

رژیم حقوقی

اروندروود

بهمن آقایی

اروندروود (شط العرب) از به هم پیوستن دجله و فرات در القرنه، نزدیک بصره، تشکیل شده و پس از طی ۱۹۶ مایل، به خاک ایران می‌رسد. در ضمن، رود کارون که از زرد کوه بختیاری در ایران سرچشمه می‌گیرد، در نزدیکی خرمشهر به اروندروود می‌پیوندد. طول اروندروود در مرز ایران و عراق ۱۰۰ مایل است. این رودخانه یکی از عریضترین رودهای قابل کشتیرانی در جهان است. عرض آن در نزدیکی دهانهٔ خلیج فارس به ۱۲۰۰ متر می‌رسد و در برخی قسمت‌ها از ۴۵۰ متر تجاوز نمی‌کند. عمق این رود از ۱۵ تا ۳۵ متر و احياناً تا ۴۵ متر می‌رسد. از این رو قابلیت کامل برای کشتیرانی و حتی عبور کشتی‌های بزرگ را دارد. صدور نفت و محصولات دیگر برای ایران و عراق اهمیت زیادی دارد و در اطراف آن بزرگترین منطقهٔ پرورش نخل در جهان واقع شده است.^۱

تاریخچهٔ اروند رود از اوایل دوران اسلامی پیشتر نیست و قبل از آن تاریخ، چنین رودی وجود نداشت؛ زیرا آبهای دجله و فرات و کارون هر یک جداگانه به خلیج فارس می‌ریخت. اروندروود در واقع نام قدیمی و ایرانی دجله است که در زبان پارسی باستان، «تند و تیز»، «دلاور» و «تکاور» معنی می‌دهد.^۲ فردوسی در اشعار خود چندین بار از کلمهٔ اروندروود استفاده کرده است که از جمله است:

اگر پهلوانی ندانی زبان
به تازی تو اروند را دجله خوان
به اروندروود انسدر آورد روی
چنان چون مرد دیهیم جوی

همچنین در اشاره به جریان خواب دیدن انوشیروان:

خروش آمد از راه اروندروود
به موبد چنین گفت هست این درود
و در جای دیگر:

فریدون که بگذشت از اروندروود
همی داد تسخت مهی را درود

یا:

فرستاده از دین به کشور درود گشانیده بی کشتی اروندرود^۳ دجله معرب کلمه «تیگر» است. سرچشمه اروندرود از کوههای ترکیه است و چون در آن نقاط بستری تند و کوهستانی و حالتی خروشان داشته، آن را تند و تیز خوانده‌اند. توجه ایرانیان باستان به این رودخانه به دلایل مذهبی بوده، زیرا اروندرود یکی از هفت رودخانه مقدس اوستایی است و براساس روایات مذهبی ایران باستان، سوشیانت (موعود زرتشتی) از کنار این رود ظهور خواهد کرد. شط العرب نام جدیدی است و سابقه تاریخی بسیار کهنی ندارد. حمدالله مستوفی در «نزهة القلوب» (جلد ۳، صفحات ۲۱۴ و ۲۱۵) پس از وصف دجله و فرات و تلاقی این دو با یکدیگر، می‌نویسد: «آبهایی که از خوزستان در می‌رسد به آن جمع گشته، شط العرب می‌شود... و فرس آن را اروندرود خوانند». بنابراین، ملاحظه می‌شود که استعمال نام اروندرود به جای شط العرب سابقه تاریخی طولانی دارد و ساخته و پرداخته تبلیغات سیاسی رژیم پیشین ایران در مقابل استعمال نام مجعول خلیج فارس نیست.^۴

اروندرود یک رودخانه بین‌المللی است. وضعیت این رود با تعاریف مندرج در اسناد و مدارک معتبر بین‌المللی از رودخانه‌های بین‌المللی، مطابقت دارد. کنوانسیون ۱۹۲۱ بارسلون راجع به رژیم حقوقی رودخانه‌های بین‌المللی مقرر می‌دارد:

«الف) کلیه رودهایی که از سرزمین چند دولت می‌گذرند یا آنها را از یکدیگر جدا می‌سازند و به دریا می‌ریزند و از لحاظ تجاری و وضع کشتیرانی به طور دائم قابل استفاده هستند، بین‌المللی اعلام می‌گردند.»^۵

ماده ۳۳۱ معاهده ورسای (۱۹۱۹) مقرر می‌دارد که «رودخانه بین‌المللی عبارت است از رودخانه‌ای که قابل کشتیرانی بوده و بیش از یک کشور از طریق آن به آبهای آزاد مرتبط شده باشد». رودخانه‌های بین‌المللی در این سند نیز به دو نوع تقسیم شده‌اند: رودخانه‌هایی که از خاک دو یا چند کشور عبور می‌کنند و رودخانه‌هایی که دو یا چند کشور را از یکدیگر جدا می‌سازند یا مرز آنها هستند.

تقسیم مرز رودخانه‌ای از قدیم مورد توجه علمای حقوق بین‌الملل بوده است. در گذشته، چنانچه رودی بین دو کشور بود، خواه قابلیت کشتیرانی داشت یا خیر، خط مرزی را خط منصف قرار می‌دادند. خط منصف خطی است که فاصله هر نقطه از آن تا نزدیکترین نقاط دو طرف ساحل به یک اندازه باشد، یا به عبارتی، رودخانه را به دو

قسمت مساوی تقسیم کند. ولی با توجه به اینکه این روش در رودخانه‌های قابل کشتیرانی (مانند اروندرود) موجب بی‌عدالتی می‌گردد، روش ژرفاب یا تالوگ، جانشین آن شده است. در کتابی که در سال ۱۹۶۷ انستیتو حقوق بین‌الملل دانشگاه کلمبیا با همکاری متخصصان معروف حقوقی تهیه کرده، آمده است:

«طبق قاعده کلی حقوق بین‌الملل، حقوق و تکالیف کشورهای مجاور رودخانه‌های مرزی متساوی است.»^۶

در واقع برای اجرای چنین منظوری، استفاده از روش ژرفاب یا تالوگ ضروری است. ژرفاب خطی است که از وسط عمیقترین قسمت قابل کشتیرانی رودخانه می‌گذرد. بدین ترتیب، ناحیه قابل کشتیرانی تحت حاکمیت دو طرف قرار می‌گیرد و تغییر جریان آب، در صورت ثابت ماندن مسیر ژرفاب، موجب تغییر مسیر مرز دو کشور نمی‌شود. مطالعه دآوری‌های آرکانزاس علیه نیسی، نیوجرسی علیه دلاور، آیوا علیه ایلینوی، لوئیزیانا علیه می‌سی‌سی‌پی و واشنگتن علیه آرگان، جای تردید باقی نمی‌گذارد که خط مرزی دو کشوری که در کنار یک رودخانه قابل کشتیرانی قرار گرفته‌اند، بر طبق اصول مسلم حقوق بین‌الملل، ژرفاب یا تالوگ است. در مواردی که مرز دو کشور در رودخانه‌ای ژرفاب است، هیچ یک از ممالک مجاز نیست با توسل به طرق مصنوعی، محل ژرفاب را عوض کند یا دست به عملیاتی بزند که در وضع کشتیرانی در رودخانه اثر سوئی بگذارد.^۷

