‌المللی عمومی*، ویرایش هشتم، جیمز کرافورد، ترجمه: محمد حبیبی مجنده، انتشارات دانشگاه مفید، ۱۳۹۶، ص ۶۳۵.

جهت آشنایی بیشتر با دیدگاه‌های سایر اندیشمندان حقوق بین‌الملل در خصوص مفهوم بین‌المللی صلاحیت، ن.ک: Lenhoff, Arthur. "International Law and Rules on International Jurisdiction", *Cornell Law Review*, Vol. 50, Issue 1, 1964, pp. 5-23. & Amann ed, Diane Marie. *Benchbook on International Law*, American Society of International Law, 2014, pp. II. A-1-II-A-11 & Ryngaert, Cedric. *The Concept of Jurisdiction in International Law*, 2015, pp. 1-4. Available at: <https://unijuris.sites.uu.nl/wp-content/uploads/sites/9/2014/12/The-Concept-of-Jurisdiction-in-International-Law.pdf>

۲۶. ضیایی، سید یاسر(الف)؛ *صلاحیت دولت در حقوق بین‌الملل*، شهر دانش، ۱۳۹۶، ص ۳۲.

۲۷. ضیایی، سید یاسر(ب)؛ «مبانی نظری صلاحیت فراسرزمینی دولت از منظر حقوق بین‌الملل عمومی»، *مجله حقوقی دادگستری*، شماره ۷۶، زمستان ۱۳۹۰، صص ۱۳-۱۲.

صلاحیت در حقوق بین‌الملل به‌طور عمده به سه نوع تقنینی،^{۲۸} قضایی^{۲۹} و اجرایی^{۳۰} تقسیم می‌شود. صلاحیت تقنینی به حق دولت به منظور اعمال قوانین خود نسبت به اقدام‌ها، روابط یا وضعیت اشخاص یا منافع آنان در اشیا اشاره دارد. این صلاحیت می‌تواند به فراسوی مرزهای یک دولت تسری یابد، همان‌طور که این صلاحیت در حوزه قوانین مالیاتی نسبت به اتباع یک کشور در خارج اعمال می‌شود.^{۳۱} صلاحیت قضایی به حق دادگاه‌های دولت در رسیدگی به دعاوی مربوط به اشخاص یا اشیا و در نهایت، صدور حکم در دعاوی یادشده اشاره دارد. این صلاحیت می‌تواند نسبت به اشخاص (صلاحیت بر «اشخاص»^{۳۲}) یا نسبت به اموال (صلاحیت بر «اموال»^{۳۳}) مطرح شود. در نهایت صلاحیت اجرایی به حق یک دولت برای اعمال قوانین خود اشاره دارد. این صلاحیت متضمن توسل به اقدام‌های اجرایی، از جمله دخالت فیزیکی و توقیف اموال است.^{۳۴} یک دولت می‌تواند اعمال صلاحیت اجرایی خود را مشروط به برخورداری از صلاحیت تقنینی و قضایی در امر موردنظر کند. اما از لحاظ جهانی این یک اصل شناخته‌شده حقوق بین‌الملل است که مقام‌های دولتی نمی‌توانند اشتغالات خود را در سرزمین کشور دیگری بدون موافقت آن دولت اعمال کنند. چنانچه چنین اعمالی بدون موافقت آن دولت انجام شود، دولت زیان‌دیده از حق اعتراض و حق درخواست جبران خسارت از دولت متخلف برخوردار است. چنانچه اقدام تجویز نشده نمایندگان دولت خارجی با ربودن شخصی همراه باشد نظیر آنچه در ۱۹۶۰ در مورد ربودن آیشمن^{۳۵} از آرژانتین و انتقال و محاکمه آن در اسرائیل صورت گرفت، دولتی که حاکمیت سرزمینی آن نقض شده، می‌تواند استرداد شخص ربوده‌شده را از دولت رباینده درخواست کند. صلاحیت وضع و اجرای مقررات حقوقی در سرزمین بر اساس حاکمیت سایر دولت‌ها می‌تواند از رهگذر انعقاد موافقت‌نامه تفویض شود. در این زمینه می‌توان به اجاره

28. Legislative (or Prescriptive) Jurisdiction

29. Judicial (or Adjudicative) Jurisdiction

صلاحیت قضایی ممکن است به صلاحیت انحصاری (Exclusive) یا متقارن (Concurrent) تقسیم شود. صلاحیت انحصاری هنگامی که صرفاً یک دادگاه نسبت به موضوعی صلاحیت دارد و سایر دادگاه‌ها قادر نیستند مدعی صلاحیت نسبت به آن موضوع باشند مطرح می‌شود. در مقابل، صلاحیت متقارن یا هم‌زمان بیانگر وضعیتی است که دادگاه‌های متعدد می‌توانند مدعی صلاحیت بر موضوع یکسان و واحدی باشند. ن.ک:

Sundahl, Mark J., *The Cape Town Convention: Its Application to Space Assets and Relation to the Law of Outer Space*, Martinus Nijhoff Publishers, 2013, p. 170.

30. Enforcement Jurisdiction

31. Boczek, Boleslaw Adam, *op.cit.*, pp. 77-78.

32. *In personam*

33. *In rem*

34. Sundahl, Mark J., *The Cape Town Convention: Its Application to Space Assets and Relation to the Law of Outer Space*, Martinus Nijhoff Publishers, 2013, p. 170.

35. Eichmann

Sunga, Lyal S., *Individual Responsibility in International Law for Serious Human Rights Violations*, Martinus Nijhoff Publishers, 1992, p. 108.

گوانتانامو^{۳۶} اشاره کرد. بر اساس موافقت‌نامه ۱۹۰۳ با کوبا، ایالات متحده آمریکا کنترل و صلاحیت کامل و در مقابل، کوبا از حاکمیت نهایی بر منطقه برخوردار است. موافقت‌نامه‌های مربوط به استقرار نیروها در سرزمین کشور دیگر، نمونه دیگری از صلاحیت تفویض شده از رهگذر موافقت‌نامه است.^{۳۷}

۲. ماهیت حقوقی آب‌های سرزمینی دریای خزر

حقوق بین‌الملل عرفی که پیش از این، اصل آزادی دریاها را مبنای قواعد خود قرار داده بود، در عمل، بر برابری دولت‌ها در استفاده از کلیه قسمت‌های دریاها به جز آب‌های داخلی، خواه به منظور کشتی‌رانی، خواه در جهت بهره‌برداری از منابع زنده و غیرزنده آن تأکید می‌کند. جهان‌شمولی قواعد حقوقی کلاسیک دریاها سبب شده بود که بین دولت توسعه‌یافته و توسعه‌نیافته و همچنین دولت ساحلی و غیرساحلی تفاوتی وجود نداشته باشد. ولی توسعه فناوری و فنون جدید از یک سو و استقلال سیاسی کشورهای جدید از سوی دیگر، برابری فوق را مورد سؤال قرار داد و دولت‌های ساحلی را که اغلب در زمره کشورهای درحال توسعه هستند به تغییر نظام حقوقی پیشین که به زیان آن‌ها پی‌ریزی شده بود و نیز ایجاد تعادل و توازن جدیدی در قواعد حقوق دریاها ترغیب کرد. بر این اساس، دولت‌های ساحلی با تکیه بر اصل سنتی «خشکی بر دریا حاکم است»^{۳۸} خواهان گسترش هرچه بیشتر حقوق خود بر منطقه دریایی مجاور آب‌های داخلی خود یعنی منطقه دریای سرزمینی یا آب‌های سرزمینی شدند.^{۳۹} از این‌رو امروزه دریای سرزمینی یا آب‌های سرزمینی منطقه‌ای در مجاورت آب‌های داخلی است که دولت ساحلی بنا به دلایل نظامی، بهداشتی، گمرکی، اقتصادی و مانند آن‌ها حاکمیت و حقوق داخلی خود را نسبت به آن اعمال می‌کند.^{۴۰} به عبارت دیگر، منطقه آب‌های سرزمینی یکی از مناطق دریایی است که دولت‌ها با استناد به اصل حاکمیت بر دریاها نسبت به آن اعمال صلاحیت می‌کنند.^{۴۱}

در رابطه با ماهیت حقوقی آب‌های سرزمینی، مرجع داوری در ۱۹۰۹ در قضیه گریسبادارا بین نروژ و سوئد ابراز داشت که «آب‌های سرزمینی جزء ضروری از قلمرو زمینی» و «جزئی

36. Guantanamo

37. Boczek., Boleslaw Adam, *op.cit.*, p. 78.

38. *La Terre domine la mer*

۳۹. موسی‌زاده، رضا؛ *بایسته‌های حقوق بین‌الملل عمومی*، چاپ چهارم، میزان، ۱۳۸۵، ص ۲۶۲.

۴۰. ضیایی بیگدلی، محمدرضا؛ *حقوق بین‌الملل عمومی*، چاپ چهل‌ودوم، گنج دانش، ۱۳۹۱، ص ۲۹۴.

۴۱. میرعباسی، سیدباقر و مهدی کیخسروی؛ «وضعیت حقوقی آب‌های تاریخی در حقوق دریاها»، *فصلنامه مطالعات حقوق عمومی*، دوره ۴۷، شماره ۴، زمستان ۱۳۹۶، ص ۹۰۱.

جدایی‌ناپذیر از قلمرو سرزمینی است».^{۴۲} بر اساس نظر قاضی مک نایر، تصاحب این سرزمین (آب‌های سرزمینی) اختیاری نیست و به خواست و اراده دولت بستگی ندارد، بلکه تصاحب آن الزامی است».^{۴۳} هیچ تردیدی وجود ندارد که آب‌های سرزمینی تحت حاکمیت سرزمینی دولت ساحلی است؛ البته مطابق بند ۳ ماده ۲ «کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا» (از این به بعد کنوانسیون حقوق دریا)، حاکمیت بر آب‌های سرزمینی مطابق کنوانسیون و سایر مقررات حقوق بین‌الملل اعمال می‌شود.

