

مسئله عبور کشتی‌های جنگی از مناطق مختلف دریایی

علیرضا آرش پور*

از آنجا که کشتیرانی به عنوان یکی از موارد مهم و قدیمی استفاده از دریاها و در ابعاد مختلف تجاری، اقتصادی، ارتباطی و نظامی برای کشور مطرح بوده و از طرفی این کشتیرانی صرفاً منحصر به کشتی‌های خصوصی و تجاری نمی‌باشد. لذا از دغدغه‌های مهم کشورها بهره‌مندی از نظام حقوقی مناسب در جهت تضمین حقوق دول ساحلی و از طرف دیگر کشتی‌های دول خارجی است که در مناطق مختلف دریایی در حال کشتیرانی هستند. بدیهی است به لحاظ نوع وظایف، ویژگی‌ها و شرایط خاصی که بر کشتی‌های جنگی حاکم است حساسیت بیشتری در خصوص امکان کشتیرانی‌های آنها در مناطق مختلف دریایی و حقوقی که آنها از آن بهره‌مند هستند وجود دارد. با توجه به اهمیت موضوع این مقاله سعی بر آن دارد تا ضمن ارائه تعریف کشتی‌های جنگی و مقایسه آن با دیگر انواع کشتی‌ها، امکان عبور آنها از مناطق مختلف دریایی و هم چنین حقوق و تکالیف آنها را در هر یک از بخشهای مختلف دریاها از جمله آبهای داخلی - آبهای مجمع‌الجزایری - آبهای سرزمینی و دیگر مناطق مختلف دریاها مورد بررسی قرار دهد.

کلید واژه‌ها: کشتی جنگی، آبهای داخلی، آبهای سرزمینی و دریاهاى آزاد

مقدمه

کشتیرانی از مواد مهم و قدیمی استفاده از دریاها است که در حال حاضر هم از میزان اهمیت آن کاسته نگردیده است.^(۱)

کشتیرانی عاملی است تا بشر بتواند با بهره‌مندی از آن، دریا به عنوان بزرگراهی مناسب جهت دست یازیدن به تجارتی ارزان، ماهیگیری و احیا عملیات جنگی منتفع گردد.^(۲) هر چند در عصر حاضر و با پیشرفت تکنولوژی و توان بشر در دست یافتن به وسایل پیشرفته، هواپیما به عنوان وسیله اصلی حرکت مردم بر فراز اقیانوس‌ها و وسیله‌ای سریع برای رفت و شد به اقصی نقاط جهان جای کشتی را گرفته است، لیکن هنوز هم کشتی به عنوان مهم‌ترین وسیله حمل و نقل کالا در مسافتات دور به شمار می‌رود و ۹۵٪ از کل تجارت جهانی به لحاظ وزن از طریق دریا صورت می‌پذیرد.^(۳) اما اهمیت مسئله مورد بحث ما یعنی کشتی‌های جنگی و مسأله عبور آنها از مناطق مختلف دریایی از آنجا نشأت می‌گیرد که کشتیرانی در مناطق مختلف دریایی منحصر به کشتی‌های خصوصی یا صرفاً تجاری نبوده بلکه کشتی‌های دولتی و به ویژه کشتی‌های جنگی نیز خواهان کشتیرانی در این مناطق هستند. از آنجا که ماهیت و چگونگی استفاده از دریاها برای انواع کشتی‌ها متفاوت از یکدیگر است، بدین لحاظ مسئله کشتیرانی و عبور از مناطق مختلف دریایی و همچنین عملیات مرتبط با کشتیرانی کشتی‌های جنگی از دغدغه‌های مهم کشورهاست که پرداختن به جنبه‌های مختلف حقوقی آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است لذا در این نوشتار سعی بر این است تا با عنایت به کنوانسیون مختلف حقوق دریاها و همچنین معاهدات بین‌المللی و قواعد عرفی به جنبه‌های مختلف این بحث پردازیم.

1. Public international Law. Art Australian Perspective by Sam Blay Ryszard Piotrwicz and B.Martin

Tsamcnyi 1997.P.344

2. Oliver J. Lisszryn international Law today and tomorrow. Ocean publication I.n.c 1995

۳. رابین چرچیل. آکن لو، حقوق بین‌الملل دریاها ترجمه دکتر بهمن آقایی، تهران ۱۳۶۷، ص ۳۴۳.