اروندرود تاکنون چند نظام حقوقی داشته است. نخستین آن طی معاهده ۱۸۴۷ ایران و عثمانی با وساطت روس و انگلیس به وجود آمد، ولی ایران آن را نپذیرفت. متعاقب آن، در همان چارچوب، پروتکل ۱۹۱۳ که مقررات آن در تعارض با معاهده ۱۸۴۷ بود، به ایران تحمیل شد. پروتکل فوق را باید دومین رژیم حقوقی حاکم بر اروندرود دانست. سومین رژیم با انعقاد عهدنامه ۱۹۳۷ ایران و عراق، و در واقع با حمایت انگلیس از عراق، بر ایران تحمیل گردید. چهارمین و آخرین رژیم، طی معاهده ۱۹۷۵ که با وساطت دولت الجزایر بین ایران و عراق منعقد گردید، برقرار شد.^۸

در پروتکل مربوط به تعیین مرز رودخانه‌ای بین ایران و عراق منضم به معاهده ۱۹۷۵ (ضمیمه مقاله)، طرفین خط تالوگ یا ژرفاب را به عنوان مرز آبی دو کشور در اروندرود «به رسمیت می‌شناسند» و توافق می‌کنند که کلیه مسیر خط مرزی را در اروندرود معلوم کرده و آزادی کشتیرانی را تأمین کنند. در ماده ۹، یک اصل بسیار مهم

مورد تأیید طرفین قرار می‌گیرد و اعلام می‌شود که «طرفین متعهدین تصدیق می‌نمایند که شط العرب [اروندرو] اصولاً یک آبراه بین‌المللی است». اعتراف دولت عراق به این امر و امضای این پروتکل که مانند سایر پروتکل‌های مربوط به اعلامیه الجزایر با حضور عبدالعزیز بوتفلیقه، عضو شورای انقلاب و وزیر امور خارجه وقت الجزایر، در تاریخ ۱۳ ژوئن ۱۹۷۵ (۲۳ خرداد ۱۳۵۴) در بغداد به امضا رسید، گویای این واقعیت است که اروندرو نباید و نمی‌تواند یک رودخانه درون مرزی (مانند کارون و یا دجله) تلقی شود. شرایط خاص اروندرو ایجاب می‌کند که یک آبراه بین‌المللی شناخته شود و تا آنجا که به ایران و عراق مربوط می‌شود، به علت موقعیت جغرافیایی اروندرو و اهمیت سیاسی و اقتصادی آن برای هر دو کشور، تحت حاکمیت مشترک آنها قرار گیرد.^۱

دولت عراق مدعی است که در تاریخ ۱۳۵۹/۶/۱۷ (۸ سپتامبر ۱۹۸۰) معاهده ۱۹۷۵ و کلیه ضمایم آن را بی اعتبار اعلام کرده است؛ لیکن هیچ اصلی در حقوق بین‌الملل وجود ندارد که لغویکجانبه یک معاهده معتبر مرزی را توجیه کند. عهدنامه‌های مرزی، حقوق سرزمینی را به طور عملی و واقعی ایجاد می‌کنند و به دولتها حقوقی را به صورت دائمی می‌دهند که هیچ یک از طرفین نمی‌تواند به طور یک جانبه آن را لغو نماید^{۱۰} و یا از قاعده تغییر فاحش اوضاع و احوال^{۱۱} استفاده کند.^{۱۲} جنگ نمی‌تواند یک رژیم حقوقی مربوط به وضعیت مرزها را لغو کند. قراردادهای مرزی بر اساس کنوانسیون حقوق معاهدات مورخ ۱۹۶۹، از نوع قراردادهایی هستند که ماهیت دائمی دارند و به رغم وجود حالت جنگ به قوت خود باقی مانده و همچنان معتبر می‌مانند.

حتی با وجود اینکه بر اساس اصل حقوقی «ولادت مطهر»^{۱۳} که حق تغییر قراردادهای استعماری را برای دولتهای تازه استقلال یافته به رسمیت می‌شناسد، این اصل در مورد عهدنامه‌های مرزی قویاً منع و طرد شده و بر اصل تداوم معاهدات^{۱۴} تأکید گردیده است.^{۱۵}

در عین حال هیچ کشوری نمی‌تواند از طریق اشغال، انضمام یا هر روش مخاصمه‌آمیز دیگر کسب سرزمین نماید، خواه در خلال جنگ یا پس از آن. اصولاً استفاده از زور برای حل و فصل اختلافات بین‌المللی در حقوق بین‌الملل جدید کاملاً و بوضوح مردود شمرده شده است (در این مورد توضیح بیشتری داده خواهد شد).

اگر چه در عهدنامه ۱۹۷۵ و توافق الجزیره، مورخ ۶ مارس ۱۹۷۵،^{۱۶} مسئله امنیت در مرز با توافقی در مورد مرزهای آبی و خاکی مرتبط شده است،^{۱۷} ولی اولاً عراق باید ادعای بی اساس خود مبنی بر اینکه ایران قسمت مربوط به امنیت در مرز را

نقض کرده ثابت کند، و ثانیاً، به فرض محال که این امر ثابت شود، از لحاظ حقوقی نمی‌توان رژیم مرزی را تغییر داد.

در متن ماده ۴ عهدنامه ۱۹۷۵ و در توافق الجزیره گفته شده است که نقض هر یک از مفاد عهدنامه به «روح» توافق الجزیره لطمه خواهد زد. در هیچ جای عهدنامه یا توافق تصریح نشده است که «روح توافق» به چه معناست؟^{۱۸} اگر چه می‌توان استدلال کرد که منظور مرتبط کردن بوده است، ولی از سوی دیگر هیچ شکی نیست که این عبارت مبهم و غیرمشخص است. در خود عهدنامه نیز گفته نشده که اگر چنین اتفاقی بیفتد، مستقیماً چه می‌شود. ولی طرفین عمداً عهدنامه را به نحوی تنظیم کرده‌اند که معلوم شود حق الغای یکطرفه آن را به رسمیت نشناخته‌اند. علاوه بر این، در ماده ۵ که بلافاصله پس از ماده ۴ عهدنامه آمده است، گفته شده که مرزهای زمینی و آبی، غیرقابل نقض، قطعی و نهایی هستند. می‌توان استدلال کرد که وجود ماده ۵ برای تصریح بر تردیدهای موجود ناشی از ماده ۴ بوده است. همچنین در ماده ۶ عهدنامه^{۱۹} طرق حل و فصل اختلافات ذکر شده است. طرفین نمی‌توانند مسائل اساسی را از قبیل اینکه خط مرز آبی، تالوگ یا ژرفاب است به زیر سؤال ببرند و این پرسش را مطرح کنند که آیا خط مزبور پذیرفته است یا خیر، ولی می‌توانند مسائل فنی مربوط به محل دقیق تالوگ یا نظیر آن را از طریق راههای حل اختلافات پیگیری کنند.

در ماده ۷۰ کنوانسیون حقوق معاهدات وین (۱۹۶۹) آمده است:

«جز در مواردی که معاهده ترتیب دیگری را مقرر نماید، یا طرفهای معاهده به نحو دیگری توافق کنند، فسخ یک معاهده به موجب مقررات آن یا طبق عهدنامه حاضر، اثری بر حقوق، تکالیف یا وضعیت حقوقی طرفهای معاهده که به دلیل اجرای معاهده و قبل از فسخ آن ایجاد شده باشد، نخواهد داشت.»