در خصوص تسری مقررات حقوق بین‌الملل به دریای خزر باید اظهار کرد که اولاً مطابق حقوق بین‌الملل عرفی، کشورهای پیرامون دریاچه‌های مختلف جهان، آن‌ها را به‌عنوان پهنه آبی در نظر گرفته‌اند که قواعد مربوط به حقوق بین‌الملل در خصوص آن‌ها حکمفرما نیست و آن‌ها را تابع معاهدات ویژه‌ای می‌کنند که موجب پدیدآمدن نظام‌های حقوقی مخصوص دریاچه‌ها شده است.^{۴۴} البته در زمینه استفاده از مقررات حقوق بین‌الملل و به‌کارگیری آن‌ها محدودیتی وجود ندارد؛ مشروط بر آنکه همه دولت‌های مربوط، در این خصوص با یکدیگر به توافق کامل دست یابند.^{۴۵} ثانیاً در حوزه قراردادی مطابق ماده ۳۱ کنوانسیون ۱۹۶۹ وین در مورد حقوق معاهدات به منظور تفسیر هر معاهده می‌توان از اسناد مرتبط با آن معاهده استفاده کرد. کنوانسیون خزر در مقدمه به اصول و موازین منشور ملل متحد و حقوق بین‌الملل متوسل شده و در عمل نیز مقررات این کنوانسیون تحت تأثیر مقررات حقوق بین‌الملل به‌ویژه کنوانسیون حقوق دریا نگاشته شده است. بر این اساس در تفسیر کنوانسیون خزر، توسل به مقررات حقوق بین‌الملل به‌ویژه کنوانسیون حقوق دریا حائز اهمیت است.

در نهایت می‌توان چنین بیان کرد که هرچند تسری مقررات حقوق بین‌الملل به دریای خزر در درجه اول، منوط به اراده موافق کلیه کشورهای عضو کنوانسیون خزر است، به‌طور کلی با در نظر گرفتن دو مؤلفه تأثیری‌پذیری کنوانسیون خزر از مقررات حقوق بین‌الملل به‌ویژه کنوانسیون حقوق دریا و همچنین عدم تعارض مقررات کنوانسیون اخیر با اصول کنوانسیون خزر نظیر اصل ممنوعیت مداخله و حضور کشورهای ثالث در دریای خزر می‌توان اظهار کرد که مقررات اخیر قابل تسری به کنوانسیون خزر است و می‌تواند به‌عنوان راهکار در حل و فصل اختلاف‌های صلاحیتی آتی راهگشا باشد.

42. Tanaka, Yoshifumi, *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, 2012, p. 84.

43. *Ibid.*

44. ممتاز، جمشید و سعید میرزایی ینگجه؛ «رژیم حقوقی دریای خزر: دیدگاه‌های ایران»، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز؛ شماره ۳۵، پاییز ۱۳۸۰، ص ۱۰ & <http://hadianalireza.blogfa.com/post/102>

45. صادقیان، نادعلی؛ «مروری بر نظام حقوقی دریای خزر از دریچه اسناد و معاهدات»، فصلنامه گنجینه اسناد، شماره ۶۷، پاییز ۱۳۸۶، ص ۵۶.

همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، یکی از جلوه‌های حاکمیت، اعمال صلاحیت است، هرچند هر اعمال صلاحیتی لزوماً به معنای حاکمیت نیست. دولت‌های ساحلی خزر به‌موجب کنوانسیون خزر از برخی صلاحیت‌های تقنینی، قضایی و اجرایی در منطقه آب‌های سرزمینی برخوردارند. در عین حال، این کنوانسیون در رابطه با بسیاری از موضوع‌های صلاحیتی در منطقه مزبور ساکت است. با تعیین ماهیت حقوقی آب‌های سرزمینی دریای خزر می‌توان به بسیاری از این ابهامات پاسخ داد. ماهیت حقوقی این منطقه در کنوانسیون حقوق دریا مبهم است. هرچند از یک سو ماده ۲ کنوانسیون مزبور به «حاکمیت دولت ساحلی» در دریای سرزمینی اشاره کرده است، از سوی دیگر مواد ۲۷ و ۲۸ این کنوانسیون، عدم اعمال صلاحیت قضایی توسط دولت ساحلی در دریای سرزمینی را مفروض گرفته‌اند و نیز ماده ۲۱ این کنوانسیون، مصادیق صلاحیت تقنینی دولت ساحلی را به‌طور احصائی برشمرده است (قوانین مربوط به کشتی‌رانی، حفاظت از کابل‌ها و لوله‌ها، شیلات، آلودگی، تحقیقات علمی و گمرکات، امور مالی، مهاجرت و بهداشت) که بیانگر این است که اصل بر عدم صلاحیت دولت ساحلی است. موضوعات احصائی، تقریباً تمام موضوعات قابل تحقق در این منطقه را پوشش داده است و به‌نوعی تخصیص اکثر وارد شده است. با این حال، اصل در صلاحیت قضایی در آب‌های سرزمینی، عدم حاکمیت است (مواد ۲۷ و ۲۸). در مورد صلاحیت اجرایی نیز با توجه به اینکه این صلاحیت در اکثر موارد تابع صلاحیت قضایی است، در نتیجه، اصل بر عدم حاکمیت است. در مجموع می‌توان گفت که ماهیت حقوقی این منطقه از منظر کنوانسیون حقوق دریا در رابطه با صلاحیت قانونگذاری، حاکمیت نسبی و در رابطه با صلاحیت‌های قضایی و اجرایی، عدم حاکمیت است.

کنوانسیون خزر نیز مانند کنوانسیون حقوق دریا در مواد ۱ و ۶ و ۱۳ به حاکمیت دولت ساحلی تصریح کرده است اما در بند ۸ ماده ۱۱ به‌طور احصائی مصادیق صلاحیت تقنینی دولت ساحلی را برشمرده است. از آنجا که عموم موضوعات قابل تحقق در این منطقه در صلاحیت دولت ساحلی قرار گرفته است می‌توان گفت که عملاً حاکمیت دولت در این منطقه فرض گرفته شده است. در حوزه صلاحیت‌های قضایی و اجرایی نیز رویکرد کنوانسیون خزر، عدم حاکمیت دولت ساحلی است. در مجموع، ماهیت حقوقی آب‌های سرزمینی از منظر کنوانسیون خزر، مشابه رویکرد کنوانسیون حقوق دریا است.

۳. صلاحیت تقنینی در آب‌های سرزمینی دریای خزر

کنوانسیون خزر به‌طور گسترده به مسئله صلاحیت تقنینی دولت‌های ساحلی دریای خزر توجه کرده است. یکی از مهم‌ترین موضوع‌های مشمول صلاحیت تقنینی دولت ساحلی، حق «عبور

بی‌ضرر»^{۴۶} است. کنوانسیون خزر بدون استفاده از عبارت «عبور بی‌ضرر»^{۴۷} تصریح می‌کند که «کشتی‌های تحت پرچم طرف‌ها می‌توانند برای منظورهای زیر، در آب‌های سرزمینی دریانوردی کنند: الف) عبور از این آب‌ها بدون وارد شدن به آب‌های داخلی یا توقف در لنگرگاه یا تأسیسات بندری خارج از آب‌های داخلی؛ یا ب) عزیمت به سوی آب‌های داخلی یا خروج از آن یا توقف در لنگرگاه یا تأسیسات بندری. همچنین این عبور نباید محل صلح، نظم حسنه یا امنیت دولت ساحلی باشد. عبور از آب‌های سرزمینی باید به‌طور پیوسته و سریع باشد. چنین عبوری باید مطابق با این کنوانسیون انجام شود»^{۴۸}. مطابق کنوانسیون مزبور، «دولت ساحلی می‌تواند درباره عبور کشتی‌های سایر طرف‌ها از آب‌های سرزمینی خود در زمینه‌های ایمنی دریانوردی و تنظیم تردد دریایی، حفاظت از سیستم‌های کمک ناوبری و تجهیزات و نیز سایر تجهیزات یا تأسیسات، حفاظت از باف‌ها و خطوط لوله، حفظ منابع زنده دریا، جلوگیری از نقض قوانین و مقررات صید دولت ساحلی، حفاظت از محیط‌زیست دولت ساحلی و جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی آن، تحقیقات علمی دریایی و نقشه‌برداری‌های آبنگاری، جلوگیری از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی یا بهداشتی دولت ساحلی و در نهایت، تضمین امنیت ملی، قوانینی را وضع کند»^{۴۹}. به‌طور کلی می‌توان اظهار داشت که این مقرره از بند ۱ ماده ۲۱ کنوانسیون حقوق دریا اقتباس شده است. البته بند ۱ ماده ۲۱ این کنوانسیون بیانگر یک قاعده عرفی است؛ در نتیجه کلیه دولت‌های عضو جامعه بین‌المللی، فارغ از اینکه عضو این کنوانسیون باشند یا نه، از صلاحیت تقنینی در رابطه با موارد یادشده برخوردارند.^{۵۰}

46. Innocent passage

۴۷. به نظر می‌رسد عدم درج عبارت «عبور بی‌ضرر» در این کنوانسیون در این نکته نهفته است که مطابق حقوق بین‌الملل عرفی، کشتی‌های کلیه دولت‌ها اعم از دولت‌های ساحلی و غیرساحلی جهان از حق عبور بی‌ضرر برخوردارند. این درحالی است که عبور در دریای خزر مختص کشورهای ساحلی این دریا است. به عبارت دیگر می‌توان اظهار داشت که طرف‌های «کنوانسیون دریای خزر» با عدم درج عامدانه عبارت «عبور بی‌ضرر» در صدد نفی هرگونه شائبه در خصوص تسری عبور به کشورهای ثالث بوده‌اند. خاطرنشان می‌شود که حقوق بین‌الملل عرفی و قراردادی در رابطه با این مسئله که آیا کشتی‌های جنگی خارجی مطابق حقوق بین‌الملل از حق عبور بی‌ضرر در آب‌های سرزمینی برخوردارند یا نه، مبهم است. امروزه سه دیدگاه متفاوت در این رابطه وجود دارد: الف) دولت‌های غربی؛ از دیدگاه آنان عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی به‌غیر از موارد مندرج در ماده ۱۹ «کنوانسیون حقوق دریا» (فعالیت‌های محل عبور بی‌ضرر) منوط به شرط دیگری نیست؛ ب) دولت‌های میانه‌روی جهان سوم؛ از دیدگاه آنان عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی باید با اطلاع قبلی به دولت ساحلی صورت پذیرد؛ ج) سایر دولت‌های جهان سوم؛ از دیدگاه آنان عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی منوط به کسب اجازه قبلی دولت ساحلی است. ن.ک:

Boczek, Boleslaw Adam *op.cit.*, at p. 287 & Tanaka, Yoshifumi, *op.cit.*, pp. 88-89.