کشتی‌های جنگی^(۱) و تعریف آن

به لحاظ تاریخی کشتی‌های جنگی به عنوان یکی از قدیمی‌ترین انواع کشتی‌هایی است که توسط دولت‌ها به خدمت گرفته شده است^(۲) هر چند ارائه تعریف مناسب و دقیقاً کشتی به عنوان یکی از مشکلات حقوق بین‌المللی دریایی مطرح است اما با وجود معیارها و ضوابط موجود در حقوق بین‌المللی عرفی و متعاقب آن پاره‌ای از معاهدات بین‌المللی و نهایتاً قراردادهای بین‌الملل دریایی تا حدودی می‌توان نسبت به حل این مشکل خوشبین بود کما اینکه متخصصین این رشته برای رهایی از این مشکل بر روی دو معیار تکیه می‌کنند: ۱- قابلیت شناور بودن^(۳) ۲- قابلیت دریانوردی داشتن، اگر معیارها درست باشد کشتی‌های غرق شده یا کشتی‌هایی که به علت خرابی در دریای آزاد رها شده و به گل نشسته‌اند از این تعریف خارج می‌باشند، پروفیسور ژیدل^(۴) همه کشتی‌های رها شده را ولو اینکه قابلیت دریانوردی هم داشته باشند به عنوان کشتی در مفهوم حقوق بین‌الملل نمی‌شناسد.^(۵)

لذا با این دو شاخصه کلی لازم است تا با لحاظ نمودن خصوصیات فنی و نوع اداره و فرماندهی کشتی‌های جنگی و همچنین نیروهایی که در کشتی‌های جنگی انجام وظیفه می‌نمایند تعریف مناسبی را از کشتی جنگی ارائه نمود. بدون تردید تعریف کشتی‌های جنگی در حقوق بین‌الملل عرفی شکل یافته و در چندین معاهده بین‌المللی مورد توجه قرار گرفته است. اولین معاهده در این زمینه مربوط به بخش هفتم از کنوانسیون لاهه در خصوص تبدیل

1. Warship

2. Juri Uibopuu _ Henn. EncycloPedia or public international Law. Use of force. War and Neutrality peace Trteaties 1982 Vol.4.P.346

3. Flotability

4. G.Gidel

۵. استار کل. جیء مسئله کشتی‌های غرق شده در دریاهاى آزاد و از نظر حقوق بین‌الملل، ترجمه و تلخیص دکتر رضا

فیوضی. مجله حقوقی، جلد هفتم، سال ۱۳۶۵، دفتر خدمات بین‌الملل، ص ۱۹۶

کشتی‌های تجاری به کشتی‌های جنگی است^(۱) همچنین در این زمینه پیشنهاداتی توسط کمیسیون حقوق بین الملل مطرح^(۲) که مالا به تدوین بند (۲) ماده ۸ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در زمینه دریاها^(۳) آزاد گردید لازم به ذکر است که تعریف ارائه شده از کشتی‌های جنگی در بند (۲) از ماده ۸ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در زمینه دریاها^(۴) عیناً در ماده ۲۹ کنوانسیون سوم حقوق دریاها^(۵) نیز آورده شده است. با عنایت به معیارهایی که این تعریف بدست می‌دهد اصطلاح کشتی‌های جنگی را می‌توان بر کشتی‌هایی قابل اطلاق دانست که در وهله اول به نیروهای بحریه یک کشور تعلق داشته و از روی علائم و نشانه‌هایی که روی کشتی نصب می‌گردد از جمله پرچم کشور متبوعه کشتی، تابعیتش مشخص گردد. ثانیاً: کشتی نظامی باید توسط فردی فرماندهی شود که از طرف دولت متبوعه برای فرماندهی و انجام وظایف محوله مأموریت یافته باشد. معیار سومی که در این تعریف مورد توجه قرار گرفته است این است که نام کشتی در فهرست خدمات مربوط به امور نظامی یا لیست معادل آن قید گردیده و در وهله آخر کشتی جنگی و پرسنل آن از خدمه‌هایی تشکیل می‌یابد که از مقررات و انضباط نظامی تبعیت نمایند.^(۵) با عنایت به این معیارها کشتی‌های جنگی به طرق مختلفی مورد تعریف واقع شده‌اند برای مثال کشتی‌های جنگی را به آن بخش از نیروهای نظامی یک کشور اطلاق می‌نمایند که امور داخلیشان توسط خدمه‌هایی اداره می‌شود که خود تابع دیسپلین و مقررات نظامی بوده و تحت فرماندهی افسری که توسط مقامات کشور متبوع خود تعیین گردیده انجام وظیفه می‌نمایند.^(۶) در مقایسه بین تعریف ارائه شده در کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها در زمینه

