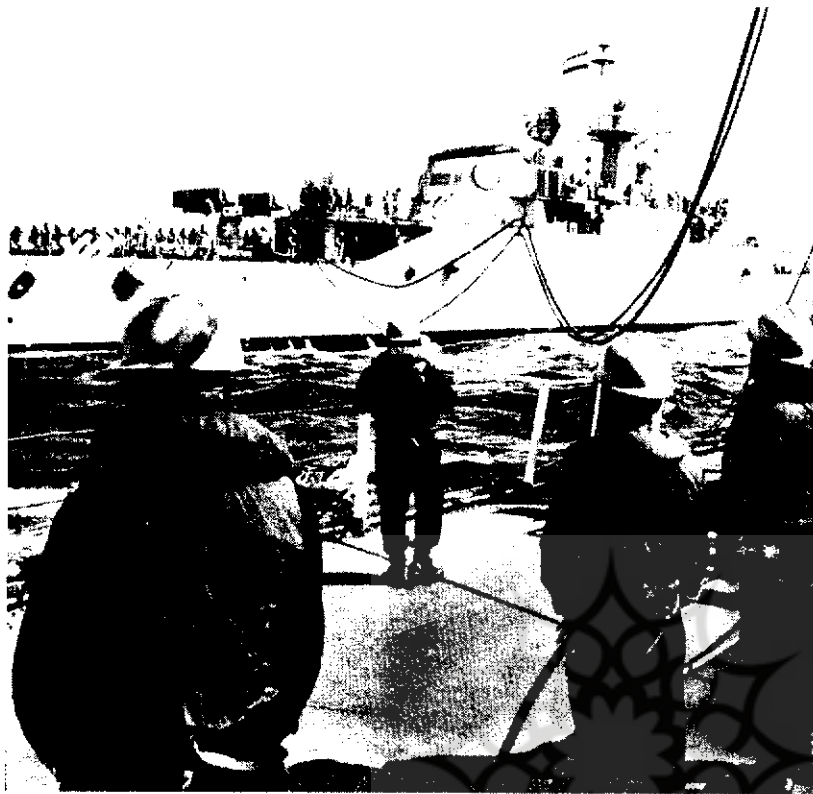


موقعیت حقوقی ناوهای جنگی در مناطق دریایی

(قسمت آخر)

احمد نیکنام

(کارشناس حقوق قضایی)



سرزمینی) می‌نامند، که تحت حاکمیت دولت‌های ساحلی می‌باشند. لذا برحسب موقعیت خاصی که آبهای ساحلی دارند، عبور انواع کشتی بر حسب «حق عبور بی‌ضرر» شناخته می‌شود.

حق عبور بی‌ضرر

(A right of Passage)

«حق عبور بی‌ضرر» از جمله محدودیت‌هایی می‌باشد که حاکمیت مطلق یک کشور ساحلی را مخدوش می‌نماید؛ اما در قبال این محدودیت، کشتی‌های بیگانه نیز باید به نحوی عبور نمایند که عبور آنان مخل نظم و امنیت کشور ساحلی نگردد.

عبور از آبهای سرزمینی باید به منظور عبور به آبهای کشورهای دیگر و آبهای آزاد باشد و یا به منظور عبور از آبهای سرزمینی جهت وارد شدن به آبهای داخلی کشورهای ساحلی باشد. در ضمن، عبور باید پیوسته و سریع باشد، مگر

اما عرض دریای سرزمینی مشخص نگردد، تا این‌که در کنوانسیون سوم حقوق دریاهای جنگی در سال ۱۹۸۲ م، وضع گردید، علی‌رغم عرض‌های پیشنهادی سه مایل، شش مایل، دوازده مایل و دویست مایل، عرض دوازده مایل تعیین و جهت تحدید دریای سرزمینی در نظر گرفته شد.