بیگزاده، ابراهیم؛ جزوه درسی حقوق بین‌الملل عمومی ۲، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۸۳، صص ۴۵-۴۴.

48. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, *op.cit.*, Articles. 11(1) & 11(3)

49. *Ibid.*, Article 11(8).

50. International Court of Justice, *Affaire Du Passage Par Le Grand-Belt (Finlande C. Danemark)*, United Nations Publications, 2000, p. 327.

کنوانسیون خزر نسبت به کنوانسیون حقوق دریا واجد مقرره اضافی است. بر این اساس دولت‌های عضو کنوانسیون خزر از صلاحیت وضع قوانین به منظور تضمین «امنیت ملی» نیز برخوردارند. هرچند طبق کنوانسیون حقوق دریا، امنیت ملی می‌تواند موجبی برای تعلیق عبور بی‌ضرر باشد (ماده ۲۵)، این مؤلفه مبنای قانونگذاری در این منطقه از دریا نبوده است. به تعبیری می‌توان اظهار داشت که کنوانسیون خزر، دامنه صلاحیت تقنینی دولت‌ها را توسعه بخشیده است.

این سؤال باقی است که آیا دولت ساحلی از این صلاحیت برخوردار است که قوانین و مقررات مربوط به عبور را نسبت به طراحی، ساخت، نیروی انسانی یا تجهیزات کشتی‌های سایر دولت‌های ساحلی نیز اعمال کند یا نه. کنوانسیون خزر در این خصوص ساکت است. در مقابل، بند ۲ ماده ۲۱ کنوانسیون حقوق دریا در این خصوص اعلام می‌کند که «این قوانین و مقررات شامل طراحی، ساخت، نیروی انسانی یا تجهیزات کشتی‌های خارجی نمی‌شوند مگر برای رعایت و اجرای استانداردها و اصول بین‌المللی که توسط عموم کشورها پذیرفته شده‌اند». بر این اساس، چنانچه صرفاً استانداردها و اصول بین‌المللی توسط عموم کشورها پذیرفته شود، نظیر استانداردها و اصول بین‌المللی مندرج در «کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپول)»^{۵۱}، دولت ساحلی می‌تواند از کشتی‌ها درخواست کند تا به هنگام عبور بی‌ضرر، این استانداردها و اصول بین‌المللی را رعایت کنند، حتی اگر دولت صاحب پرچم، عضو کنوانسیون مربوط نباشد. امروزه دولت‌ها متعهد به رعایت استانداردها و اصول بین‌المللی پذیرفته شده هستند. در صورتی که سطح استانداردها خیلی پایین باشد، به نظر می‌رسد به‌جای اقدام یکجانبه به منظور توقیف کشتی‌های با استاندارد پایین یا ممانعت از ورود آن‌ها به آب‌های سرزمینی، راهکار درست، ارائه گزارش به سازمان بین‌المللی دریایی (ایمو)^{۵۲} باشد.^{۵۳} بنابراین در چارچوب کنوانسیون حقوق دریا به‌جز استثنای فوق، دولت‌ها نمی‌توانند صلاحیت تقنینی خود را نسبت به طراحی، ساخت، نیروی انسانی یا تجهیزات کشتی‌های خارجی اعمال کنند.

صلاحیت تقنینی دولت‌های عضو کنوانسیون خزر در رابطه با عبور از آب‌های سرزمینی مطلق نبوده، در مواردی با محدودیت‌هایی همراه است. یکی از این محدودیت‌ها، تعهد به اطلاع‌رسانی در مورد خطرات حین عبور است. کنوانسیون خزر در این خصوص اظهار می‌دارد: «چنانچه هر طرف از هرگونه خطری برای دریانوردی در آب‌های سرزمینی خود آگاه شود، آن را

51. International Convention on Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

52. International Maritime Organisation (IMO)

53. Anderson, David. *Modern Law of the Sea: Selected Essays*, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, pp. 108-109.

به نحو مناسب اطلاع‌رسانی خواهد کرد».^{۵۴} این مقررہ پیش‌تر در بند ۲ ماده ۱۶ طرح پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل راجع به حقوق دریا، مصوب ۱۹۵۶، بند ۲ ماده ۱۵ کنوانسیون ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت، مصوب ۱۹۵۸ و بند ۲ ماده ۲۴ کنوانسیون حقوق دریا انعکاس یافته است.^{۵۵} این تعهد در حوزه رویه قضایی بین‌المللی نیز مورد توجه قرار گرفته است. به‌طور مثال در قضیه کانال کورفو،^{۵۶} دیوان بین‌المللی دادگستری با عنایت به وقایع و ملاحظات به‌عمل‌آمده، نتیجه می‌گیرد که مین‌گذاری‌هایی که منجر به انفجارهای ۲۲ اکتبر شده، نمی‌توانسته بدون آگاهی آلبانی انجام شود. این آگاهی متضمن تعهداتی نظیر اطلاع‌رسانی در مورد میدان مین کشف‌شده و اخطار به کشتی‌های جنگی^{۵۷} انگلیسی در مواجهه با خطر بوده که مطابق شواهد، مقام‌های آلبانیایی در این زمینه قصور کرده‌اند.^{۵۸} امروزه تعهد به اطلاع‌رسانی راجع به خطرات ناشی از عبور به‌عنوان قاعده حقوق بین‌الملل عرفی به رسمیت شناخته شده؛ در نتیجه، کلیه دولت‌های جامعه جهانی مکلف به اطلاع‌رسانی راجع به خطرات ناشی از عبور

54. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, *op.cit.*, Article 11(16)(b).

55. Fitzmaurice, Malgosia. Andenas, Mads. Tanzi, Attila. Wouters, Jan. *General Principles and the Coherence of International Law*, Brill. Publishers, 2019, at p. 51.

56. *The Corfu Channel Case*

در ۲۲ اکتبر ۱۹۴۶ دو رزمناو و ۲ ناوشکن بریتانیایی، بندر کورفو در دولت آلبانی را به سمت «تنگه کورفو شمالی» که سابقاً مین‌روبی شده بود ترک کردند. در بیرون از خلیج ساراندا یکی از ناوشکن‌ها به نام سومارز با مین برخورد کرد و به شدت آسیب دید. ناوشکن دیگر، ولتر به کمک آن شتافت و در حالی که ناوشکن خسارت‌دیده را یدک می‌کشید با یک مین دیگر برخورد کرد و خسارات زیادی دید. کشتی‌های بریتانیا سه هفته پس از انفجارهای ۲۲ اکتبر یعنی در ۱۲ و ۱۳ نوامبر ۱۹۴۶ بدون کسب اجازه از دولت آلبانی در آب‌های سرزمینی آلبانی مین‌روبی کردند. پس از شکست مذاکرات دیپلماتیک طرفین برای حل اختلاف، بریتانیا مسئله را به شورای امنیت ارجاع داد. شورای امنیت با صدور قطعنامه‌ای در آوریل ۱۹۴۷، به دو طرف توصیه کرد که فوراً اختلاف را به دیوان بین‌المللی دادگستری ارجاع دهند. پس از ثبت دادخواست توسط بریتانیا و رد ایراد مقدماتی آلبانی راجع به صلاحیت دیوان، دو دولت طی موافقت‌نامه خاصی اختلاف را به دیوان بین‌المللی دادگستری ارجاع دادند.

Xue, Hanqin. *Jurisdiction of the International Court of Justice*, Brill Publishers, 2017, pp. 43-44 & *The Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland/Albania)*, ICJ Reports, Judgment of April 9th, 1949, pp. 12-33.

57. Warships

مطابق ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریا و ماده ۱ کنوانسیون دریای خزر، کشتی جنگی «کشتی متعلق به نیروهای مسلح یکی از طرف‌ها که دارای علائم خارجی متمایزکننده تابعیت آن بوده، تحت فرماندهی افسری است که به‌طور رسمی توسط دولت آن طرف منصوب شده است و نام وی در فهرست خدمات ذی‌ربط یا معادل آن درج شده و دارای خدمه‌ای است که تابع نظام نیروهای مسلح منظم هستند». بر این اساس چنین کشتی باید در درجه اول، متعلق به نیروهای مسلح یکی از طرف‌ها باشد نه لزوماً نیروی دریایی آن؛ در درجه دوم، نام افسر فرمانده باید در فهرست خدمات ذی‌ربط یا معادل آن درج شود نه در فهرست نیروی دریایی آن؛ در درجه سوم، خدمه باید تابع نظام نیروهای مسلح منظم باشد نه تابع نظام دریایی منظم. در برخی موارد، دولت‌ها نیروهای دریایی خودشان را تعیین نمی‌کنند اما از کشتی‌های دولتی به‌جز کشتی‌های پلیس به منظور اهداف نظامی و امنیتی استفاده می‌کنند.