۱. کنفرانس صلح لاهه (۱۹۷۰-۱۸۹۹)

2. International Law Commission

3. The 1958 United Nations Convention on the Law of the sea

4. The 1982 United Nations Convention on the Law of the sea Article. 29.

5. Wilhlm - Kart Geck - EncycloPedia of Public International Law. 1982. Vol. 4.P.346.

6. Bledsoe. Roberr and Bolzek. Boleslawa, The International Law Dictionary 1987.P.240

دریاهای آزاد و تعریفی که در ماده ۲۹ از کنوانسیون ۱۹۸۲ ارائه شده تنها تمایزی که مشهود است محدوده و قلمرو اجرای این تعریف است به این مفهوم که کنوانسیون ژنو تعریف ارائه شده را صرفاً در خصوص دریاهای آزاد ارائه نموده در صورتیکه در حال حاضر این تعریف به تمامی مناطق دریایی که مقررات کنوانسیون حقوق دریاها بر آن حاکم است تسری یافته است^(۱) بنابراین با توجه به تعاریف ارائه شده براحتی تمییز کشتی‌های جنگی از دیگر کشتی‌های تجاری، ماهیگیری و غیره قابل تشخیص است. به نظر می‌رسد چنین ویژگی‌هایی در تعریف کشتی جنگی بر اساس تراضی کشورها مورد پذیرش واقع شده امتیازات ویژه‌ای را برای کشتی‌های جنگی در دریاهای آزاد^(۲) پدید می‌آورد که در ادامه به بیان آن خواهیم پرداخت. اما توجه به این نکته از اهمیت برخوردار است که از دیدگاه حقوق بین الملل در برخی از وضعیت کشتی‌های جنگی نسبت به دیگر کشتی‌ها از امتیازات و حقوقی کمتر برخوردار بوده و پاره‌ای از محدودیت‌ها در خصوص آنها قابل اعمال است، این محدودیت در مورد عبور کشتی‌های جنگی از آبهای داخلی سرزمینی به چشم می‌خورد. بنابراین به عنوان معیارهای اساسی در تعریف انواع مختلف کشتی‌ها اولاً: باید به نوع وظایف آنها و ثانیاً: به ویژگی‌هایی که هر کدام از آن برخوردار هستند توجه کافی بشود برای مثال طبیعی است که حقوقی که کشتی‌های تجاری دارا هستند با حقوق و امتیازات کشتی‌های جنگی متفاوت باشد. لذا با توجه به این ویژگی‌های کشتیها است که مقررات کنوانسیون حقوق دریاها به دولت ساحلی این حق را می‌دهد که قوانین و مقررات خود را در مورد دریانوردی کشتی‌های جنگی خارجی که در حال گذر از آب‌های داخلی یا آبهای سرزمینی شان هستند اجرا نمایند.^(۳)

1. Badislav - Vukas, Peaceful Uses of the Sea, Denuclearization and Disarmament in Handbook on New Law of the sea Dupuy - VIGNE, 1991. Vol. I.P.1250