دولت ایران نیز در سال ۱۳۳۸ و ۱۳۷۲، منطبق با قوانین موجود، دوازده مایل را به عنوان عرض دریای سرزمینی تعیین نمود. جهت تعیین عرض دریای سرزمینی از خط مبدأ (Base Line) استفاده می‌شود. موقعیت جغرافیای طبیعی کشورهای ساحلی دارای ابعاد متفاوت می‌باشد؛ زیرا خطوط مبدأ بر حسب سواحل صاف یا سواحل تضاریس و دیگر موارد تعیین می‌گردد.

با این توصیف، آبهای آن سوی خط مبدأ به عرض دوازده مایل را آبهای ساحلی

دریای سرزمینی (ساحلی)

تعیین حدود دریای سرزمینی (Territorial Sea)، دارای قدمت دیرینه می‌باشد. لذا به طور جزئی خلاصه‌ای از آن را بیان می‌نمایم.

در ابتدا جهت تعیین عرض دریای سرزمینی از شلیک توپ استفاده می‌شد که با توجه به بُرد آن زمان توپ‌ها سه مایل را تعیین نمودند، اما با افزایش بُرد توپ‌ها، دولت‌ها محدوده‌های متفاوتی را تعیین کردند که در اکثر موارد از سه مایل به شش مایل گسترش یافت. دولت ایران نیز در سال ۱۳۱۳، حدود آبهای سرزمینی خود را شش مایل تعیین نموده بود. بعدها دولت‌ها خصوصاً کشورهای بی‌توان نیروی دریایی کارآمد بودند، خواستار افزایش عرض دریایی ساحلی شدند و رویه‌های متفاوتی را اتخاذ نمودند. در سال ۱۹۵۸ م، کنوانسیون حقوق دریاهای وضع شد،

در زمان فورس ماژور (قوه قاهره) که از اختیار کشتی خارج می‌باشد.

در عبور بی‌ضرر، کشتی‌ها باید پرچم کشور دولت ساحلی را برافراشته نموده و زیر دریایی‌ها به سطح آب بیایند. دولت ساحلی در عبور بی‌ضرر می‌تواند قوانین را برای کشتی‌های بیگانه وضع نماید و یا ورود کشتی‌های جنگی و زیردریایی‌ها را منوط به کسب اجازه قبلی نماید.

دولت ایران نیز عبور شناورهای جنگی و زیردریایی‌ها را در آبهای سرزمینی منوط به کسب اجازه قبلی دانسته و مواردی را نیز منطبق با کنوانسیون ۱۹۸۲ م، حقوق دریاها جهت عبور کشتی‌های جنگی و زیردریایی‌ها در آبهای ساحلی الزامی دانسته است، که قبلاً در مبحث آبهای داخلی مطرح گردید.

باتوجه به مستثنیات عبور بی‌ضرر، در مواردی عبور بی‌ضرر می‌تواند معلق گردد که از جمله، عدم عبور در مناطق ممنوعه (Zones Fermees) می‌باشد، دولت ساحلی نیز وظیفه دارد که مناطق ممنوعه را از قبل تعیین و به شناسایی و اطلاع دولت‌های دیگر برساند.

دولت ایران در ماده (۸) قانون دریایی مناطق خلیج فارس و دریای عمان (مصوب ۱۳۷۲)، این حق را برای خود محرز دانسته است.

مصونیت قضایی ناوهای جنگی، اعم از مدنی (Civil) و کیفری (Criminal)، در آبهای ساحلی همانند مصونیت قضایی در آبهای داخلی می‌باشد، و در صورت عدم مراعات قوانین و مقررات از سوی ناوهای جنگی، دولت‌های ساحلی می‌توانند خواستار ترک ناوهای جنگی از آبهای سرزمینی خود گردند و در صورت بروز خسارات یا سایر موارد، از طریق دولت صاحب پرچم (Flag state) و یا

مجامع بین‌المللی خواستار رسیدگی گردند.

منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره

۱- منطقه انحصاری اقتصادی

(Exclusive Economic Zone)

منطقه انحصاری اقتصادی، منطقه‌هایی

است به عرض دویست مایل از خط مبدأ دریایی

منابع طبیعی دولت ساحلی را در برمی‌گیرد و دیگر، حقوقی که سایر دول غیر از دولت ساحلی را شامل می‌شود.

۱- حقوقی که منافع و منابع طبیعی دولت

ساحلی را در برمی‌گیرد شامل موارد زیر

می‌باشد:

«حق عبور بی‌ضرر» از جمله محدودیت‌هایی می‌باشد که ماکمیت مطلق یک کشور ساحلی را مفدوش می‌نماید؛ اما در قبال این محدودیت، کشتی‌های بیگانه نیز باید به نمودی عبور نمایند که عبور آنان مفل نظم و امنیت کشور ساحلی نگردد

– منابع غیرزنده (اکتشاف و بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت)،

– منابع زنده،

– منابع اقتصادی (تولید انرژی از باد و

جریان‌های دریایی و آب)،

– ساختن جزایر مصنوعی

(Artificial islands) و تأسیسات،

– تحقیقات علمی دریایی،

– کنترل آلودگی.

۲- حقوق دولت‌های دیگر:

– کشتیرانی،

– پرواز،

– تعبیه کابل زیرآبی و خطوط لوله.

با بررسی حقوق دولت ساحلی و دولت‌های

دیگر در منطقه انحصاری اقتصادی، ملاحظه

می‌شود که کشتی جنگی دارای آزادی

کشتیرانی در آبهای مزبور می‌باشد و از سوی

هواپیما مستقر، از روی ناوهای هواپیمابر

مجاز به پرواز و فرود می‌باشند. بنابراین

آزادی مطلق ناوهای جنگی که در آبهای آزاد

متصور می‌باشد در آبهای انحصاری

و اقتصادی در پاره‌ای از موارد قابل اعمال

نیست.

قانون دریایی ایران (۱۳۷۲) در فصل

سرزمینی. منطقه انحصاری اقتصادی در

کنوانسیون ۱۹۵۸ م، حقوق دریاها منظور

نگردیده بود، فقط یک منطقه نظارت

(contiguous Zone) به عرض دوازده

مایل بعد از دریای سرزمینی را پیش‌بینی

نموده بود، که به منظور نظارت و جلوگیری از

نقض مقررات مالی، گمرکی و بهداشتی دولت

ساحلی در نظر گرفته شده بود. منطقه نظارت

در مواد (۱۲) و (۱۳) قانون دریایی (۱۳۷۲)

منظور گردیده است. به استناد ماده (۱۲)

قانون مزبور: «منطقه نظارت منطقه‌ای است

در مجاورت دریای سرزمینی که حد خارجی آن

از خط مبدأ، بیست و چهار مایل دریایی است»،

و در ماده (۱۳)، صلاحیت‌های دولت ایران را

در موارد مدنی و کیفری «به منظور پیگیری از

نقض قوانین و مقررات کشور از جمله مقررات

امنیتی، گمرکی، دریایی، مالی، مهاجرتی،

بهداشتی، زیست محیطی و تعقیب و مجازات

متخلفین» محرز می‌داند. در حال حاضر این

منطقه باتوجه به احداث منطقه انحصاری و

اقتصادی، بیشتر از موارد حقوقی آن تبعیت

می‌نماید.

منطقه انحصاری و اقتصادی در واقع دارای

دو نوع حقوق می‌باشد: حقوقی که منافع و

سوم، از مواد (۱۴ الی ۲۱) را به این منطقه اختصاص داده است و «انجام فعالیت‌ها و تمرینات نظامی بیگانه، جمع‌آوری اطلاعات و هرگونه عملی که با منافع و حقوق جمهوری اسلامی ایران در منطقه انحصاری و اقتصادی منافات داشته باشند» را ممنوع دانسته است. گذشته از آن بر حسب قوانین بین‌المللی، ناوهای جنگی در منطقه مزبور باید رعایت حریم ایمنی (Safety Zone)، تأسیسات و جزایر مصنوعی که توسط دولت ساحلی یا با اجازه دولت ساحلی توسط دیگر دولت‌ها شناخته شده‌است را بنمایند.