Gill, Terry D., Fleck, Dieter. *The Handbook of the International Law of Military Operations*, Oxford University Press, 2011, p. 337.

58. *The Corfu Channel Case, op.cit.*, 22-23.

از دیگر محدودیت‌ها در این زمینه می‌توان به انتشار قوانین اشاره کرد. اصولاً انتشار قوانین توسط دولت‌ها جنبهٔ درون‌مرزی دارد (چه در مورد قوانین داخلی و چه در مورد معاهدات بین‌المللی که در داخل پذیرفته شده‌اند). به عبارت دیگر، دولت‌ها تکلیفی به انتشار قوانین خود در سطح برون‌مرزی ندارند. اما کنوانسیون خزر در اقدامی مبتکرانه و هوشمندانه در راستای تأمین هرچه بیشتر نظم و امنیت دریایی، دولت ساحلی را مکلف می‌کند که قوانین مرتبط با عبور را علاوه بر سطح درون‌مرزی، در سطح برون‌مرزی نیز «منتشر» کند.^{۶۰} در مقابل، بند ۳ ماده ۲۱ کنوانسیون حقوق دریا صرفاً دولت‌های ساحلی را مکلف به «اطلاع‌رسانی» در مورد قوانین مصوب در رابطه با عبور کرده است. بنابراین صرف اطلاع‌رسانی در مورد قوانین مزبور کفایت نمی‌کند و دولت‌های ساحلی دریای خزر مکلف‌اند مفاد قوانین مزبور را منتشر کنند.

همچنین صلاحیت تقنینی دولت‌های ساحلی مقید به رعایت اصل عدم تبعیض است. مطابق کنوانسیون خزر، «دولت ساحلی باید در ظاهر یا در واقع علیه کشتی‌های تحت پرچم دیگر طرف‌ها یا علیه کشتی‌هایی که به حمل بار به، از، یا از طرف هر دولتی می‌پردازد، تبعیض قائل نشود».^{۶۱} این مقرر از قسمت (ب) بند ۱ ماده ۲۴ کنوانسیون حقوق دریا اقتباس شده است. بر این اساس ضروری است که مقررات دولت ساحلی متضمن «اصل رفتار ملی»^{۶۲} بین کشتی‌های متبوع دولت ساحلی و سایر دولت‌ها باشد. به همین ترتیب، ممنوعیت تبعیض شامل کشتی‌های حمل کالا به، از، یا از طرف هر دولتی به منظور حمایت، هم در برابر اعمالی است که آشکارا تبعیض‌آمیز هستند و هم اعمالی که آشکارا تبعیض‌آمیز نیستند.^{۶۳} امروزه اصل عدم تبعیض، به‌عنوان اصل کلی حقوق بین‌الملل به رسمیت شناخته شده است. در نتیجه، کلیهٔ دولت‌ها در وضع قوانین خود باید این اصل را لحاظ کنند.^{۶۴}

در نهایت دولت‌های ساحلی از صلاحیت وضع مقررات در زمینهٔ جداسازی عبور و مرور و تعیین مسیر تردد برخوردارند. کنوانسیون خزر در این خصوص مقرر می‌دارد «هر طرف می‌تواند در صورت ضرورت و با توجه به ایمنی دریانوردی، از کشتی‌های تحت پرچم سایر طرف‌ها که از آب‌های سرزمینی آن دولت عبور می‌کنند بخواهد که از خطوط دریایی و طرح‌های تفکیک تردد

59. Fitzmaurice, Malgosia. Andenas, Mads. Tanzi, Attila. Wouters, *op.cit.*, p. 337.

60. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, *op.cit.*, Article 11(9).

61. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, *op.cit.*, Article 11(16)(b).

62. Principle of National Treatment

63. Nordquist, Myron H., *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*, Martinus Nijhoff Publishers, Vol. 2, 1985, p. 226.

64. United Nations Office of the High Commissioner for Human Rights, International Bar Association, *Human Rights in the Administration of Justice: A Manual on Human Rights for Judges, Prosecutors and Lawyers*, United Nations Publications, 2003, p. 879.

که ممکن است برای تنظیم عبور کشتی‌ها از آب‌های سرزمینی خود تعیین کرده یا مقرر داشته است استفاده کنند.^{۶۵} صلاحیت مزبور برخلاف کنوانسیون حقوق دریا در کنوانسیون خزر با محدودیتی همراه نیست. بند ۳ ماده ۲۲ کنوانسیون حقوق دریا صلاحیت تقنینی دولت‌ها در زمینه جداسازی ترافیکی و تعیین مسیر تردد را مقید به رعایت توصیه سازمان‌های صلاحیت‌دار بین‌المللی، توجه به خصوصیات ویژه کشتی‌ها و آبراه‌های خاص، سنگینی ترافیک و عبور و مرور و غیره... می‌کند. همچنین ماده ۱۰ «کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا»،^{۶۶} مصوب ۱۹۷۲ به‌طور خاص، شروط و ضوابط مربوط به طرح‌های جداسازی تردد نظیر ممنوعیت قطع خطوط جداسازی تردد، حرکت در جهت عمومی جریان تردد، موارد اضطراری و غیره را معین کرده است. بر این اساس دولت‌های عضو متعهدند این موارد را در قوانین داخلی خود لحاظ کنند.^{۶۷}

۴. صلاحیت قضایی در آب‌های سرزمینی دریای خزر

برخلاف صلاحیت تقنینی، صلاحیت قضایی در کنوانسیون خزر چندان مورد توجه قرار نگرفته است. کنوانسیون خزر در این خصوص به ذکر یک مقررۀ کلی اکتفا کرده است. مطابق این کنوانسیون، «هر طرف بر کشتی‌های تحت پرچم خود در دریای خزر اعمال صلاحیت خواهد کرد».^{۶۸} هرچند سیاق این مقررۀ بر این امر دلالت دارد که دولت صاحب پرچم نسبت به دعاوی مربوط به کشتی در مناطق دریایی از جمله آب‌های سرزمینی از صلاحیت کیفری و مدنی برخوردار است، این سؤال باقی است که آیا صلاحیت دولت صاحب پرچم در این خصوص مطلق است؟^{۶۹} به نظر می‌رسد بهترین راهکار به منظور حل این تعارض، رجوع به قواعد حقوق بین‌الملل دریا باشد. بند ۱ ماده ۲۷ کنوانسیون حقوق دریا بیان می‌دارد که «صلاحیت کیفری دولت ساحلی نباید بر عرشۀ کشتی خارجی در حال عبور از آب‌های سرزمینی اعمال شود، مگر در موارد زیر:

- (الف) آثار جرم به کشور ساحلی سرایت یابد.
- (ب) جرم از نوعی باشد که آرامش کشور یا نظم عمومی آب‌های سرزمینی آن را مختل کند.
- (ج) ناخدای کشتی یا نماینده سیاسی یا مأمور کنسولی کشور صاحب پرچم کشتی از مقامات محلی تقاضای کمک کرده باشند؛ یا

65. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, *op.cit.*, Article 11(11).

66. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea

67. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, Article 10.

68. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, *op.cit.*, Article 12.

69. *Ibid.*, Article 6.

د) این گونه اقدام‌ها برای سرکوب قاچاق مواد مخدر یا روان‌گردان^{۷۰} ضروری باشند». به نظر می‌رسد عبارت «نباید»^{۷۱} نشان‌دهنده این باشد که اعمال صلاحیت کیفری ممنوع شده است مگر در مواردی که دولت ساحلی از صلاحیت در خصوص اعمال صلاحیت کیفری برخوردار است. محدودیت مزبور در خارج از محدوده دریانوردی آب‌های سرزمینی اعمال نمی‌شود، چرا که مطابق بند ۲ ماده ۲۷ این کنوانسیون، دولت ساحلی می‌تواند صلاحیت کیفری خود را نسبت به کشتی‌ای که از آب‌های داخلی وارد آب‌های سرزمینی شده است اعمال کند. با وجود این، مطابق بند ۵ ماده ۲۷ کنوانسیون مزبور، چنانچه جرمی قبل از ورود کشتی به آب‌های سرزمینی اتفاق بیفتد، دولت ساحلی مطابق کنوانسیون مزبور نمی‌تواند صلاحیت کیفری خود را اعمال کند، البته به شرط اینکه کشتی مزبور که از بندر کشور خارجی می‌آید فقط از آب‌های سرزمینی بدون ورود به آب‌های داخلی عبور کند. این یک ممنوعیت الزامی در خصوص اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در آب‌های سرزمینی است.^{۷۲} البته بند ۵ ماده ۲۷ کنوانسیون مزبور واجد یک مقررۀ استثنایی در مورد قسمت ۱۲ (حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی) کنوانسیون مزبور است. این مقررۀ به صراحت حق دولت ساحلی را در اعمال صلاحیت کیفری نسبت به کشتی‌های خارجی که محیط‌زیست دریایی را آلوده می‌کنند تأیید می‌کند.^{۷۳} مطابق بند ۲ ماده ۲۲۰ کنوانسیون حقوق دریا در صورتی که کشتی خارجی حین عبور از آب‌های سرزمینی دولت ساحلی، قوانین و مقررات مصوب آن کشور مطابق با این کنوانسیون یا مقررات و استانداردهای بین‌المللی قابل اعمال برای جلوگیری، کاهش یا کنترل آلودگی از کشتی‌ها را نقض کند، دولت ساحلی می‌تواند مطابق با قوانین خود، دادرسی و اقدام‌های قضایی شامل توقیف کشتی را شروع کند. در هر صورت در آب‌های سرزمینی، اصل بر صلاحیت کیفری دولت صاحب

۷۰. جهت آشنایی با قواعد تکمیلی پیرامون مبارزه و سرکوب قاچاق مواد مخدر و روان‌گردان، ن.ک:

Single Convention on Narcotic Drugs (1961) and its Protocol (1972) & Convention on Psychotropic Substances (1971) & UN Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances (1988).