2. High Seas.

3. Budilav - Vukas of, cit. P.1250.

جنگ و صلح و وضعیت کشتیرانی کشتی‌های جنگی

وضعیت و حق عبور کشتی‌های جنگی از مناطق مختلف دریایی، در زمان جنگ و صلح دارای تفاوت‌های زیادی است. از آنجا که بررسی‌های ما در این مقاله منعطف به کنوانسیون‌های مختلف حقوق دریاهای و به ویژه کنوانسیون ۱۹۸۲ می‌باشد، که استفاده صلح جویانه و مسالمت آمیز از دریاهای جهت تحقق ایده اختصاص دریاهای مقاصد صلح آمیز مورد توجه قرار داده و در مجموعه مقررات پر حجم خود صرفاً به وضعیت عبور کشتی‌ها از حقوق متقابل دول ساحلی پرداخته، بدیهی است بررسی جنبه‌های عبور کشتی‌های جنگی از مناطق مختلف دریایی در زمان جنگ در قلمرو مباحث مربوط به مقررات جنگ دریایی است که خود بخش مهمی از مباحث مربوط به حقوق مخاصمات مسلحانه را در بر گرفته و نیازمند بررسی جداگانه خواهد بود. لذا در این نوشتار سعی ما بر آن خواهد بود که با اتکا به مقررات کنوانسیون‌های حقوق دریاهای، مقررات حقوق عرفی و دیگر معاهدات بین‌المللی به وضعیت عبور کشتی‌های جنگی از مناطق مختلف دریایی و در زمان صلح بپردازیم.

کشتی‌های جنگی و مسئله عبور از آب‌های داخلی

آب‌های داخلی^(۱) به لحاظ نظام حقوقی تحت حاکمیت و سلطه کشور و یا کشورهای ساحلی آن آبها قرار داشته و اصولاً هیچ کشوری حق عبور و یا هرگونه فعالیت اقتصادی را بدون اجازه دولت ساحلی ندارد.^(۲) از طرف دیگر کشتی‌های دولتی و جنگی تابع نظام حقوقی خاصی هستند زیرا مظهر حاکمیت و استقلال کشور صاحب پرچم می‌باشند. اجازه ورود آنها به آب‌های داخلی و توقف در آنجا در زمان صلح، متفاوت از زمان جنگ است. در زمان صلح کشور ساحلی می‌تواند شرایط قانونی ورود و توقف کشتی‌های جنگی را در بنادر و سایر آب‌های

1. Internal Waters.

2. Alastair D. Couper. The Law of The sea 1975, P.5.

خود تعیین کند و طی اعلامیه‌ای از طریق دیپلماتیک به سایر کشورها اطلاع دهد، اما در زمان جنگ، این اجازه کاملاً تابع اداره کشور ساحلی است، مثلاً دولت مصر در مه ۱۹۵۶ اجازه ورود ناوگان نظامی ایالات متحده آمریکا را به بندر اسکندریه نداد.^(۱)

دریاهای سرزمینی و عبور کشتی‌های جنگی

در خصوص دریای سرزمینی^(۲) حق عبور بی ضرر^(۳) برای تمام کشتی‌های کشورها مورد تایید قرار گرفته هر چند اختلاف نظریه‌هایی در زمینه چگونگی اعمال این حق عبور برای کشتی‌های جنگی وجود دارد، مبنی بر اینکه آیا این عبور بی ضرر احتیاج به رضایت صریح دولت ساحلی داشته یا منوط به اطلاع قبلی دولت ساحلی است. حق عبور کشتی‌های جنگی از جمله مسائل بحث‌انگیز حقوق دریاها است و وجود اختلاف شدید مانع اتخاذ قواعد روشنی در این مورد گردیده است. کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنوا قد مقررات صریحی در این زمینه است و کنفرانس سوم حقوق دریاها هم همان روش مبهم سال ۱۹۵۸ را ادامه داده است^(۴) به هر حال ظهور تعداد زیادی از کشورهای جدید در صحنه بین‌المللی باعث به وجود آمدن اکثریت بزرگی از حامیان کسب اجازه قبلی برای عبور کشتی‌های جنگی شده است.^(۵)

بر خلاف کنوانسیون ۱۹۵۸ در مورد منطقه مجاور و دریای سرزمینی، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها صریحاً مصونیت‌هایی را برای کشتی‌های جنگی در اعمال حق عبور بی ضرر مورد تصدیق قرار داده است (ماده ۳۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها). لیکن این مصونیت‌ها به لحاظ قواعد کنوانسیون راجع به عبور بی ضرر که در خصوص همه کشتی‌های قابل اعمال است

۱. ضیایی بیگدلی، محمد رضا، حقوق بین‌الملل عمومی، چاپ پانزدهم، سال ۱۳۸۰، ص ۲۸۰.