بدین ترتیب، صرف نظر از اتهامات عراق درباره عدم رعایت پروتکل امنیت در مرز توسط ایران، عراق هیچ حقی برای لغو عهدنامه ۱۹۷۵ نداشته و خط مرز آبی همچنان تالوگ یا ژرفاب است.^{۲۰}

اهمیت ارائه حقوق مربوط به مرزها و قراردادهای مرزی در زمان جنگ را رابرت فیلمور در کتاب معروفش راجع به حقوق بین الملل، مورد تأکید قرار داده است. به اعتقاد وی، پیمانی که حاوی حل و فصل نهایی مسئله خاصی است، مانند تعیین یک مرز مورد اختلاف، با شروع مخاصمات مخدوش نمی‌گردد.^{۲۱}

در اختلافات انگلیس و آمریکا راجع به شیلات سواحل شمال اقیانوس اطلس، بریتانیا استدلال می‌کرد که حقوق و آزادی‌های آمریکا در سایه قرارداد ۱۷۸۳ مربوط به ماهیگیری در سواحل نیوفنلاند به خاطر جنگ ۱۸۱۲ ملغی شده است. آمریکا استدلال می‌کرد که این حقوق دارای ماهیت دائمی هستند و نمی‌توان آنها را لغو کرد. در نامه‌ای که جان کوئینسی آدامز، سفیر آمریکا در انگلیس، برای وزارت جنگ و مستعمرات انگلیس نوشت، اشاره کرده بود که قرارداد ۱۷۸۳ دارای قسمتهایی مربوط به مرزهای آمریکا نیز هست و هشدار داده بود که الغای آن ممکن نیست. می‌توان به طور کلی گفت که خط مرزی را نمی‌توان با شروع جنگ ملغی کرد و اعلام یکجانبه برای انضمام یا انتقام خاک کشور و اصلاح مرز که موجب شود طرف دیگر سرزمینی را از دست بدهد، غیرقانونی و غیرمعتبر است.

به طور کلی، استفاده از زور یا تهدید به توسل به زور به عنوان ابزار سیاست ملی کشورها یا وسیله حل اختلافات بین‌المللی، در حقوق بین‌الملل مردود شناخته شده است. بدین ترتیب، تغییرات یکجانبه در وضعیت قلمرو آن توسط دول طرف مخاصمه در خلال و بعد از جنگ، از طریق انضمام خاک دول دیگر یا امثالهم غیرقانونی است. چندین سند بین‌المللی نه تنها استفاده از زور را محکوم کرده، بلکه به طور همزمان اهمیت یکپارچگی ارضی و غیرقابل نقض بودن مرزها را مورد تأکید قرار داده است. بند ۴ ماده ۲ منشور ملل متحد، دول عضو سازمان را موظف می‌کند که از توسل به زور یا استفاده از آن علیه تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی کشورها خودداری کنند. منشور سازمان کشورهای آمریکایی که در ۳۰ آوریل ۱۹۴۸ در بوگوتا امضا شده، در ماده ۱۷ خود می‌گوید که قلمرو دولتها غیرقابل نقض است و نمی‌توان حتی به طور موقت توسط اشغال نظامی یا اشکال دیگر توسط به زور، قلمرو دولت دیگری را اشغال کرد. کنفرانس رؤسای دول و حکومت‌های غیرمتعهد در سال ۱۹۶۴ در قاهره اعلامیه‌ای را تصویب کرد که در بخش ۴ ماده ۵ آن چنین آمده است:

«دولتها باید از هرگونه استفاده از زور یا تهدید به استفاده از زور علیه تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی دول دیگر خودداری کنند. وضعیتی را که در اثر استفاده از زور یا تهدید به استفاده از زور حاصل شود نباید به رسمیت شناخت و بخصوص مرزهای دولتها باید غیرقابل نقض محسوب شود.»^{۲۲}

در سال ۱۹۷۰، مجمع عمومی سازمان ملل اعلامیه اصول حقوق بین‌الملل در

خصوص روابط دوستانه و همکاری بین دولتها را تصویب کرد. در بند ۴ ماده ۱ آن آمده است:

«هر دولتی موظف است که از استفاده از زور یا تهدید به آن جهت نقض مرزهای موجود بین المللی دولت دیگر خودداری کند و برای حل اختلافات، از جمله اختلافات منطقه‌ای و مسائل مربوط به مرزهای دول، به زور متوسل نگردد.»

در اول اوت سال ۱۹۷۵، کنفرانس امنیت و همکاری در اروپا که ۳۵ هیئت از دولتهای اروپایی و آمریکا در آن شرکت داشتند، اعلامیه‌ای نهایی را به نام «اعلامیه هلسینکی» امضا کردند. ماده ۲ از بخش اول آن مقرر می‌کند که دولتها باید از استفاده یا تهدید به استفاده از زور در روابط بین المللی خودداری کنند. مواد ۳ و ۴ آن نیز از دولتها می‌خواهد که به مرزها و تمامیت ارضی دول عضو احترام بگذارند.

دولت عراق اخیراً مدعی شده است که قصد دارد مسیر آبهای اروندرود را تغییر دهد. براساس گزارشهای موجود، از نظر این دولت، تغییر مسیر رودخانه مرزی دو کشور مطرح نبوده، بلکه عراق قصد دارد از بالای بندر ام القصر، رودخانه دجله را به سوی خورزبیر منحرف سازد. این خور خود متصل به خلیج فارس است. بدین ترتیب، به ادعای عراق، احداث چنین کانالی تأثیری در مسیر اروندرود و خط تالوگ که مرز دو کشور است نخواهد گذاشت، زیرا قسمتهای مهمی از آب اروندرود را آبهای خلیج فارس تشکیل می‌دهد. تنها آثار مهم این امر، کاهش میزان آب شیرین است که از طریق دجله وارد اروندرود می‌شود.

لازم به توضیح است که تنها لایه کوچکی از آبهای روی رودخانه اروندرود، آب شیرین است که به استفاده کشاورزی و زراعت و آبیاری نخلستانهای منطقه می‌رسد و مابقی، آبهای شور است.

روزنامه «هرالد تریبون» مورخ ۳ اکتبر ۱۹۸۸ (۱۱ مهر ۶۷) در مقاله‌ای با عنوان «عراق مشغول بررسی راه جدیدی برای دستیابی به خلیج [فارس] است که کانال مورد اختلاف را پشت سرخواهد گذارد»، می‌نویسد:

«... این طرح کاملاً مشخص نیست، ولی به گفته برخی کارشناسان مسائل دریایی، عراق در گذشته مسئله امکان حفر کانالی عمیق از میان کویر را از بصره به محلی که خورزبیر قرار دارد و در حال حاضر نیز به بندر ام القصر در خلیج فارس راه دارد، بررسی کرده است. در حال حاضر یک کانال باریک و کوچک، بصره را به خورزبیر متصل می‌کند که حدود ۸ متر (۲۵ فوت) عمق دارد. از این راه خورزبیر تنها می‌تواند

کشتی‌های حمل و نقل و تانکرهای ساحلی کوچک را بپذیرد. به گفته مقامات عراقی و دیپلماتهای غربی، عواملی که باعث جلب توجه عراق به کانال جدید شده، نخست این است که عراق فکر می‌کند آتش بس به نفع ایران است، زیرا ایران بنادر دیگری دارد و عراق در حال حاضر محصور در خشکی شده است؛ و دوم آنکه آنها می‌خواهند لطمه‌ای به معاهده ۱۹۷۵ بزنند و دیگر اینکه هزینه‌های لایروبی اروندرود بسیار بالاست و شاید به همان اندازه حفر کانال خرج بردارد.^{۲۳}

تغییر جریان آبهای مشترک تحت اختیاریکی از ممالک مجاور آن نیست. این یک قاعده بین‌المللی است که هیچ دولتی نمی‌تواند وضع طبیعی را به گونه‌ای تغییر دهد که باعث زیان کشور مجاور شود. در اسناد زیر به این واقعیت از لحاظ ملاحظات مربوط به رودخانه‌های مشترک اشاره شده است:

۱. مقررات مصرف آب رودخانه‌های بین‌المللی (هلسینکی، ۱۹۶۶)، انجمن حقوق بین‌الملل؛
 ۲. قطعنامه مربوط به مصرف آبهای بین‌المللی غیردریایی (سالزبورگ، ۱۹۶۱)، مؤسسه حقوق بین‌الملل؛

۳. قطعنامه اصول حقوقی حاکم بر مصرف آبها و دریاچه‌های بین‌المللی (بوئنوس آیرس، ۱۹۵۷)، اتحادیه لنگرگاه‌های آمریکا.^{۲۴}

اقدام دولت عراق تغییر مسیر بخشی از آبهای اروندرود، برخلاف اصول حقوق بین‌الملل عمومی و نیز برخلاف عهدنامه ۱۹۷۵ بوده، و بدون تردید چنین کاری برای رژیم حاکم بر عراق ایجاد مسئولیت خواهد کرد. در مواد ۴ و ۵ از پروتکل مرز رودخانه‌ای ایران و عراق آمده است که چنانچه بر اثر حوادث طبیعی تغییری در مسیر رودخانه حاصل شود، خط مرز همان ژرفاب یا تالوگ خواهد بود و ترتیباتی برای بازگرداندن آن به مسیر قبلی پیش‌بینی شده است. ادعای عراق درباره تغییر مسیر اروندرود به استناد وجود وضع ضروری^{۲۵} به خاطر عدم امکان استفاده از رودخانه، نمی‌تواند مسئولیت بین‌المللی ناشی از نقض تکالیف مربوط را رفع سازد.^{۲۶} حقوق بین‌الملل استناد به وضع ضروری را محدود بر شرایطی کرده است. این امر نباید منتهی به فدا شدن منافع حیاتی دیگران شود و نیز اصل تناسب باید ملحوظ گردد. در عین حال چنانچه کشور مدعی، خود عامل پیدایش وضع ضروری شده باشد، امکان استناد به آن وجود ندارد. دولت عراق بدون تردید خود سبب پیدایش حالت فعلی است، زیرا این

دولت با ادعای لغو عهدنامه ۱۹۷۵ و تجاوز به ایران مسبب مسدود شدن کانال اصلی کشتیرانی و عدم استفاده از آن بوده است. دولت خاطمی، طبق حقوق بین الملل، مسئول اعاده کامل وضع پیش از تخطی است و دولت صدمه دیده نیز مجاز است که برای اعاده وضعیت به پیش از انجام تخطی، دست به عملیات متقابل بزند که در این مورد می توان به امکان بستن تنگه هرمز به روی کشتی های عراقی یا تغییر مسیر رودهای مرزی که از ایران سرچشمه می گیرند، اشاره کرد.^{۲۷}



ضمیمه:

پروتکل راجع به تعیین مرز رودخانه‌ای بین ایران و عراق (معاهده ۱۹۷۵)

طبق تصمیم متخذه در اعلامیه مورخ ۶ مارس ۱۹۷۵ الجزیره طرفین متعاهدین نسبت به مقررات ذیل توافق نمودند:

ماده ۱- طرفین متعاهدین - تأیید و اذعان می نمایند که تعیین مرز دولتی رودخانه‌ای در شط العرب بین ایران و عراق براساس خط تالوگ - توسط کمیته مختلط ایران و عراق و الجزایر - طبق اسناد زیر انجام گردیده است:

۱. پروتکل تهران مورخ ۱۷ مارس ۱۹۷۵.

۲. صورت جلسه اجتماع وزیران امور خارجه امضا شده در بغداد به تاریخ ۲۰ آوریل ۱۹۷۵ که طی آن صورت جلسه کمیته مأمور تعیین مرز رودخانه‌ای مورخ ۱۶ آوریل ۱۹۷۵ امضا شده روی کشتی عراقی الثوره در شط العرب، مورد تصویب قرار گرفته است.

۳. نقشه‌های هیدروگرافیک مشترک که پس از ممیزی در محل و اصلاح و درج مختصات جغرافیایی نقاط عبور خط مرز در ۱۹۷۵، به امضای متخصصین هیدروگرافی کمیسیون فنی مختلط رسیده و توسط رؤسای هیئتهای ایران و عراق و الجزایر در کمیته مورد تصدیق واقع گردید.

نقشه‌های فوق‌الذکر که ذیلاً به آنها اشاره می شود منضم به پروتکل حاضر بوده و جزء لاینفک آن می باشند:

نقشه شماره یک: Entrance to Shatt El Arab No 3842

که توسط دریاداری بریتانیا به چاپ رسیده است.

نقشه شماره دو: Inner Bar to Kabda Point No 3843

که توسط دریاداری بریتانیا به چاپ رسیده است.

نقشه شماره سه: Kabda Point to Abadan No 3844

که توسط دریاداری بریتانیا به چاپ رسیده است.

نقشه شماره چهار: Abadan to Jazirat Ummat Tuwaylah No 3845

که توسط دریاداری بریتانیا به چاپ رسیده است.

ماده ۲- ۱. خط مرزی در شط العرب از نقطه‌ای که مرز زمینی بین ایران و عراق به شط العرب می رسد تا دریا، مسیر خط تالوگ، یعنی خط میانه کانال اصلی قابل کشتیرانی در پایین ترین سطح قابلیت کشتیرانی، را طی می کند.

۲. خط مرزی به نحوی که در بند ۱ فوق تعریف شده با تغییرات ناشی از علل طبیعی در کانال اصلی قابل کشتیرانی، تغییر خواهد نمود. خط مرزی بر اثر

تغییرات دیگر تغییر نخواهد کرد، مگر آنکه طرفین متعاهدین خاصی برای این منظور منعقد نمایند.

۳. تغییرات مذکور در بند ۲ فوق متفقاً به وسیله دستگاههای فنی ذیصلاحیت طرفین متعاهدین، ثبت خواهد شد.

۴. در صورتی که بر اثر حوادث طبیعی بستر شط العرب یا مصب آن جابه‌جا شود و این امر تغییراتی را در تعلق ملی سرزمین دو دولت مربوطه یا اموال غیرمنقول و ساختمانها یا تأسیسات فنی و غیرفنی موجب شود، مسیر خط مرز کماکان خط تالوگ، به نحوی که در بند اول فوق مقرر شده، خواهد بود.

۵. مگر در مواردی که طرفین متعاهدین متفقاً تصمیم بگیرند که مسیر بایستی بستر جدید را تعقیب کند، آنها طبق مندرجات چهار نقشه مشترک پیش‌بینی شده در بند سوم ماده اول فوق، به هزینه طرفین به بستری که در سال ۱۹۷۵ داشته است برگردانده می‌شود، مشروط بر اینکه یکی از طرفین ظرف دو سال متعاقب اینکه جابه‌جا شدن بستر توسط هریک از آنان شناسایی شده باشد چنین تقاضایی را به عمل آورد.

در خلال این مدت، حق طرفین در کشتیرانی و استفاده از آب در بستر جدید، محفوظ خواهد بود.

ماده ۳-۱. مرز رودخانه‌ای در شط العرب بین ایران و عراق به نحوی که در ماده ۲ فوق تعریف شده، به وسیله خطی بر روی نقشه‌های مشترک، موضوع بند ۳ ماده اول فوق، مشخص گردیده است.

۲. طرفین متعاهدین توافق داشتند که منتهی‌الیه مرز رودخانه‌ای روی خط مستقیمی که انتهای دو ساحل را در مصب شط العرب هنگام جزر دریا (Astronomical Lowest Low Water) به یکدیگر می‌پیوندد قرار دارد.