کنوانسیون اخیر، دولت‌های عضو را مکلف می‌کند تا با نهایت توان خود و با در نظر گرفتن مقررات حقوق بین‌الملل دریاها به منظور سرکوب حمل‌ونقل بین‌المللی مواد مخدر یا روان‌گردان از طریق دریا که مغایر با مفاد کنوانسیون ۱۹۶۱ و پروتکل ۱۹۷۲ آن و همچنین کنوانسیون ۱۹۷۱ است، همکاری لازم را به عمل آورند. این کنوانسیون همچنین تدابیر جامعی را علیه حمل‌ونقل مواد از جمله مقررات ضد پول‌شویی و تغییر مواد شیمیایی مقرر می‌کند.

Vrancken, P. H. G. *South Africa and the Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, p. 150 & <https://www.unodc.org/unodc/en/treaties/illicit-traffic.html>

71. Should not

72. Tanaka, Yoshifumi, *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, 2012, pp. 94-95.

73. Pozdnakova, Alla, *Criminal Jurisdiction over Perpetrators of Ship-Source Pollution: International Law, State Practice and EU Harmonisation*, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, p. 98.

پرچم است مگر در مواردی که به صورت استثنایی در کنوانسیون مزبور ذکر شده باشند.^{۷۴} در مورد دعاوی مدنی، بند ۱ ماده ۲۸ کنوانسیون حقوق دریا اعلام می‌دارد که «کشور ساحلی نباید یک کشتی خارجی در حال عبور از آب‌های سرزمینی را برای اعمال صلاحیت مدنی در مورد یک شخص واقع در آن کشتی متوقف یا از مسیر خود منحرف کند». این مقرر که عیناً از بند ۱ ماده ۲۰ «کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه نظارت» (۱۹۵۸)^{۷۵} اقتباس شده، امروزه بیانگر قاعده عرفی است که به موجب آن، کشتی تجاری خارجی در حال عبور از آب‌های سرزمینی نباید توسط دولت ساحلی صرفاً به خاطر اعمال صلاحیت مدنی در خصوص شخص داخل کشتی، در معرض هرگونه توقیف قرار گرفته یا از مسیر خود منحرف شود. مقرر مزبور درباره صلاحیت مدنی بر اشخاص است که داخل کشتی خارجی در آب‌های سرزمینی حضور دارند.^{۷۶} با وجود این، صلاحیت مدنی دولت ساحلی در موارد استثنایی نظیر بند ۶ ماده ۲۲۰ در خصوص تخلیه زباله و ایجاد خسارت عمده یا تهدید به خسارت عمده به منافع دولت ساحلی پذیرفته شده است.

در مورد دعاوی کیفری و مدنی کشتی‌های جنگی و دولتی که برای مقاصد غیرتجاری به کار می‌روند، کنوانسیون خزر اظهار می‌دارد که «هیچ چیز در این کنوانسیون به مصونیت کشتی‌های جنگی و کشتی‌های دولتی که برای مقاصد غیرتجاری به کار می‌روند، خدشه‌ای نمی‌رساند».^{۷۷} این مقرر عیناً از ماده ۳۲ کنوانسیون حقوق دریا اقتباس شده و بر عدم صلاحیت کیفری و مدنی دولت ساحلی خزر به دلیل برخورداری این کشتی‌ها از مصونیت دلالت دارد. همچنین ماده ۳ «کنوانسیون بین‌المللی بروکسل در زمینه یکنواخت‌سازی برخی قواعد مربوط به مصونیت‌های کشتی‌های دولتی»^{۷۸} اظهار می‌دارد که کشتی‌های جنگی، کشتی‌های دولتی نظیر کشتی‌های گشتی، گمرگی، بهداشتی و غیره به دلیل برخورداری از مصونیت نباید مورد توقیف، ضبط و هرگونه رسیدگی قضایی قرار بگیرند. البته برخورداری این کشتی‌ها از مصونیت به معنای عدم مسئولیت آن‌ها نیست. بنابراین مصونیت قضایی این کشتی‌ها در آب‌های سرزمینی کشور ساحلی، آنان را از تعقیب قضایی کشور صاحب پرچم معاف نخواهد کرد. همچنین مطابق کنوانسیون خزر، «دولت صاحب پرچم بابت هرگونه ضرر یا خسارت وارده به دولت ساحلی توسط کشتی‌های جنگی و دولتی متبوع خود در حین عبور از آب‌های سرزمینی آن، ورود به این آب‌ها و

74. Antonovich Kovalev, Aleksandr. *Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches*, Eleven International Publishing, 2004, p. 32.

75. Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958.

76. Yang, Haijiang. *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea* Springer Publishers, 2006, at p. 258.

77. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, *op.cit.*, Article 12(4).

78. Brussels International Convention for the Unification of Certain Rules Concerning the Immunity of State-Owned Ships, 1926.

لنگرانداختن در آنجا یا عدم رعایت مفاد این کنوانسیون یا سایر موازین حقوق بین‌الملل، مسئولیت بین‌المللی دارد».^{۷۹} این مقرر از ماده ۳۱ کنوانسیون حقوق دریا اقتباس شده است. در نهایت باید اذعان کرد که مطابق حقوق بین‌الملل عرفی، همه کشتی‌های تحت اداره دولت و نیز کشتی‌های جنگی از مصونیت کامل برخوردارند و در صورتی که قوانین دولت ساحلی را نقض کنند، دولت صاحب پرچم در برابر آن دولت مسئولیت بین‌المللی خواهد داشت.^{۸۰}

۵. صلاحیت اجرایی در آب‌های سرزمینی دریای خزر

مطابق کنوانسیون خزر، دولت ساحلی در صورت ارتکاب فعالیت‌های مخل صلح، نظم حسنه یا امنیت نظیر تهدید یا توسل به زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی آن، انجام رزمایش یا تمرین با هر نوع تسلیحات،^{۸۱} تبلیغات با هدف اثرگذاری بر توان دفاعی یا امنیت آن، پرتاب، فرودآوردن یا بر روی عرشه سوارکردن هر نوع هواپیما^{۸۲} یا ادوات نظامی و کنترل کردن آن، شناورسازی، به زیر آب بردن یا بر روی عرشه سوارکردن هرگونه ادوات نظامی و کنترل نمودن آن، بارگیری یا تخلیه هرگونه کالا یا ارز، سوار یا پیاده کردن هر شخص برخلاف قوانین و مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی یا بهداشتی آن، هرگونه اقدام آلودگی عمدی و جدی مغایر با این کنوانسیون، هرگونه فعالیت صیادی، انجام فعالیت‌های تحقیقاتی یا آبنگاری، هر اقدامی با هدف ایجاد اختلال در هر سامانه ارتباطی یا هرگونه تسهیلات یا تأسیسات دیگر دولت ساحلی، هرگونه فعالیت دیگری که ارتباط مستقیمی با عبور از آب‌های سرزمینی نداشته باشد،

79. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, *op.cit.*, Article 11(15).

80. Churchill, Robin Rolf. Lowe, Alan Vaughan. *The Law of the Sea*, Manchester University Press, 1983, p. 83.

۸۱. برخی معتقدند که حمل سلاح‌ها، نگهداری یا انبار آن‌ها نمی‌تواند رزمایش یا تمرین تلقی شود. به همان ترتیب، کاربرد سلاح به قصد دفاع مشروع در برابر تهدیدات واقعی دزدان دریایی، سارقان مسلح یا تروریست‌ها، رزمایش یا تمرین محسوب نمی‌شود.

Williams, Simon. *Maritime Security: The Concept of Innocent Passage*, The Maritime Executive, 2014. Available at: <https://www.maritime-executive.com/features/Maritime-Security-Private-The-Concept-of-Innocent-Passage>

۸۲. حاکمیت دولت ساحلی بر آب‌های سرزمینی بر فضای هوایی آن تسری می‌یابد. بنابراین هوانوردی بر فراز آب‌های سرزمینی منوط به کسب اجازه از دولت ساحلی است. در نتیجه حق عبور از آب‌های سرزمینی مختص کشتی‌ها بوده و هواپیماها از این حق محروم‌اند. کنوانسیون دریای خزر در این خصوص در ماده ۶ بیان می‌کند که «حاکمیت هر طرف در خارج از قلمرو خشکی و آب‌های داخلی آن بر باریکه‌ای از دریای مجاور که آب‌های سرزمینی نامیده می‌شود، و همچنین بر بستر و زیر بستر آن و نیز بر فضای هوایی آن تسری می‌یابد». البته این کنوانسیون در بند ۱۶ ماده ۳ آزادی پروازهای عبوری توسط هواپیماهای غیرنظامی طبق مقررات سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری را به رسمیت می‌شناسد. پذیرش این مقرر مبتنی بر اراده موافق دولت‌ها بوده و فی‌نفسه دایره حق عبور در آب‌های سرزمینی را به هواپیماها تسری نمی‌دهد.

Zou, Keyuan, *Law of the Sea in East Asia: Issues and Prospects*, Routledge Publishers, 2013, at p. 14.