2. Territorial sea.

3. Innocent Passage

۴. آقایی، بهمن، مجموعه مقالات حقوق بین‌الملل دریاها و مسائل ایران، چاپ اول، زمستان ۱۳۷۴، ص ۱۰۹.

۵. در قوانین موجود ایران نیز کسب اجازه قبلی برای عبور کشتی‌های جنگی ضروری تشخیص داده شده است.

محدود شده‌اند. اصولاً پیرو مقررات مذکور و به ویژه ماده ۳۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها چنانچه هر کشتی جنگی مقررات دولت ساحلی را در مورد عبور از طریق دریای سرزمینی رعایت نکند و هرگونه تقاضایی دایر بر رعایت قوانین و مقررات مذکور را نادیده بگیرد کشور ساحلی حق خواهد داشت از کشتی مزبور بخواهد که فوراً دریای سرزمینی آن کشور را ترک نماید.^(۱) از طرف دیگر بنابر اصل مسئولیت بین المللی کشور صاحب پرچم و یا به عبارتی کشوری که کشتی جنگی تابعیت آن را دارا می‌باشد، برای هرگونه خسارت دریایی که از عملکرد این کشتی‌ها به دولت ساحلی وارد آید مسئول شناخته می‌شود و باید در صدد جبران آن برآید.^(۲) به موجب ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو کلیه کشتی‌ها از جمله کشتی‌های جنگی حق عبور بی ضرر از دریایی سرزمینی را داشته و در مورد زیر دریایی‌ها نیز همچنین حقی (عبور از دریای سرزمینی) منوط به اینکه در سطح آب حرکت کرده و پرچم دولت متبوع خود را به اهتزاز در آورند مورد تصدیق قرار گرفته است.^(۳) تا آنجا که به عبور از خلال آب‌های منطقه مجاور^(۴) مربوط می‌شود نه در حقوق بین الملل عرفی و نه در ماده ۳۳ از پیش نویس کنوانسیون ۱۹۵۸ تعریف متفاوتی از صلاحیت دولت ساحلی نسبت به کشتی‌های جنگی و دیگر کشتی‌ها، بیش از آنچه که در خصوص دریای سرزمینی است ارائه نشده، مع الوصف در عمل صلاحیت دولت ساحلی به معنای عام در خصوص آب‌های منطقه مجاور با محدودیت‌های بیشتری نسبت به آب‌های سرزمینی همراه است. در خصوص آب‌های مجمع‌الجزایری^(۵) در بند یک از ماده

۱. رنجبران، مصطفی؛ کلیاتی در مورد دریای سرزمین و عبور بی ضرر از آن، مجله حقوقی، شماره نهم، پاییز و زمستان ۱۳۷۶، دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران ص ۲۲۴.
 ۲. آرش پور، علیرضا؛ محدودیت‌های استفاده نظامی از دریاها رساله کارشناسی ارشد، ۱۳۷۳، ص ۱۰، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی.

3. Scott, Ctruver. The Law of the sea and Military use of the Ocean 20 in IO in Louisiana Law review 1958, Vol 45, P.1240.
 4. Contiguous Zone

5. Archipelagic Waters

۵۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ (تحت عنوان عبور بی ضرر از آبهای مجمع الجزایری) آورده شده است که کشتی‌های همه دولت‌ها از حق عبور بی ضرر از آبهای مجمع الجزایری برخوردار بوده و این حق مشابه حق عبور بی ضرر از دریای سرزمینی است.^(۱) از طرف دیگر کشورهای مجمع الجزایری محق هستند که مسیرهای مناسب دریایی را جهت ایمنی و استمرار عبور توسط کشتی‌های خارجی (اعم از جنگی و غیره) از میان آب‌های مجمع الجزایری و محدود کردن عبور کشتی‌ها یا هر نوع شناور دیگر تعیین کنند. موردی که توجه به آن لازم است این که حق عبور بی ضرر از آبهای مجمع الجزایری قابل تعلیق نیست مگر به طور موقت و در مناطق خاصی بنا به دلایل امنیتی و با دادن اطلاع مقتضی (بند ۲ ماده ۵۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها).