این خط مستقیم به روی نقشه‌های هیدروگرافیک مشترک مذکور در بند ۳ ماده اول فوق ترسیم شده است.

ماده ۴- خط مرزی مشروحه در موارد ۱ و ۲ و ۳ پروتکل حاضر، در جهت عمودی فضای هوایی و زیرزمین طرفین را نیز تحدید می‌کند.

ماده ۵- طرفین متعاهدین یک کمیسیون مختلط ایران و عراق تشکیل می‌دهند تا ظرف دو ماه وضع اموال غیرمنقول و ساختمانها و تأسیسات فنی و غیرفنی را که تعلق ملی آنها بر اثر تحدید مرز رودخانه‌ای ایران و عراق تغییر می‌یابد، از طریق بازخرید و یا جبران خسارت و یا از طریق هر روش مقتضی دیگر، حل و فصل نماید، تا از وجود اختلاف احتراز گردد.

ماده ۶- با توجه به اتمام اقدامات اندازه‌گیری در شط العرب و ترسیم نقشه

مشترک هیدروگرافیک مذکور در بند ۳ ماده ۱ فوق، طرفین متعاهدین توافق نمودند مجدداً یک اندازه گیری مشترک - هر ده سال یک بار از تاریخ امضای پروتکل حاضر - انجام پذیرد. مع الوصف، هر یک از طرفین حق دارد درخواست نماید به اندازه گیری مشترک جدید، قبل از انقضای مهلت ده سال مبادرت گردد. طرفین متعاهدین هر یک نصف هزینه های اندازه گیری را به عهده خواهند گرفت.

ماده ۷ - کشتی های تجارتي و دولتي و نظامي طرفين متعاهدین از آزادي کشتيراني در شط العرب برخوردار خواهند بود، صرف نظر از حدود دريای سرزميني هر یک از دو کشور در تمامی قسمت کانالهای قابل کشتيراني واقع در دريای سرزميني تا مصب شط العرب.

۲. کشتی های مورد استفاده برای تجارت و متعلق به کشورهای ثالث براساس مساوات و عدم تبعیض از آزادی کشتیرانی در شط العرب برخوردار خواهند بود، صرف نظر از حدود دریای سرزمینی هر یک از دو کشور در تمامی قسمت کانالهای قابل کشتیرانی واقع در دریای سرزمینی تا مصب شط العرب.

۳. هر یک از طرفین متعاهدین می توانند ورود کشتی های نظامی خارجی را در شط العرب برای بازدید از بنادر خود اجازه دهد مشروط بر اینکه کشتی های مزبور به کشوری که در حال مخاصمه یا تعرض مسلحانه و یا جنگ با یکی از طرفین متعاهدین باشد، متعلق نبوده و مراتب در مهلتی که از ۷۲ ساعت کمتر نباشد، به طرف دیگر اعلام گردد.

۴. طرفین متعاهدین در تمام احوال از صدور اجازه ورود به شط العرب برای کشتی های تجارتي متعلق به کشوری که در حال مخاصمه یا تعرض مسلحانه و یا جنگ با یکی از طرفین باشد، اجتناب خواهند نمود.

ماده ۸-۱. مقررات مربوط به کشتیرانی در شط العرب توسط یک کمیسیون مختلط ایران و عراق، بر مبنای اصل حقوق متساوی کشتیرانی دو دولت، تنظیم خواهد شد.

۲. طرفین متعاهدین کمیسیونی به منظور تنظیم مقررات مربوط به جلوگیری و کنترل آلودگی شط العرب تشکیل خواهند داد.

۳. طرفین متعاهدین متعهد می شوند متعاقباً موافقت نامه هایی درباره مسائل مذکوره در بندهای ۱ و ۲ ماده حاضر منعقد نمایند.

ماده ۹ - طرفین متعاهدین، با اذعان به اینکه شط العرب اصولاً یک آبراه کشتیرانی بین المللی است، متعهد می شوند از هر نوع بهره برداری که نفساً مانع کشتیرانی در شط العرب و دریای سرزمینی هر یک از دو کشور در تمامی قسمت

کانالهای قابل کشتیرانی واقع در دریای سرزمینی تا مصب شط العرب گردد، اجتناب نمایند.

بغداد — به تاریخ ۱۳ ژوئن ۱۹۷۵



پروژه نگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

موافقت‌نامه بین ایران و عراق راجع به مقررات مربوط به کشتیرانی در شط العرب

طبق روح توافق الجزیره (مورخ ۶ مارس ۱۹۷۵) و پروتکل راجع به تعیین مرز رودخانه‌ای بین ایران و عراق (مورخ ۱۳ ژوئن ۱۹۷۵) - امضا شده در بغداد - و در اجرای ماده ۸ پروتکل مذکور که ضمن آن تنظیم مقررات کشتیرانی در شط العرب براساس تساوی حقوق طرفین پیش‌بینی گردیده، و به منظور حمایت از منافع مشترک در مورد کشتیرانی در شط العرب، از نقطه‌ای که مرز زمینی بین دو کشور وارد شط مذکور می‌گردد و تا دریا امتداد می‌یابد، و با الهام از روح همجواری و همکاری صادقانه، طرفین متعاهدین نسبت به مقررات ذیل توافق نمودند:

بخش اول - برنامه مشترک

ماده ۱ - طرفین متعاهدین برنامه مشترکی برای تأمین امنیت و تداوم کشتیرانی در شط العرب تنظیم می‌نمایند.

بخش دوم - دفتر مشترک هماهنگی

ماده ۲ - ۱. طرفین متعاهدین به منظور تأمین کشتیرانی در شط العرب یک دفتر دائمی تحت عنوان «دفتر مشترک هماهنگی» متشکل از تعداد مساوی از نمایندگان ایران و عراق، تأسیس خواهند نمود.

۲. حکومت هر یک از طرفین متعاهدین سه کارشناس که دو نفر آنها از شرایط محلی اطلاع کامل خواهند داشت به عنوان نماینده در دفتر مشترک هماهنگی منصوب خواهند نمود. انتصاب نمایندگان مذکور طی یک ماه متعاقب لازم الاجرا شدن این موافقتنامه انجام خواهد شد. هر یک از دو حکومت می‌توانند همچنین تعدادی عضو علی‌البدل منصوب نمایند.

۳. دفتر مشترک هماهنگی سالانه دو جلسه خواهد داشت، در صورت لزوم دفتر به ابتکار خود یا به درخواست یکی از دو حکومت، جلسات دیگری تشکیل خواهد داد. اولین جلسه دفتر مشترک هماهنگی طی یک ماه متعاقب انتصاب نمایندگان مذکور تشکیل خواهد شد.

۴. در صورتی که طرفین به نحو دیگری توافق ننموده باشند، دفتر مشترک هماهنگی به طور متناوب هر دو سال در یکی از بنادر طرفین متعاهدین واقع در قسمت فوق‌الاشعار شط العرب مستقر خواهد شد. ریاست دفتر با نماینده دولتی است که این بندر در سرزمین او واقع می‌باشد.

۵. دفتر مشترک هماهنگی مقررات داخلی خود را ضمن اجلاس اولیه خود

تنظیم خواهد نمود. دفتر همچنین اساسنامه دبیرخانه خود را تدوین می‌نماید و می‌تواند وظایفی را که مقتضی تشخیص دهد، به آن محول کند.