می‌تواند صلاحیت اجرایی خود را به منظور جلوگیری از عبور از آب‌های سرزمینی که ناقض موارد فوق هستند اعمال کند.^{۸۳} این مقرر از بند ۲ ماده ۱۹ و بند ۱ ماده ۲۵ کنوانسیون حقوق دریا اقتباس شده است. هرچند اعمال صلاحیت اجرایی دولت ساحلی در خصوص فعالیت‌های محل عبور بی‌ضرر در حقوق بین‌الملل عرفی تأیید شده است، در مورد اشکال اعمال آن اتفاق نظر وجود ندارد.^{۸۴} برخی با استناد به عبارت «به منظور جلوگیری»^{۸۵} اظهار داشته‌اند که به‌جز اخراج یا درخواست به منظور توقف فعالیت محل عبور، دولت ساحلی نمی‌تواند به سایر اشکال تدابیر اجرایی نظیر بازرسی فیزیکی یا بازداشت متوسل شود. در مقابل چنین تفسیری، به‌طور گسترده پذیرفته شده است که در خصوص کشتی متخلف، دولت ساحلی از کلیه اشکال صلاحیت اجرایی برخوردار است.^{۸۶}

همچنین در حقوق بین‌الملل قراردادی، مطابق بند ۲ ماده ۲۵ کنوانسیون حقوق دریا در صورتی که کشتی در آب‌های داخلی حرکت کند یا به تأسیسات بندری خارج از آب‌های داخلی وارد شود، کشور ساحلی می‌تواند برای جلوگیری از نقض شروطی که پذیرش و ورود کشتی‌ها به آب‌های داخلی یا تسهیلات بندری تابع آن‌ها هستند، صلاحیت اجرایی خود را حسب مورد اعمال کند.^{۸۷} کنوانسیون خزر در تأیید این مقرر بین‌المللی اعلام می‌کند که «دولت ساحلی همچنین حق دارد در مورد کشتی‌هایی که عازم آب‌های داخلی هستند یا قصد توقف در تجهیزات بندری خارج از آب‌های داخلی را دارند، برای جلوگیری از هرگونه نقض شروطی که پذیرش کشتی‌های مذکور در آب‌های داخلی یا چنین توقیفی منوط به آن شده است، اقدام‌های ضروری را به عمل آورد».^{۸۸}

یکی از جلوه‌های بارز اعمال صلاحیت اجرایی دولت ساحلی، تعلیق عبور در آب‌های سرزمینی است. کنوانسیون خزر در این خصوص اعلام می‌کند که «هر طرف می‌تواند بدون تبعیض در شکل یا در عمل علیه کشتی‌های تحت پرچم سایر طرف‌ها، در مناطق مشخص شده‌ای از آب‌های سرزمینی خود، عبور آن کشتی‌ها را موقتاً به حالت تعلیق درآورد، منوط به آنکه چنین تعلیقی برای حفظ امنیت‌اش ضروری باشد. چنین تعلیقی تنها پس از انتشار مقتضی قابل اعمال خواهد بود»^{۸۹} به‌طور مثال، دولت مکزیک در ۲۰۱۵ به منظور انجام

83. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, *op.cit.*, Article 11(6) & 11(7).

84. Vrancken, Patrick H.G. *op.cit.*, at p. 143.

85. To prevent

86. Molenaar, Erik, *Coastal State Jurisdiction Over Vessel-Source Pollution*, Kluwer Law International B.V Publisher, 1998, p. 249.

87. Soyer, Baris. Tettenborn, Andrew. *Pollution at Sea: Law and Liability*, Taylor & Francis Publishers, 2013, p. 230.

88. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, *op.cit.*, Article 11(12).

89. *Ibid.*, Article 11(13).

تمرین‌های نظامی، حق عبور بی‌ضرر را به‌طور موقت به حالت تعلیق درآورد.^{۹۰} اعمال صلاحیت اجرایی در این مقرر، منوط به تحقق کلیه شروط فوق است. در نتیجه، صرف وجود ضرورت امنیتی جهت اعمال صلاحیت اجرایی توسط دولت ساحلی کافی نیست. کنوانسیون خزر برخلاف بند ۳ ماده ۲۵ کنوانسیون حقوق دریا^{۹۱} از طرح عبارت «از جمله تمرین‌های نظامی»^{۹۲} خودداری کرده است. ذکر عبارت تمرین نظامی بیانگر این بود که نه‌تنها آنچه ضروری است، بلکه آنچه برای حفاظت امنیت دولت ساحلی مصلحت است، به‌عنوان توجیه تعلیق موقت عبور پذیرفته می‌شود.^{۹۳} در نتیجه می‌توان اظهار داشت که در حوزه قراردادی، رویکرد امضاکنندگان کنوانسیون خزر مضیق‌تر از امضاکنندگان کنوانسیون حقوق دریا است. اما در حوزه عرفی، حق عبور بی‌ضرر به حق تعلیق عبور بی‌ضرر که در حقوق بین‌الملل عرفی به رسمیت شناخته شده و در ماده ۲۵ کنوانسیون حقوق دریا منعکس شده محدود می‌شود.^{۹۴} در نتیجه، دولت‌های ساحلی دریای خزر می‌توانند با استناد به انجام تمرین‌های نظامی، عبور بی‌ضرر در آب‌های سرزمینی این دریا را تعلیق کنند.

مطابق مفاد کنوانسیون خزر، «چنانچه کشتی جنگی یا کشتی دولتی که برای مقاصد غیرتجاری مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد، قوانین و مقررات دولت ساحلی درباره عبور از آب‌های سرزمینی را رعایت نکند و هرگونه درخواست رعایت آن قوانین و مقررات را نادیده گیرد، طرف مربوط می‌تواند از کشتی مزبور بخواهد که فوراً آب‌های سرزمینی آن را ترک کند».^{۹۵} این مقرر عیناً از ماده ۳۰ کنوانسیون حقوق دریا اقتباس شده و بیانگر وضعیتی است که کشتی جنگی و دولتی با نقض قوانین و مقررات دولت ساحلی، اقدامی مغایر با قاعده عرفی مصونیت کشتی‌های جنگی و دولتی انجام می‌دهد.^{۹۶} حال اگر کشتی جنگی یا دولتی به این درخواست اعتنایی نکند آیا کشور ساحلی می‌تواند با توسل به تدابیر اجرایی، آن را به انجام

90. Dixon, Martin. McCorquodale, Robert. Williams, Sarah. *Cases & Materials on International Law*, Oxford University Press, 2016, p. 362.

91. بند ۳ ماده ۲۵ کنوانسیون حقوق دریا در خصوص تعلیق عبور اذعان می‌کند که «کشور ساحلی می‌تواند بدون تبعیض ظاهری یا واقعی بین کشتی‌های خارجی، موقتاً عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی را در مناطق مشخصی از آب‌های سرزمینی معلق کند به شرطی که تعلیق برای حفظ امنیت آن کشور از جمله تمرین‌های نظامی آن ضروری باشد. این تعلیق فقط بعد از اینکه به طریق مقتضی آگهی و اعلام شده باشد معتبر و مؤثر خواهد بود».

92. Including weapons exercises

93. Churchill, Robin Rolf. Lowe, Alan Vaughan, *op.cit.*, p. 68.

94. Burke, William T., *International Law of the Sea: Documents and Notes*, Lupus Publications, 1993, pp. 1-82.

95. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, *op.cit.*, Article 12(4).

۹۶. ن.ک:

Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, *op.cit.*, Article 11(14) & The United Nations Convention on the Law of the Sea, *op.cit.*, Article 32.

الزام‌های قانونی مجبور کند؟ در پاسخ چنین به نظر می‌رسد که کشور ساحلی بتواند از هر وسیله‌ای استفاده کند تا کشتی جنگی متخلف را به ترک آب‌های سرزمینی خود مجبور کند.^{۹۷}

کنوانسیون خزر در خصوص صلاحیت اجرایی دولت ساحلی در دعاوی کیفری و مدنی مقررهای ندارد. در حقوق بین‌الملل دریاها صلاحیت اجرایی دولت ساحلی در دعاوی کیفری در برخی موارد استثنایی پذیرفته شده است. به موجب بند ۲ ماده ۲۷ کنوانسیون حقوق دریا، کشورهای ساحلی به طور صریح حق دارند در مورد جرایم ارتکاب‌یافته در کشتی ضمن عبور از آب‌های سرزمینی، پس از ترک آب‌های داخلی، تدابیر اجرایی نظیر توقیف و بازرسی اتخاذ کنند و نیز به طور ضمنی نسبت به کشتی‌هایی که مشغول عبور صرف نیستند ولی در آب‌های سرزمینی قرار دارند، از صلاحیت اجرایی برخوردارند.^{۹۸}

علاوه بر این، در مواردی که دلایل روشنی بر این باور وجود دارد که یک کشتی در حال دریانوردی در آب‌های سرزمینی یک کشور حین عبور از آنجا، قوانین و مقررات مصوب آن کشور، مطابق با بند ۲ ماده ۲۲۰ کنوانسیون حقوق دریا یا مقررات و استانداردهای بین‌المللی قابل اعمال برای جلوگیری، کاهش یا کنترل آلودگی از کشتی‌ها را نقض کرده، آن کشور می‌تواند آن کشتی را در ارتباط با نقض، بازرسی فیزیکی کند.

مطابق ماده ۲۲۴ کنوانسیون حقوق دریا، اقدام‌های اجرایی قسمت اخیر باید توسط مقامات رسمی یا کشتی‌ها و هواپیماهای جنگی و دولتی اعمال شود. با وجود این، هرچند مقررۀ اخیر به قسمت مشخصی تعلق دارد، می‌تواند به‌عنوان اصل حقوقی نسبت به کلیه اقدام‌های اجرایی نظیر توقیف و بازرسی در مورد جرایمی که در کشتی، ضمن عبور از آب‌های سرزمینی و پس از ترک آب‌های داخلی رخ می‌دهد اعمال شود.^{۹۹} صلاحیت اجرایی دولت ساحلی در دعاوی مدنی در

۹۷. ضیایی بیگدلی؛ همان، ص ۳۰۱.

98. Churchill, Robin Rolf. Lowe, Alan Vaughan, *op.cit.*, p. 81.

99. International Tribunal for the Law of the Sea, *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders/ Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances, Volume 14 (2014)*, Brill Publishers, 2015, p. 95.