منطقه انحصاری اقتصادی و عبور کشتی‌های جنگی

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها منطقه‌ای را تحت عنوان منطقه انحصاری اقتصادی^(۲) و در وراء منطقه مجاور و دریای سرزمینی مورد شناسایی قرار داد که وسعت آن به عرض ۲۰۰ مایل از خط مبدا بوده و در آن دولت ساحلی دارای حقوق انحصاری در مورد منابع طبیعی و سایر صلاحیت‌های مربوط است^(۳) و دولت‌های ثالث دارای آزادی کشتیرانی، پرواز، کابل کشی و نوله گذاری هستند. یکی از سوالات مهم در این منطقه جدای از مسئله حق عبور کشتی‌های جنگی بحث تست تسلیحات و مانور ناوهای جنگی است که پاسخ مناسب به آن می‌تواند تا حدود زیادی حقوق کشتی‌های جنگی در این منطقه دریایی را روشن سازد. لازم به ذکر است که به موجب کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها^(۴) از چهار آزادی پیش بینی شده که مختص

۱. طلایی فرهاد، حقوق بین الملل کاربردی، مجمع علمی و فرهنگی مجد، سال ۱۳۸۱، ص ۳۹.

2. Exclusive Economic Zone.

3. Rebecca M.M Wallace. International Law, 1986, P.138

4. High seas

این کنوانسیون نیز می‌باشد^(۱) (آزادی کشتیرانی^(۲) - پرواز^(۳) - تعبیه کابل زیر آبی و خطوط لوله^(۴) و آزادی ماهیگیری^(۵) تنها ماهیگیری در این منطقه در صلاحیت دولت ساحلی قرار گرفته ولی آزادی‌های دیگر برای کلیه دولت‌ها وجود دارد هر چند این آزادی‌ها در مقایسه با آزادی‌های دریای آزاد محدود ترند، در خصوص آزادی کشتی‌های جنگی در استفاده از مسیرهای دریایی که از محدوده منطقه انحصاری اقتصادی می‌گذرد هیچ گونه شک و تردیدی وجود ندارد^(۶) و در کل به نظر می‌رسد که مقررات فوق الذکر به طور معقول برای تضمین کشتیرانی بدون وقعه دولت‌های دیگر (حتی برای کشتی‌های جنگی) در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی کافی است اما حقوق کشتی‌های جنگی چیست؟ آیا ناوهای جنگی می‌توانند دست به مانور دریایی بزنند و یا تمرین سلاح کنند؟ مانورهای دریایی و تمرین تسلیحات بدون شک جزء انواع استفاده‌های از دریا مرتبط با کشتی رانی هستند، ولی در مورد این که اینگونه «استفاده قانونی بین المللی» تا چه حدی مرسوم بوده است و همینطور درباره انطباق آنها با کنوانسیون ۱۹۸۲ به خصوص ماده ۸۸ که مقرر می‌کند دریای آزاد باید برای مقاصد صلح آمیز محفوظ بماند اختلاف وجود دارد.^(۷)

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

کشتی‌های جنگی و دریاهای آزاد

همانطور که قبلاً نیز مذکور گردید از دیدگاه حقوق بین الملل امتیازات و موقعیت کشتی‌های جنگی به طور اساسی با حقوق و امتیازاتی که دیگر کشتی‌ها از آن برخوردار هستند متفاوت