دولت‌های ساحلی جهت بهره‌برداری از منابع بستر و زیربستر منطقه مزبور می‌توانند جزایر و تأسیساتی را بسازند. ناوهای جنگی باید حریم ایمنی تأسیسات مزبور را که بر حسب قوانین موجود پانصد متری می‌باشد رعایت بنمایند و در صورت نیاز به کاوشهای علمی و تحقیقاتی، قبلاً از دولت ساحلی اجازه حاصل نمایند. اما همانند منطقه انحصاری و اقتصادی از آزادی کشتیرانی و پرواز هواپیماهای مستقر بر روی ناوهای خود مجاز می‌باشند. گذشته از موارد مزبور، ناوهای جنگی باید در منطقه مزبور رعایت

اقدام نمایند. فرضاً نصب کابل‌های دریایی که در منطقه دریای آزاد برای تمامی کشورها آزاد می‌باشد نباید به نحوی علیه کشتی‌ها اقدام نمایند که موجب خراب شدن آنها گردد، یا موجب آلودگی آبهای مربوط گردند.

در آبهای آزاد، تمامی کشورها می‌توانند از آزادیهای زیر بهره‌جویند، لیکن استفاده و بهره‌گیری از آنان به نحوی باشد که منافع دیگر کشورها را هم در بر بگیرد و به روایتی دیگر، مانع آزادی دیگر دولت‌ها نگردد.

- آزادی دریانوردی؛
- آزادی ماهیگیری؛
- آزادی کابل کشی؛
- آزادی لوله‌گذاری؛

- آزادی احداث جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات؛

- آزادی تحقیقات علمی؛
- آزادی پرواز.

اکنون که با مفهوم دریای آزاد و اقداماتی که سایر دولت‌ها می‌توانند در دریای آزاد اعمال و یا از آن بهره‌برداری نمایند آشنا شدید، موقعیت و اقدامات ناوهای جنگی در این منطقه را نیز مورد بررسی قرار می‌دهیم که عبارتند از:

- حق ادامه تعقیب فوری؛
- ایمنی در دریا؛
- حق دفاع مشروع؛
- حق بازدید و تفتیش.

حق ادامه تعقیب فوری (Right of Hot Pursuit)

حق تعقیب فوری، در ماده (۲۳) کنوانسیون ۱۹۵۸ م. و ماده (۱۱) کنوانسیون ۱۹۸۲ م. دیده شده است. این حق زمانی برای دولت ساحلی به وجود می‌آید که در آبهای داخلی یا ساحلی یا منطقه نظارت کشتی خارجی و یا یکی از قایق‌های

دولت ایران نیز عبور شناورهای جنگی و زیردریایی‌ها را در آبهای سرزمینی منوط به کسب اجازه قبلی دانسته و مواردی را نیز منطبق با کنوانسیون ۱۹۸۲ م. حقوق دریاهای جهت عبور کشتی‌ها، جنگی و زیردریایی‌ها در آبهای ساحلی الزامی دانسته است

۲- فلات قاره (Continental Shelf)

از نظر جغرافیایی، بخشی از کف دریا که با شیب ملایمی از خط پست‌ترین جزر تا نقاط عمیق آن امتداد می‌یابد و به طور متوسط تا عمق ۱۳۰ متری می‌رسد و در این نقطه عمق آب دفتاً زیاد می‌شود، این قسمت را فلات قاره یادداشت‌ساز به معنای اخص آن می‌خوانند (۱).