ماده ۳- دفتر مشترک هماهنگی صلاحیت خواهد داشت تا:

۱. طرح برنامه مشترک مذکور در ماده ۱ این موافقت‌نامه را تنظیم نموده و پس از تصویب حکومت‌های طرفین متعاهدین آن را به موقع اجرا گذارد.
 ۲. مسیر اصلی کشتیرانی را نگهداری نموده و به انجام عملیات مربوط به کشتیرانی رودخانه‌ای از قبیل لایروبی و علامت‌گذاری و نقشه‌برداری عمومی و عمق‌سنجی و مطالعات هیدرولیک و هیدروگرافیک (آب‌نگاری و آب‌شناسی) مبادرت نماید.

۳. تعرفه‌های مشترک قابل وصول در مورد انجام خدمات را تنظیم کند.

۴. درباره بهبود کشتیرانی در شط العرب به مقامات ذیصلاحیت هر یک از طرفین متعاهدین توصیه نماید.

۵. سایر مسائلی را که از طرف حکومت‌های طرفین متعاهدین درباره کشتیرانی در شط العرب پیشنهاد گردد بررسی نماید.

۶. بر کلیه مقررات مربوط به جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیرانی در شط العرب نظارت کند.

۷. اعتراضات مطروحه را طبق ماده ۱۲ بررسی نموده و به طرفین متعاهدین توصیه‌های لازم را بنماید.

۸. مقررات مربوط به کشتیرانی در شط العرب را طی یک ماه متعاقب تشکیل دفتر، براساس اصول تساوی حقوق طرفین طبق مفاد موافقت‌نامه حاضر تنظیم نماید.

ماده ۴-۱. طرفین متعاهدین هر یک دارای یک رأی در دفتر مشترک هماهنگی خواهند بود.

۲. هرگاه دفتر مشترک هماهنگی درباره مسائل مذکور در ماده ۳ به توافق نرسد، حکومت‌های طرفین اهتمام خواهند نمود نسبت به آن مسائل هر چه زودتر توافق نمایند.

ماده ۵- حکومت‌های طرفین متعاهدین بدخواست دفتر کارمندان و کارشناسان ایرانی و عراقی که مورد نیاز دبیرخانه دفتر مشترک هماهنگی باشند بتعداد متساوی تعیین مینمایند.

بخش سوم - اقدامات مربوط به امنیت کشتیرانی

ماده ۶- کلیه عملیات لایروبی و نگهداری علائم و نقشه‌برداری از کانال‌های قابل کشتیرانی، در آن قسمت از شط العرب که در پروتکل راجع به تعیین مرز

رودخانه ای بین ایران و عراق، امضا شده در بغداد در تاریخ ۱۳ ژوئن ۱۹۷۵، تصریح گردیده است، مشترکاً به وسیله طرفین متعاهدین از مجرای دفتر مشترک هماهنگی و طبق بند ۲ ماده ۳ موافقت نامه حاضر، انجام خواهد شد.

ماده ۷-۱. کانال قابل کشتیرانی در شط العرب به علائم نصب شده روی زمین و در آبهای شط العرب مجهز خواهد بود. این علائم باید با ضوابط بین المللی مقرر برای تأمین امنیت کشتیرانی مطابقت داشته باشند.

۲. به منظور اجرای موافقت نامه حاضر، اصطلاح «علائم» مذکور در بند ۱ فوق شامل کلیه فانوسهای علائم خطر و گوی های شناور علائم ضد مه و فانوسهای رادیویی است که راهنمایی های لازم را برای تأمین امنیت کشتیرانی در دسترس پیلوتها می گذارد.

ماده ۸-۱. مقامات هر یک از طرفین متعاهدین متعهد می شوند که طبق قوانین و مقررات خود در قسمتی از شط العرب که در حیطه سلطه آنها قرار دارد عملیات مشروحه زیر را انجام دهند. این مقامات شرح عملیات را به اطلاع دفتر مشترک هماهنگی و همچنین مقامات ذیصلاحیت طرف متعاقد دیگر خواهند رسانید:

الف) تعیین علائمی که دچار نقص فنی شده؛

ب) تعیین موقعیت کشتی های غرق شده و به لای نشسته و یا دچار نقص

فنی شده؛

ج) جمع آوری بقایا و مینها و مهمات و مواد خطرناک؛

د) جمع آوری سایر موانع کشتیرانی.

۲. مقامات صلاحیتدار هر یک از طرفین متعهد می شوند به منظور جمع آوری موانع کشتیرانی در شط العرب با دفتر مشترک هماهنگی همکاری نمایند.

۳. هرگاه یک کشتی در شط العرب به لای بنشیند و یا دچار نقص فنی و یا

مواجه با خطری گردد، مقامات صلاحیتدار طرفین متعاهدین مکلف خواهند بود کمکهای فوری لازم را جهت نجات آن مبدول داشته و مراتب را به اطلاع دفتر مشترک هماهنگی برسانند.

بخش چهارم - مقررات مالی

ماده ۹-۱. دفتر مشترک هماهنگی بودجه لازم جهت انجام وظایف خود را

بخصوص درباره مواد زیر تنظیم خواهد نمود:

الف) تهیه نقشه؛

ب) عملیات لایروبی؛

ج) علامت گذاری؛

(د) اداره و پرسنل؛

(ه) تهیه و اجرای طرح برنامه مشترک.

دفتر مشترک هماهنگی بودجه تنظیم شده به شرح فوق را جهت تصویب مقامات ذیصلاحیت هر یک از طرفین متعاهدین تسلیم می نماید و توصیه ها و پیشنهادهای لازم را در این مورد به عمل می آورد.

دفتر هر ساله طبق مقررات حسابرسی مورد قبول طرفین به حسابهای خود رسیدگی مینماید. یک نفر حسابرس متخصص تعیین شده از جانب طرفین ترازنامه سالانه دفتر مشترک هماهنگی را بررسی خواهد نمود.

۲. تعرفه های اخذ شده به وسیله دفتر مشترک هماهنگی حتی المقدور به نحوی محاسبه خواهد شد که هزینه های دفتر مشترک هماهنگی را تأمین نماید. هرگاه هزینه از درآمد تجاوز نماید، طرفین متعاهدین متساویاً این کمبود را جبران خواهند نمود.

۳. درآمدهای اضافی ناشی از عملیات مذکور در بند ۱ این ماده، طبق توصیه دفتر مشترک هماهنگی و پس از تصویب دو حکومت، برای بهبود کشتیرانی در شط العرب به مصرف خواهد رسید.

ماده ۱۰ - عوارض فقط در قبال خدماتی که نسبت به کشتی ها انجام شود قابل مطالبه می باشند.

درآمدهای ناشی از پیلوتاژ کشتی ها یا خدمات دیگر و همچنین درآمدهای ناشی از خدمات انجام شده توسط هر یک از طرفین متعاهدین در مناطق بندری از جانب طرف متعاهدی دریافت خواهد گردید که پیلوتاژ کشتی ها را تأمین و یا خدمات فوق الذکر را انجام داده است.

بخش پنجم - اخطارها و الزامات

ماده ۱۱ - طرفین متعاهدین متعهد می شوند از مبادرت به هر اقدام که منجر به مختل یا محدود نمودن و یا ایجاد موانع برای کشتیرانی در شط العرب گردد اجراز نمایند.

ماده ۱۲ - ۱. هر یک از طرفین متعاهدین حق دارد. علیه کلیه اقداماتی که برای کشتیرانی موانعی ایجاد نماید و طرف دیگر در شرف اجرای آن اقدامات در شط العرب بوده و یا این اقدامات در دست اجرا باشد اعتراض نماید، مشروط بر اینکه اعتراض مبتنی بر نقض وظایف ناشی از موافقت نامه حاضر باشد. دفتر مشترک هماهنگی این اعتراضات را طبق مفاد بند ۷ ماده ۳ موافقت نامه حاضر مورد رسیدگی قرار خواهد داد.