1. G.K.A Oforu Amaah . The Law of the sea and use of force in University of GHANA Law Journal

1986 - 1990, P.50

2. Freedom of Navigation.

3. Freedom of Fly

4. Freedom of tolay Submarine Cables and pipe lincs.

5. Freedom of Fishing.

6. Budislav. Vukas OP, Cit. P. 1251.

است کشتی‌های جنگی به عنوان بخشی از حاکمیت یک کشور وظایفی از قبیل گشت زنی در دریا و مسیرهایی که کشتی‌های تجاری از آن عبور می‌کنند را به منظور حمایت از آنها به عهده داشته همچنین وظیفه حفظ صلح و تامین امنیت در دریاهای آزاد از دیگر وظایف این کشتی‌ها می‌باشد^(۱) تا از این طریق کشورهای مختلف بتوانند از حقوق و آزادی‌هایی که در دریاهای آزاد از آن برخوردار هستند به نحو احسن منتفع گردند. اصل آزادی دریاهای آزاد به عنوان یک تفکر اصولی و قاعده‌ای پذیرفته شده در حقوق بین‌المللی مطرح شده و از آن اصول مهمی مانند اصل آزادی کشتیرانی و اصل تساوی حاکمیت کشورها نتیجه شده است. کشتی‌ها در دریاهای آزاد در زمان صلح تحت صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم خود بوده و حدود این صلاحیت منوط به مقررات داخلی کشور صاحب پرچم خواهد بود. علیرغم اصل صلاحیت کشور صاحب پرچم نسبت به کشتی‌های متبوع خود در دریاهای آزاد کشتی‌های جنگی بر روی کشتی‌های متعلق به کشورها با تابعیت‌های مختلف دارای پاره‌ای از صلاحیتها هستند که این امر تحت عنوان استثنائات وارد بر اصل صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم در دریای آزاد مطرح است. مبنای این صلاحیت‌ها برای کشتی‌های جنگی و اعمال آن نسبت به کشتی‌های غیر نظامی جدای از ابتدای آن بر قواعد عرفی، ناشی از معاهدات بین‌المللی است که کشورهای اطراف معاهده پاره‌ای از صلاحیت‌های محدود را برای کشتی‌های جنگی در دریای آزاد که مبتنی بر منافع مشترک همه کشورها است قائل گردیده‌اند. برای مثال ماده ۱۰ کنوانسیون بین‌المللی جهت حمایت از تعبیه خطوط تلگراف زیر دریایی در سال ۱۸۸۴ موید حمایت از پاره‌ای از صلاحیت‌ها برای کشتی‌های جنگی در دریای آزاد است،^(۲) در این راستا (ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۵۸ در خصوص دریاهای آزاد) حتی را به کشتی‌های جنگی اعطاء نموده که به موجب آن هر کشتی جنگی می‌تواند صلاحیت خود را بر کشتی‌هایی که متعلق به دزدان دریایی است یا کشتی‌هایی که در اختیار یا تحت کنترل این افراد است اعمال نموده و به دستگیری و

1. G.K.A of su. Amaah, op, cit. p. 63.

2. Right of a opprach.

توقیف اموال کشتی بپردازد. به موجب ماده ۲۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ و هم چنین ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ جستجو و بازدید از هر کشتی را به هر پرچمی که به طور معقول مظنون به دزدی دریایی^(۱) باشد مجاز می‌شمارد،^(۲) مضافاً بر اینکه با عنایت به ماده ۲۲ (۱) (C) و بند (۲) این ماده از کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای آزاد، کشتی‌های جنگی می‌توانند از دریا نوردی کشتی‌های تجاری که در دریاهای آزاد از نشان دادن پرچم خودداری می‌کند جلوگیری به عمل آورند. از جمله دیگر صلاحیت‌های پیش‌بینی شده برای کشتی‌های در حال کشتیرانی در دریاهای آزاد که از موارد استثناء بر اصل صلاحیت کامل کشور صاحب پرچم نسبت به کشتی‌های در حال کشتیرانی در دریاهای آزاد است تعلیق دریانوردی و جلوگیری از فعالیت کشتی‌هایی است که اقدام به پخش برنامه‌های غیر مجاز یا به عبارتی مخابرات دزدانه در دریاهای آزاد می‌نمایند (ماده ۱۰۹ از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای آزاد) لازم به توضیح است که در زمینه قاچاق برده و حمل مواد مخدر در دریاهای آزاد نیز صلاحیت پیش‌بینی شده برای کشتی‌های جنگی در خصوص توقف کشتی و بازدید از آن از دیگر موارد استثنای وارد بر اصل صلاحیت کشور صاحب پرچم در دریاهای آزاد است. به طور کلی از موارد دیگری مانند حق تعقیب فوری،^(۳) حوادث بزرگ آلودگی و هم چنین اقدامات فوق‌العاده نیز به عنوان موارد استثناء وارد اصل صلاحیت کشور صاحب پرچم در دریاهای آزاد می‌توان نام برد. لازم به ذکر است که اگر هر یک از موارد تعلیقی که مطابق موارد مذکور توسط کشتی‌های جنگی در خصوص حرکت کشتی‌های خارجی در دریاهای آزاد اعمال می‌شود مبنی بر دلایل معقولی نبوده و ثابت گردد که بی‌اساس بوده است و اعمال انتسابی در خصوص آن کشتی مصداق

1. Piracy

۲. رابین جرجیل، آلن لو، پیشین، ص ۲۸۷.