تعریف حقوقی کنوانسیون ۱۹۸۲ م. از فلات قاره بر این مناسبت که «فلات قاره دولت ساحلی متشکل است از بستر و زیربستر مناطق زیرآب در ماورای دریای سرزمینی در امتداد طبیعی قلمرو زمینی کشور تا لبه بیرونی حاشیه قاره یا در مواردی که لبه بیرونی قاره تا این مسافت نباشد، دویست مایل دریایی از خطوط مبدائی که برای تعیین عرض دریای سرزمینی استفاده می‌شود.» بنا بر این،

موارد ایمنی و بهداشتی را بنمایند.

دولت ایران، انجام فعالیت‌ها و تمرینات نظامی دولت‌های بیگانه، همچنین جمع‌آوری اطلاعات و هر نوع اعمالی که مغایر منافع جمهوری اسلامی ایران در منطقه فلات قاره باشد را ممنوع دانسته است.

دریای آزاد

دریای آزاد (Waters of the high seas)

به دریایی اطلاق می‌گردد که در محدوده آبهای داخلی، انحصاری، اقتصادی و مجمع‌الجزایری کشوری واقع نشده باشد. بنابراین تعریف، کلیه کشتی‌ها در آبهای مربوط دارای آزادی کشتیرانی می‌باشند و آزادی مزبور شامل فضای بالای آن نیز می‌گردد. بنا بر این، کشتی‌ها در آبهای دریای آزاد دارای معاذیری نیز هستند که بر حسب عرف و قوانین دریایی باید در مراعات آنها

آن کشتی مرتکب جرمی گردد.

اگر کشتی خارجی در آبهای آزاد باشد اما یکی از قایق‌های آن در آبهای داخلی یا ساحلی یا منطقه نظارت مرتکب جرمی گردد حق تعقیب فوری نیز اعمال می‌شود. در این خصوص از کشتی‌های جنگی یا دولتی و هواپیماهای نظامی جهت تعقیب استفاده می‌شود.

تعقیب نباید به نحوی باشد که منجر به غرق کشتی یا قایق گردد، تعقیب باید پیوسته و فوری باشد و چنانچه کشتی یا قایق مورد تعقیب وارد آبهای ساحلی کشور متبوع یا کشور دیگری شد، تعقیب قابل ادامه نیست و باید قطع گردد.

کشتی‌های جنگی پیش از شروع تعقیب باید توسط علائم سمعی و بصری، کشتی مورد تعقیب را مطلع سازند و چنانچه کشتی مزبور یا قایق مربوط از علائم پیروی ننمود، تعقیب آغاز گردد.

در مورد کشتی‌های جنگی چنانچه مرتکب جرمی در آبهای تحت حاکمیت کشور دیگری گردند، حق تعقیب وجود ندارد.

دولت ایران نیز به موجب ماده (۲۱) قانون دریایی (۱۳۷۲)، حق تعقیب فوری را برای خود محرز دانسته است.

ایمنی در دریانوردی

(Safety of navigation)

باتوجه به گستردگی حجم قوانین ایمنی در دریا، صرفاً در این مبحث جایگاه ناوهای جنگی را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

رعایت موارد ایمنی جهت بروز و جلوگیری از تصادم، غرق شدن، به گل نشستن و آتش سوزی کشتی‌ها اعم از جنگی، دولتی و تجاری الزامیست. با بررسی به عمل آمده ملاحظه می‌شود که ریشه پاره‌ای از قوانین موجود را باید در بروز حوادث نیز جستجو

نمود؛ چنانچه ملاحظه می‌گردد، در سال ۱۹۱۳ م، اولین کنوانسیون بین‌المللی حیات در دریا، به علت غرق شدن کشتی مسافربری تاپتانیک که در سال ۱۹۱۲ م، منجر به غرق شدن ۱۵۱۳ نفر شد، به وجود آمد.