اعمال اقدام‌های اجرایی توسط مقامات رسمی یا کشتی‌ها و هواپیماهای جنگی و دولتی، مختص منطقه آب‌های سرزمینی نیست. به طور مثال، مواد ۱۰۵ و ۱۰۷ کنوانسیون حقوق دریاها در خصوص راهزنان دریایی و نحوه توقیف کشتی یا هواپیمای آنان اظهار می‌کند هر کشوری می‌تواند در دریاهای آزاد، یا هر جای دیگر خارج از صلاحیت هر کشور، یک کشتی یا هواپیمای راهزن، یا یک کشتی یا هواپیمایی را که با راهزنی گرفته شده و تحت کنترل راهزنان است توقیف و اشخاص را دستگیر و اموال در کشتی یا هواپیما را توقیف کند. توقیف و بازداشت می‌تواند توسط کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای نظامی یا سایر کشتی‌ها یا هواپیماهایی که به‌طور مشخص علامت‌گذاری شده‌اند و به‌عنوان کشتی یا هواپیمای در خدمت دولت و مجاز به آن قابل احراز هویت باشند انجام شود. همچنین ماده ۱۱۰ کنوانسیون حقوق دریاها در خصوص حق بازرسی بیان می‌کند یک کشتی جنگی یا هواپیمای نظامی یا یک کشتی یا هواپیمای دولتی در صورتی که در دریاهای آزاد با یک کشتی خارجی مواجه شود، در صورت وجود دلایل منطقی برای این شک و ظن، نظیر اشتغال کشتی به راهزنی یا تجارت برده و

آب‌های سرزمینی همانند دعاوی کیفری، محدود به موارد خاصی است. مطابق بند ۲ ماده ۲۸ کنوانسیون حقوق دریا، تدابیر اجرایی در دعاوی مدنی مانند توقیف کشتی تجاری خارجی یا اجرای هر حکم حقوقی علیه آن کشتی، به وظایف و مسئولیت‌هایی که کشتی خودش در جریان یا به منظور سفر و عبور از میان آب‌های کشور ساحلی تعهد کرده است محدود می‌شود. این تعهدات در برابر حوادث معینی مثل تصادف، حمل برده، پیلوتاژ (راهنمایی کشتی‌ها) و یدک‌کشی بار می‌شوند. به عبارت دیگر، توقیف کشتی خارجی یا اجرای هر حکم حقوقی علیه آن کشتی در خصوص این تعهدات و وظایف مدنی باید ناشی از عبور باشد.^{۱۰۰}

همچنین مطابق بند ۳ ماده ۲۸ کنوانسیون حقوق دریا کشور ساحلی حق دارد بر طبق قوانین خود یک کشتی خارجی را که در آب‌های سرزمینی توقف می‌کند یا بعد از ترک آب‌های داخلی از آب‌های سرزمینی عبور می‌کند برای رسیدگی‌های حقوقی توقیف یا حکمی را علیه آن اجرا کند. بنابراین در هر دو حالت مورد اخیر، شرط اعمال صلاحیت اجرایی دولت ساحلی، حضور کشتی در محدوده آب‌های سرزمینی است. در هر صورت هرچند دولت ساحلی نسبت به آب‌های سرزمینی خود از صلاحیت اجرایی برخوردار است، مطابق عرف بین‌الملل صلاحیت اجرایی دولت ساحلی نسبت به دعاوی مدنی و کیفری کشتی خارجی در حال عبور از آب‌های سرزمینی جز در موارد استثنایی اعمال نمی‌شود.^{۱۰۱}

نتیجه

تحقیقات در کنوانسیون خزر حاکی از آن است که این کنوانسیون در خصوص بسیاری از موضوع‌های صلاحیتی در منطقه آب‌های سرزمینی، قواعد روشن و صریحی ندارد. بدون تردید، وجود چنین خلأهایی می‌تواند در درجه اول دولت‌های ساحلی دریای خزر را در مرحله اجرا با چالش‌هایی روبه‌رو و در مرحله بعد، صلح و امنیت منطقه‌ای خزر را مخدوش کند. به منظور برون‌رفت از چالش‌های صلاحیتی آتی باید از دریچه حقوق بین‌الملل به آن‌ها نگریست. موضوعات صلاحیتی در سه سطح تقنین، قضا و اجرا در حقوق بین‌الملل مورد توجه قرار گرفته است. حقوق بین‌الملل نگرش متفاوتی در رابطه با سطوح مزبور دارد. در حوزه نخست، اصل بر صلاحیت تقنینی دولت ساحلی است و صلاحیت دولت صاحب پرچم در موارد استثنایی پذیرفته

غیره می‌تواند جهت بازرسی وارد آن کشتی شود. شایان ذکر است که حق توقیف و بازدید، استثنایی بر اصل صلاحیت دولت صاحب پرچم بر کشتی‌ها در دریای آزاد است.

Boon, Kristen E. Lovelace (Jr.), *Douglas C. Piracy and International Maritime Security: Developments Through 2011*, Oxford University Press, 2012, p. 492.

100. Yang, Haijiang. *op.cit.*, p. 258.

101. Crawford, James. *Brownlie's Principles of Public International Law*, Oxford University Press, 2019, pp. 301-302.

شده است اما در حوزه‌های دوم و سوم، برعکس، اصل بر صلاحیت دولت صاحب پرچم است و صلاحیت دولت ساحلی در موارد استثنایی پذیرفته شده است.

در خصوص صلاحیت تقنینی، کنوانسیون خزر مانند کنوانسیون حقوق دریا در بند ۸ ماده ۱۱ به‌طور احصائی مصادیق صلاحیت تقنینی دولت ساحلی را برشمرده است. اما از آنجا که عموم موضوعات قابل تحقق در این منطقه در صلاحیت دولت ساحلی قرار گرفته است می‌توان اظهار داشت که عملاً در آب‌های سرزمینی دریای خزر، اصل بر صلاحیت تقنینی دولت ساحلی است و صلاحیت دولت صاحب پرچم جنبه استثنایی دارد. بر این اساس حتی در موارد تردید در شمول امری در حوزه صلاحیت تقنینی دولت ساحلی، صلاحیت تقنینی دولت ساحلی استصحاب و فقدان صلاحیت تقنینی دولت صاحب پرچم احراز می‌شود. در عین حال، این اصل مطابق بند ۹ ماده ۱۱ و قسمت (ب) بند ۱۶ همان ماده با محدودیت‌هایی همراه است. در خصوص صلاحیت قضایی به نظر می‌رسد کنوانسیون خزر در ماده ۱۲، اصل صلاحیت دولت صاحب پرچم را به‌طور کلی در مناطق دریایی مختلف از جمله آب‌های سرزمینی پذیرفته است. در نتیجه، دولت ساحلی صرفاً در موارد استثنایی تصریح‌شده در حقوق بین‌الملل از صلاحیت قضایی برخوردار است. در خصوص صلاحیت اجرایی نیز کنوانسیون خزر در مواردی استثنایی در بندهای ۶، ۷، ۱۲ و ۱۳ ماده ۱۱ و بند ۴ ماده ۱۲ اختیار اعمال تدابیر اجرایی را برای دولت‌های ساحلی مقرر کرده است. در مجموع می‌توان اظهار داشت که رویکرد صلاحیتی کنوانسیون خزر، مشابه رویکرد مقررات حقوق بین‌الملل است و مبنای قراردادن مقررات حقوق بین‌الملل، آن‌گونه که در مقدمه کنوانسیون مزبور اشاره شده از یک سو و بهره‌گیری از آن‌ها از سوی دیگر، نقش بسزایی در رفع نقایص صلاحیتی کنوانسیون خزر دارد. با وجود این باید اذعان کرد که تسری مقررات حقوق بین‌الملل در مورد صلاحیت تقنینی، اجرایی و قضایی به دریای خزر به‌طور خودکار صورت نمی‌گیرد چرا که از یک سو جامعه بین‌المللی برخلاف جامعه داخلی، جامعه طولی است. به عبارت دیگر در جامعه بین‌المللی تکثری از حاکمیت‌های برابر وجود دارد که هیچ‌یک بر دیگری رجحان ندارد. در این نظام هیچ قاعده‌ای بر دولت‌ها اعمال نمی‌شود مگر با رضایت آن‌ها. از سوی دیگر بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا، دریای خزر به‌عنوان «دریای بسته یا نیمه‌بسته» تلقی نمی‌شود. کنوانسیون مزبور دریای خزر را از شمول مقررات خود مستثنا کرده و تنظیم قوانین و مقررات ناظر بر آن‌ها را به دولت‌های ساحلی آن‌ها تفویض کرده است. البته در زمینه استفاده از مقررات حقوق بین‌الملل و به‌کارگیری آن‌ها محدودیتی وجود ندارد؛ مشروط بر آنکه همه دولت‌های ذی‌نفع در این خصوص با یکدیگر به توافق کامل دست یابند. در نتیجه، تسری مقررات حقوق بین‌الملل به دریای خزر، مستلزم اجتماع اراده موافق ۵ دولت ساحلی دریای خزر است. با عنایت

به این مسئله که تدوین‌کنندگان کنوانسیون دریای خزر، مقررات حقوق بین‌الملل را سرلوحه کاری خود قرار داده، به انعکاس این مقررات در کنوانسیون نوپای دریای خزر پرداخته‌اند، به نظر می‌رسد که تسری مقررات مزبور توسط پنج دولت ساحلی به دریای خزر، بهترین راهکار جهت حل و فصل چالش‌های صلاحیتی آتی باشد.