۲. اعتراضات مذکور در بند ۱ پس از انقضای مدت پنج سال از تاریخ اجرای عملیات که منجر به نتایج خسران آور گردیده است، مسموع نخواهد بود.

بخش ششم - مقررات مربوط به صلاحیت

ماده ۱۳ - مقررات مشروحه ذیل در مورد تعیین صلاحیت حقوقی هر یک از طرفین متعاهدین در شط العرب قابل اجراست:

۱. کشتی های عراقی تابع قوانین عراق و کشتی های ایرانی تابع قوانین ایران خواهند بود.

۲. کشتی های کشورهای ثالث تابع قوانین و مقررات زیر خواهند بود:
الف) قوانین و مقررات دولت اولین بندر مقصد، هنگامی که کشتی ها از دریا می آیند؛

ب) قوانین و مقررات دولت آخرین بندر، هنگامی که کشتی ها به سوی دریا حرکت می کنند؛

ج) قوانین و مقررات دولت بندر مقصد، هنگامی که کشتی ها بین دو بندر شط العرب حرکت می کنند.

ماده ۱۴ - ۱. مقررات ماده ۱۳ هم در مورد صلاحیتهای اداری و هم در مورد صلاحیت حقوقی مجراست.

۲. مأمورین پلیس هر یک از طرفین متعاهدین می توانند طبق قوانین ملی خود تدابیری به جای مأمورین پلیس طرف متعاهد دیگر، یا برای رفع یک خطر حتمی و قریب الوقوع و یا به منظور اجابت درخواست مأموریت اخیر الذکر در مورد ذیل اتخاذ نمایند:

الف) تدابیری که اتخاذ آن نمی تواند به وقت دیگری موکول شود؛

ب) بازرسی در مورد مدارک هویت و یا مدارک دیگر؛

ج) بازرسی در مورد احراز هویت کشتی ها؛

د) تأمین دلیل.

این مأمورین مکلف اند بدون تأخیر مقامات پلیس طرف متعاهد صالح را از نتایج حاصله مطلع نموده و صورت جلسات و سایر مدارکی را که تنظیم نموده اند در اختیار آنان قرار دهند. صورت جلسات تنظیم شده طبق بند حاضر دارای همان ارزش حقوقی مترتب به صورت جلسات تنظیمی توسط مأمورین طرف متعاهد دیگر خواهند بود.

بخش هفتم - تصادم

ماده ۱۵ - قواعد بین المللی مربوط به تصادم در دریا با توجه به مقررات

خاص تنظیمی از طرف دفتر مشترک هماهنگی طبق بند ۸ ماده ۳ نسبت به کشتیرانی در شط العرب مجرا خواهد بود.

بخش هشتم - کنترل بهداشتی

ماده ۱۶ - کنترل بهداشتی کشتی ها توسط مقامات طرف متعاقد بندر مقصد انجام خواهد شد.

بخش نهم - نجات

ماده ۱۷ - قواعد بین المللی مربوط به سلامت اشخاص در دریا، با توجه به مقررات خاص تنظیمی به وسیله دفتر مشترک هماهنگی بر طبق بند ۸ ماده ۳، نسبت به کشتیرانی در شط العرب مجراست.

بخش دهم - پیلوتاژ

- ماده ۱۸ - ۱. پیلوتاژ برای کلیه کشتی ها در شط العرب الزامی است. معهدا کشتی های جنگی طرفین متعاهدین از شمول این الزام مستثنا می باشند. ممکن است بعضی از کشتی های دولتی و بعضی از کشتی های با ظرفیت کم را نیز طبق ضوابط تعیین شده از طرف دفتر مشترک هماهنگی از این الزام معاف نمود.
۲. خدمات پیلوتاژ برای کشتی هایی که از دریا می آیند یا عازم آن می باشند، هرگاه این کشتی ها عازم یک بندر ایرانی بوده یا آن را ترک می کنند، توسط مقامات ایرانی تأمین می گردد و در صورتی که این کشتی ها عازم یک بندر عراقی باشند یا آن را ترک کنند از طرف مقامات عراقی تأمین خواهد شد.
۳. پیلوتاژ کشتی هائی که بین بنادر ایرانی و بنادر عراقی تردد می کنند، توسط پیلوتهایی انجام خواهد شد که دارای تابعیت دولت بندر مقصد باشند.
۴. طرفین متعاهدین متعهد می شوند حسب تقاضای یکی از آنها، در هر زمان که امکان داشته باشد، پیلوتاژ کشتی هایی را که عازم بندر طرف دیگر بوده یا آن را ترک می کنند با پیلوتهایی که از طرف مقامات ذیصلاحیت خود مجاز شناخته شده باشند، تأمین نمایند.
۵. هر یک از طرفین متعاهدین در بنادر واقع در سرزمین خود خدمات پیلوتهای باراندازها را تأمین خواهد نمود.
۶. طرفین متعاهدین متعهد می شوند به تعلیم و استخدام پیلوتهایی که دارای تابعیت یکی از دولتین نباشد مبادرت نکند.
- در مقررات مربوط به کشتیرانی در شط العرب، مذکور در بند ۸ ماده ۳،

ضوابط و مقررات لازم جهت استخدام پیلوت نیز تعیین خواهد گردید.

بخش یازدهم - پرچم

ماده ۱۹ - هر کشتی به هنگام ورود به شط العرب و یا حین تردد بین بنادر آن، پرچم دولت بندر مقصد را برخواهد افراشت. به هنگام حرکت به سوی دریا کشتی پرچم دولتی را که بندر آن را ترک کرده است برخواهد افراشت.

بخش دوازدهم - قلمرو اجرا

ماده ۲۰ - مقررات موافقت نامه حاضر نسبت به آن قسمت از شط العرب مصرح در ماده ۲ پروتکل راجع به تعیین مرز رودخانه ای بین ایران و عراق که در تاریخ ۱۳ ژوئن ۱۹۷۵ در بغداد امضا شده، مجرا می باشد.

بخش سیزدهم - حل اختلافات

ماده ۲۱ - در صورت بروز اختلافات درباره تفسیر یا اجرای موافقت نامه حاضر، طرفین متعاهدین طبق مقررات پیش بینی شده در ماده ۶ عهدنامه مربوط به مرز دولتی و حسن همجواری بین ایران و عراق، مورخ ۱۳ ژوئن ۱۹۷۵ امضا شده در بغداد، به حل و فصل آن مبادرت خواهند نمود.

ماده ۲۲ - موافقت نامه حاضر از جانب هر یک از طرفین متعاهدین طبق قوانین داخلی خود به تصویب خواهد رسید و از تاریخ مبادله اسناد تصویب لازم الاجرا خواهد شد.