کشتی‌های جنگی باید در کلیه موارد و هنگام دریانوردی بررسی لازم در خصوص ساختمان ناو و دیگر اقدامات علمی و آموزشی را به عمل آورند و از زنده‌ترین افراد در امر ناوبری جنگی بهره‌جویند.

فرمانده یک ناو جنگی باید امکانات موجود بر روی ناو را مورد بررسی دقیق‌تر قرار دهد. فرضاً از ابتدایی‌ترین وسایل نجات در دریا که جلیقه نجات می‌باشد، آزمایش‌های لازم را به عمل آورد، محاسبات و آزمایشات در خصوص یک شخص بیهوش که ممکن است در اثر شنای زیاد یا تشنگی و گرسنگی بیهوش گردد، قابلیت استفاده جلیقه نجات او را که باید برابر کنوانسیون سولاس (Solas - ۱۹۷۴) م، فرد بیهوش را با زاویه بین ۲۰ تا ۵۰ درجه نسبت به خط قائم به طرف پشت حفظ نماید به نحوی که دهان و بینی او تا ۱۲۰ میلی متر از سطح آب

بهره‌جوید و مراتب را در اسرع وقت جهت دریافت سایر کمک‌های لازم به نزدیکترین کشتی‌های حاضر در منطقه و یاب‌های نزدیکترین بنادر اطلاع دهد.

حق دفاع مشروع

گاهی دولت‌ها به عناوین مختلف در امور کشتیرانی بعضی از کشتی‌ها مداخله می‌نمایند و این حق را برای خود در رابطه با ضرورت‌هایی مثبت می‌دانند و از آن به عنوان دفاع مشروع نام می‌برند. اما آنچه را که بتوان به عنوان یک منبع حقوقی در این گونه موارد در نظر گرفت، وجود ندارد و در هیچ یک از کنوانسیون‌های بین‌المللی حقوق دریاهانیز یادی از آن نشده است. با این وصف، ناوهای جنگی بر حسب موقعیت ویژه خودشان و یا بر حسب مصلحت دولت متبوعشان، اقدام به درگیری یا توقیف سایر کشتی‌ها می‌نمایند.

همان‌طور که عنوان گردید، این حق دارای وجهت قانونی در قوانین بین‌الملل دریایی نمی‌باشد. لذا بعضی از علمای حقوق در توجیه اقدام به دفاع مشروع یا حالت ضرورت (Eorce majeure) از موردهای زیر نام

اگر کشتی فارسی در آبهای آزاد باشد اما یکی از قایق‌های آن در آبهای داخلی یا ساحلی یا منطقه نظارت مرتکب جرمی گردد حق تعقیب فوری نیز اعمال می‌شود. در این فصول از کشتی‌های جنگی یا دولتی و هواپیماهای نظامی جهت تعقیب استفاده می‌شود

بالاتر قرار گیرد را به عمل آورد. می‌برند:

- کشتی‌های جنگی در صورت بروز تصادف با کشتی‌های دیگر و یا تصادف دو کشتی غیر از کشتی جنگی باید در نجات سرنشینان آن نهایت اقدامات لازم را به عمل آورند و از کلیه امکانات ناو خود در امداد به مصدومین
- خطری که امنیت کشور ساحلی را تهدید می‌کند باید حتمی و قریب‌الوقوع و سوءظن نسبت به کشتی که موجب خطر است، قوی باشد.
- مقامات کشوری که مورد تهدید قرار

گرفته و اقدام به توقیف یا مقابله با کشتی بیگانه نموده‌اند، می‌بایست مراتب را به اطلاع کشور صاحب پرچم آن برسانند.

– اشخاصی که در کشتی توقیف شده‌اند باید به کشور صاحب پرچم مسترد گردند.