منابع:

الف. فارسی

- کتاب

- ≠ برانلی، یان؛ *اصول حقوق بین‌المللی عمومی*، ویرایش هشتم، جیمز کرافورد، ترجمه: محمد حبیبی مجنده، دانشگاه مفید، ۱۳۹۶.
- ≠ بیگزاده، ابراهیم؛ *جزوه درسی حقوق بین‌الملل عمومی ۲*، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۸۳.
- ≠ ضیایی بیگدلی، محمدرضا؛ *حقوق بین‌الملل عمومی*، چاپ چهل و دوم، گنج دانش، ۱۳۹۱.
- ≠ ضیایی، سیدیا سر؛ *صلاحیت دولت در حقوق بین‌الملل*، شهر دانش، ۱۳۹۶.
- ≠ ممتاز، جمشید؛ *حقوق دریاها*، مرکز مطالعات عالی بین‌المللی، ۱۳۵۴.
- ≠ موسی‌زاده، رضا؛ *بایسته‌های حقوق بین‌الملل عمومی*، چاپ چهارم، میزان، ۱۳۸۵.

- مقاله

- ≠ باوند، داوود؛ «نگرشی بر رژیم حقوقی دریای خزر: نویدها و زنده‌ها»، *فصلنامه خاورمیانه*، شماره ۶، پاییز ۱۳۷۴.
- ≠ حکاک‌زاده، محمدرضا و آرزو بزرگ دعاگو؛ «بررسی چالش‌ها و راهکارهای تعیین رژیم حقوقی دریای خزر»، *فصلنامه راهبرد*، سال بیست و پنجم، شماره ۷۸، بهار ۱۳۹۵.
- ≠ صادقیان، نادعلی؛ «مروری بر نظام حقوقی دریای خزر از دریچه اسناد و معاهدات»، *فصلنامه گنجینه اسناد*، شماره ۶۷، پاییز ۱۳۸۶.
- ≠ ضیایی، سیدیا سر؛ «مبانی نظری صلاحیت فراسرزمینی دولت از منظر حقوق بین‌الملل عمومی»، *مجله حقوقی دادگستری*، شماره ۷۶، زمستان ۱۳۹۰.
- ≠ طیبی، سبحان و علی‌یار ارشدی؛ «بررسی رژیم حقوقی دریای خزر با تأکید بر مواضع حقوقی دول ساحلی»، *مجله حقوقی عدالت آرا*، شماره ۷ و ۶، بهار و تابستان ۱۳۸۶.
- ≠ کامران و دیگران؛ «رژیم حقوقی و تحدید حدود دریای خزر»، *نشریه علمی- پژوهشی انجمن جغرافیای ایران*، سال هفتم، شماره ۲۰ و ۲۱، بهار و تابستان ۱۳۸۸.
- ≠ ممتاز، جمشید و مرتضی صفری؛ «دشواری‌ها و چشم‌اندازهای نظام حقوقی دریای خزر»، *مجله سیاسی-اقتصادی*، شماره ۱۲۴-۱۲۳، ۱۳۷۶.

- ≠ ممتاز، جمشید و سعید میرزایی ینگجه؛ رژیم حقوقی دریای خزر: دیدگاه‌های ایران؛ فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز؛ شماره ۳۵، پاییز ۱۳۸۰.
- ≠ میرعباسی، سیدباقر و مهدی کیخسروی؛ «وضعیت حقوقی آب‌های تاریخی در حقوق دریاها»، فصلنامه مطالعات حقوق عمومی، دوره ۴۷، شماره ۴، زمستان ۱۳۹۶.

ب. انگلیسی

- Books

- ≠ Amann ed, Diane Marie. *Benchbook on International Law*, American Society of International Law, 2014.
- ≠ Anderson, David. *Modern Law of the Sea: Selected Essays*, Martinus Nijhoff Publishers, 2008.
- ≠ Antonovich Kovalev, Aleksandr. *Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches*, Eleven International Publishing, 2004.
- ≠ Boczek, Boleslaw Adam, *International Law: A Dictionary*, Scarecrow Press, 2005.
- ≠ Boon, Kristen E. Lovelace (Jr.), *Douglas C. Piracy and International Maritime Security: Developments Through 2011*, Oxford University Press, 2012.
- ≠ Churchill, Robin Rolf. Lowe, Alan Vaughan. *The Law of the Sea*, Manchester University Press, 1983.
- ≠ Coughlan, Steve. Currie, Robert J. Kindred, Hugh M. Scassa, Teresa. *Global Reach, Local Grasp: Constructing Extraterritorial Jurisdiction in the Age of Globalization*, Dalhousie Law School Prepared for the Law Commission of Canada, 2006.
- ≠ Crawford, James. *Brownlie's Principles of Public International Law*, Oxford University Press, 2019.
- ≠ Fitzmaurice, Malgosia. Andenas, Mads. Tanzi, Attila. Wouters, Jan. *General Principles and the Coherence of International Law*, Brill Publishers, 2019.
- ≠ Gill, Terry D., Fleck, Dieter. *The Handbook of the International Law of Military Operations*, Oxford University Press, 2011.
- ≠ International Court of Justice, *Affaire Du Passage Par Le Grand-Belt (Finlande C. Danemark)*, United Nations Publications, 2000.
- ≠ International Tribunal for the Law of the Sea, *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders / Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances, Volume 14 (2014)*, Brill Publishers, 2015.
- ≠ Mamedov, Rustam F. *International-legal Status of the Caspian Sea in Its Historical Development*, Turkish Yearbook, Vol. XXX, 2000.

-
- ≠ Molenaar, Erik, *Coastal State Jurisdiction Over Vessel-Source Pollution*, Kluwer Law International B.V Publisher, 1998.
- ≠ Nordquist, Myron H. *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*, Martinus Nijhoff Publishers, Volume 2, 1985.
- ≠ Paparinskis, Martins, *The International Minimum Standard and Fair and Equitable Treatment*, Oxford University Press, 2013.
- ≠ Philippa Lawson v Accusearch INC. DBA ABIKA. COM Case, Present of The Honourable Mr. Justice Harrington, Fedral Court of Canada, 2007.
- ≠ Pozdnakova, Alla. *Criminal Jurisdiction over Perpetrators of Ship-Source Pollution: International Law, State Practice and EU Harmonisation*, Martinus Nijhoff Publishers, 2012.
- ≠ Shaw. Malcolm N, *International Law*, Cambridge University Press, 2014.
- ≠ Sornarajah, M, *The International Law on Foreign Investment*, Cambridge University Press, 2010 & Boczek, Boleslaw Adam *International Law: A Dictionary*, Scarecrow Press, 2005.
- ≠ Soyer, Baris. Tettenborn, Andrew. *Pollution at Sea: Law and Liability*, Taylor & Francis Publishers, 2013.
- ≠ Sundahl, Mark J. *The Cape Town Convention: Its Application to Space Assets and Relation to the Law of Outer Space*, Martinus Nijhoff Publishers, 2013.
- ≠ Sunga, Lyal S. *Individual Responsibility in International Law for Serious Human Rights Violations*, Martinus Nijhoff Publishers, 1992.
- ≠ Tanaka, Yoshifumi, *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, 2012.
- ≠ Tudor, Loana. *The Fair and Equitable Treatment Standard in the International Law of Foreign Investment*, Oxford University Press, 2008.
- ≠ United Nations Office of the High Commissioner for Human Rights, *International Bar Association, Human Rights In The Administration Of Justice: A Manual On Human Rights For Judges, Presecutors And Lawyers*, United Nations Publications, 2003.
- ≠ Vrancken, P. H. G. *South Africa and the Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, 2011.
- ≠ Wallace, R, *International Law*, Sweet & Maxwell, 2011.
- ≠ Williams, Simon. *Maritime Security: The Concept of Innocent Passage*, The Maritime Executive, 2014.
- ≠ Xue, Hanqin. *Jurisdiction of the International Court of Justice*, Brill Publishers, 2017.
- ≠ Yang, Haijiang. *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Springer Publishers, 2006.
- ≠ Zou, Keyuan, *Law of the Sea in East Asia: Issues and Prospects*, Routledge Publishers, 2013.

- Articles

- ≠ Lenhoff, Arthur. "International Law and Rules on International Jurisdiction", *Cornell Law Review*, Vol. 50, Issue 1, 1964.
- ≠ Walsh, John W, "The True Meaning of the Term "Jurisdiction" ", *The University of Pennsylvania Law Review*, Vol. 49, No. 6, 1901.

- Thesis

- ≠ Ramazanova, Emilia. *The Caspian Sea: Legal Challenges of Delimitation between Littoral States*, Thesis for Masters of Laws in Law of the Sea, Faculty of Law, University of Tromsø, 2012.

- Instruments

- ≠ Brussels International Convention for the Unification of Certain Rules Concerning the Immunity of State-Owned Ships, 1926.
- ≠ Convention on Narcotic Drugs, 1961 & its Protocol, 1972.
- ≠ Convention on Psychotropic Substances, 1971.
- ≠ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.
- ≠ Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, 2018.
- ≠ Treaty of Commerce and Navigation, 1940.
- ≠ Russo-Persian Treaty of Friendship, 1921.
- ≠ UN Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, 1988.
- ≠ United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

- Case

- ≠ The Corfu Channel Case (*United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland/Albania*), ICJ Reports, Judgment of April 9th, 1949.

- Internet Resources

- ≠ [https://unijuris.sites.uu.nl/wp-content/uploads/sites/9/2014/12/The Concept-of Jurisdiction-in-International-Law.pdf](https://unijuris.sites.uu.nl/wp-content/uploads/sites/9/2014/12/The_Concept-of_Jurisdiction-in-International-Law.pdf)
- ≠ <http://hadianalireza.blogfa.com/post/102>
- ≠ <https://www.maritime-executive.com/features/Maritime-Security-Private-The-Concept-of-Innocent-Passage>
- ≠ <https://www.unodc.org/unodc/en/treaties/illicit-trafficking.html>