بغداد - به تاریخ ۲۶ دسامبر ۱۹۷۵

۱. محمود مسلمی عقیلی، اختلافات ایران و عراق در خصوص حق حاکمیت و حقوق کشتیرانی دو کشور در اروندرود (شط العرب)، (تهران: بی نا، ۱۳۵۹) ص ۴۸؛ ناصر فرشاد گهر، نظام حقوقی رودخانه های بین المللی و اروندرود، (تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، ۱۳۶۷)، مطالب ذکر شده، به نقل از این کتاب است: صادق نشست، تاریخ سیاسی خلیج فارس، (تهران: شرکت نسبی کانون کتاب، بی تا)، ص ۶۱۲.
۲. اطلاعات، (۱۳۴۸/۲/۱۴)؛ به شرح نقل شده در: عقیلی، همان کتاب، ص ۱۰ (زیرنویس).
۳. اروندرود به روایت لغت نامه دهخدا، ج ۵۲، ص ۱۹۲۹؛ به نقل از: بولتن، ش ۲۲، (۱۳۶۷/۷/۱۵)، (تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی)، ص ۹۵.
۴. مرتضی اخوان کاخی، «گزارش مأموریت خوزستان در سال ۱۹۷۵ برای ترسیم خط تالوگ»، آدینه، ش ۲۱، (مهر ۱۳۶۷)، ص ص ۱۵-۱۴.
۵. اداره کل امور حقوقی و معاهدات وزارت امور خارجه، رژیم حقوقی رودخانه های مرزی و بین المللی، (بهمن ۱۳۶۷)، ص ۴. همچنین مراجعه شود به: «قواعد حقوق بین الملل و روش تعیین مرزهای رودخانه ای»، ترجمه و تحریر

- حی بن یقظان، فصلنامه حق، دفتر چهارم، (دی- اسفند ۱۳۶۴)، ص ۱۵۱.
۶. نقل شده در: منوچهر گنجی، حقوق بین الملل عمومی، ج ۱، (تهران: دانشگاه تهران)، ص ۲۲۸.
۷. همان، ص ۲۲۹.
۸. فرشاد گهر، همان کتاب، ص ۱۷۳.
۹. منوچهر پارسا دوست، زمینه های تاریخی اختلافات ایران و عراق، روابط تاریخی و حقوقی (۱۹۸۰-۱۵۱۴)، (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۶۴)، ص ص ۵-۱۵۴.
10. Kaiyan Homi Kaikobad, *The Shatt-al-Arab Boundary Question*, (London: Oxford University Press, 1988), p. 116.
11. rebus sic stantibus
۱۲. پاراگراف (الف) بند ۲ ماده ۶۲ کنوانسیون ۱۹۶۹ وین در خصوص حقوق معاهدات، چنین مقرر می دارد: «در موارد ذیل تغییر اساسی اوضاع و احوال را برای پایان دادن به معاهده یا خروج از آن نمی توان مورد استفاده قرارداد: (الف) اگر معاهده تعیین کننده مرز باشد...».
13. Clean State
14. Continuity of Treaty
۱۵. دفتر حقوقی وزارت امور خارجه، تحلیلی بر جنگ تحمیلی رژیم عراق علیه جمهوری اسلامی ایران، (تهران: وزارت امور خارجه، ۱۳۶۱)، ص ۱۱.
۱۶. عهدنامه ۱۹۷۵ که اسم کامل آن «عهدنامه مرز دولتی و حسن همجواری» (مورخ ۱۳ ژوئن ۱۹۷۵) است دارای سه پروتکل مربوط به الف) مرز زمینی، ب) مرز آبی و ج) امنیت در مرز می باشد و نیز چهار موافقت نامه تکمیلی راجع به کشتیرانی در شط العرب، کلانتران مرزی، تعلیف احشام و استفاده از آبهای رودخانه های مرزی دارد. توافق الجزیره، توافق یا اعلامیه ای است که در ۶ مارس ۱۹۷۵ منتشر شده است. بنابراین، استفاده از عبارت عهدنامه الجزایر یا قرارداد الجزایر به منظور اشاره به عهدنامه ۱۹۷۵ که در واقع در ۱۳ ژوئن ۱۹۷۵ در بغداد امضا شده است، یک غلط مشهور است.
۱۷. ماده ۴ عهدنامه ۱۹۷۵ مقرر می کند: «طرفین معظمین متعهدین تأیید می نمایند که مقررات سه پروتکل و ضمایم آنها، مذکور در مواد ۱ و ۲ و ۳ عهدنامه حاضر که پروتکل های فوق الذکر بدان ملحق و جزء لاینجزای آن می باشند، مقرراتی قطعی و دائمی و غیر قابل نقض بوده و عناصر غیر قابل تجزیه یک راه حل کلی را تشکیل می دهند. نتیجتاً خدشه به هر یک از عناصر متشکله این راه حل کلی، اصولاً مغایر با روح توافق الجزیره خواهد بود.»
18. Kaikobad, *op. cit.*, p.98.
۱۹. متن ماده ۶ به این شرح است:
- «۱. در صورت اختلاف درباره تفسیر یا اجرای عهدنامه حاضر و سه پروتکل و ضمایم آنها، این اختلاف با رعایت کامل مسیر خط مرز ایران و عراق، مندرج در مواد ۱ و ۲ فوق الاشعار و نیز با رعایت حفظ امنیت در مرز ایران و عراق، طبق ماده ۳ فوق الذکر، حل و فصل خواهد شد.
۲. این اختلاف در مرحله اول طی مهلت دو ماه از تاریخ درخواست یکی از طرفین از طریق مذاکرات مستقیم دو جانبه بین طرفین معظمین متعهدین، حل و فصل خواهد شد.
۳. در صورت عدم توافق، طرفین معظمین متعهدین ظرف مدت سه ماه، به مساعی جمیله یک دولت ثالث دوست توسل خواهند جست.
۴. در صورت خودداری هریک از طرفین از توسل به مساعی جمیله یا عدم موفقیت مساعی جمیله، اختلاف طی مدت یک ماه از تاریخ رد مساعی جمیله یا عدم موفقیت آن، از طریق داوری حل و فصل خواهد شد.»

۵. در صورت عدم توافق بین طرفین معظمین متعاهدین نسبت به آیین و یا نحوه داوری، هریک از طرفین معظمین متعاهدین می تواند ظرف پانزده روز از تاریخ احراز عدم توافق، به یک دادگاه داوری مراجعه نماید.
- برای تشکیل دادگاه داوری و برای حل و فصل هریک از اختلافات، هریک از طرفین معظمین متعاهدین یکی از اتباع خود را به عنوان داور تعیین خواهد نمود و دوداور یک سرداور انتخاب خواهند نمود.
- اگر طرفین معظمین متعاهدین ظرف مدت یک ماه پس از وصول درخواست داوری از جانب یکی از طرفین از دیگری به تعیین داور مبادرت ننمایند، و یا چنانچه داوران قبل از انقضای همین مدت در انتخاب سرداور به توافق نرسند، طرف معظم متعاهدی که داوری را درخواست نموده است، حق خواهد داشت از رئیس دیوان بین المللی دادگستری تقاضا نماید تا طبق مقررات دیوان دائمی داوری داورها یا سرداور را تعیین نماید.
۶. تصمیم دادگاه داوری برای طرفین معظمین متعاهدین الزام آور و لازم الاجرا خواهد بود.
- طرفین معظمین متعاهدین هرکدام نصف هزینه داوری را به عهده خواهند گرفت.»

20. Kaikobad, *op. cit.*, p.99.

21. *Ibid.*, p. 101.

22. *Ibid.*, p. 110.

23. «Iraq is Considering New Gulf Access That Will By Pass Disputed Channel», *International Herald Tribune*, (3 Oct. 1988), p.2.

۲۴. اداره کل امور حقوقی و معاهدات وزارت امورخارجه، همان، ص ۱۷.

25. State of Necessity

۲۶. داود باوند، «تغییر مسیر اروندرود و چگونگی ارتباط آن با اجرای قطعنامه ۵۹۸»، بولتن، ش ۲۳، (۶۷/۸/۱۵)، (تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی)، ص ۷.

۲۷. همان، ص ۱۲.