3. Hot pursuit.

نداشته به موجب ماده ۲۲ (۳) از کنوانسیون ۱۹۵۸ دریا‌های آزاد کشتی مورد نظر می‌تواند خواستار جبران هر گونه خسارات وارده ناشی از اقدامات کشتی جنگی شود.^(۱)

نتیجه‌گیری

یکی از دغدغه‌های مهم کشورها مسئله کشتی رانی کشتی‌های جنگی و عبور آنها از مناطق مختلف دریایی است. برای رهایی از این دغدغه تعریفی مناسب از کشتی‌های جنگی با تکیه بر مسائل فنی و نحوه اداره و فرماندهی آن ارائه و وجوه تمایزات این کشتی‌ها را با انواع دیگر کشتی‌ها مبرهن ساختیم. به طور کلی حقوق و امتیازات کشتی‌های جنگی نسبت به دیگر کشتی‌ها متفاوت می‌باشد. در آب‌های داخلی مسئله عبور کشتی‌های جنگی با محدودیت‌های جدی روبروست تا جائیکه اصولاً کشتی‌های هیچ کشوری اعم از جنگی و غیر جنگی حق عبور و یا هر گونه فعالیت اقتصادی را بدون اجازه دولت ساحلی ندارد. میزان این محدودیت در بخش‌های بیرونی آب‌های داخلی با عنایت به عواملی مانند امنیت - بهداشت و منافع دولت ساحلی با کاهش‌هایی روبروست که اینک در مورد دریای سرزمینی حق عبور بی‌ضرر برای کلیه کشتی‌ها از جمله کشتی‌های جنگی مورد قبول واقع گردیده است، این حق به نحو مشابه و به موجب بند یک ماده ۵۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ (تحت عنوان عبور بی‌ضرر از آب‌های مجمع‌الجزایری) برای آب‌های مجمع‌الجزایری پیش‌بینی گردیده است. تا آنجا ئیکه به منطقه انحصاری اقتصادی مربوط است نیز از حدود صلاحیت دولت ساحلی نسبت به دیگر مناطق اشاره شده کاسته و دولت‌های ثالث اداری آزادی کشتیرانی (به طریق اولی برای کشتی‌های جنگی) پرواز، کابل کشی و لوله‌گذاری هستند. در دریا‌های آزاد جدای از مسئله کشتیرانی کشتی‌های جنگی صلاحیت‌های ویژه‌ای برای این کشتی‌ها به موجب قواعد عرفی و معاهدات بین‌المللی مورد پذیرش واقع شده که به عنوان استثنائات وارد بر اصل صلاحیت کشور صاحب

پرچم مطرح گردیده است که می‌توان از مواردی مانند (حق تعقیب فوری، قاچاق برده و مواد مخدر، پخش مخابرات غیر مجاز، حوادث بزرگ دریایی و اقدامات فوق العاده نام برد. مع الوصف به نظر می‌رسد از آنجا که کشتیرانی و استفاده از کشتی‌های جنگی فی نفسه می‌تواند موجبات تهدید برای امنیت دولت ساحلی و منافع مشترک همه کشورها را در مناطق مختلف دریایی فراهم سازد این امر بر عهده سازمان‌های بین المللی ذیصلاح است تا با تمهیدات ویژه‌ای به رفع ابهامات موجود در خصوص مسئله کشتیرانی و حقوق کشتی‌های جنگی در مناطق مختلف دریایی پرداخته و با ارائه راهکارهای مناسب تحقق ایده اختصاص دریاها برای مقاصد صلح آمیز را میسر سازند.