– اقداماتی که از طرف کشور ساحلی در مقابله با کشتی بیگانه به عمل می‌آید باید جنبه احتیاطی داشته باشند، نه جنبه جزایی (۲)

حق بازدید و تفتیش

کشتی‌های جنگی در آبهای آزاد جز در مقابل دولت صاحب پرچم، دارای مصونیت مطلق در مقابل دیگر دولت‌ها می‌باشند. حق بازدید و تفتیش (Right of Search)، در زمان جنگ در مقابل کشور محارب دارای وجهت عرضی می‌باشد. لیکن در زمان صلح،

غیرمجاز باشد.

(Unauthorized broadcasting)

– کشتی مزبور به کار برده فروشی اشتغال دارد.

– کشتی مزبور حامل پرچم یک دولت غیر از دولت متبوع خودش می‌باشد و یا از نشان دادن پرچم امتناع می‌کند.

– کشتی مزبور فاقد ملیت است.

بدین منظور کشتی جنگی می‌تواند قایقی به فرماندهی یک افسر به سوی کشتی مظنون گسیل دارد، چنانچه با بازرسی مدارک، سوءظن برطرف نشود، مبادرت به بررسی بیشتر روی کشتی با توجه به رعایت کلیه ملاحظات احتمالی خواهد شد. (ماده ۲۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ م. و ماده ۱۱۰ بند سوم

ترانزیت تنگه‌هایی که مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی، بین بخشی از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و بخش دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی قرار می‌گیرد»، را در بر می‌گیرد.

بعضی از تنگه‌ها دارای نظام خاص و ویژه خودشان هستند و کنوانسیون ۱۹۸۲ م. تأثیری در موقعیت آنها ندارند.

عبور ترانزیت از تنگه‌های بین‌المللی یا گسترش عرض دریای سرزمینی به دوازده مایل به وجود آمد؛ زیرا کشورهای که دارای ناوگان‌های عظیم دریایی بودند حق عبور بی‌ضرر را که زیردریایی‌ها را ملزم می‌نمود به سطح آب بیابند و عبور کشتی‌های جنگی را منوط به رعایت بعضی از قوانین دولت ساحلی می‌نمود، متناسب با موقعیت خودشان که دارای ناوگان عظیم دریایی بودند نمی‌دانستند، خصوصاً در مورد زیردریایی‌هایی که موقعیت استراتژیکی آنها ایجاب می‌نماید که در زیر آب حرکت نمایند. بنابراین، رژیم عبور ترانزیت در کنوانسیون ۱۹۸۲ م. بدعتی بود تا بدین وسیله با گسترش عرض دریای سرزمینی به دوازده مایل، که بیش از صد تنگه را در بر می‌گرفت، بتوانند تنگه‌ها را در ردیف تنگه‌های بین‌المللی قرار دهند.

حق عبور ترانزیت با حق عبور بی‌ضرر از چندین جهت دارای تفاوت می‌باشند.

– در رژیم عبور بی‌ضرر بر حسب این که فضای بالای دریای سرزمینی متعلق به دولت ساحلی است، حاکمیت دولت ساحلی بر آن اعمال می‌گردد. بنابراین هوایماها حق پرواز بر فراز دریای سرزمینی را ندارند، اما در عبور ترانزیت هوایماها حق پرواز دارند و نیازی به کسب اجازه از دولت‌های مجاور تنگه نمی‌باشد.



کنوانسیون ۱۹۸۲ م. تنگه

کلمه تنگه (Strait) اصطلاح دقیقی نیست و در هیچ یک از کنوانسیون‌های حاصل از کنفرانس‌های ملل متحد برای حقوق دریاها دقیقاً تعریف نشده است. معنی عادی تنگه عبارت است از معبر باریک یا بخشی از آب که دو قسمت بزرگتر از آنها را به هم متصل می‌کند. (۳)

یکی از موارد مهم که در خصوص تنگه‌ها اعمال می‌شود، حق عبور ترانزیت است (Transit - Passage) زیرا طبق ماده (۳۷) کنوانسیون ۱۹۸۲ م. «نظام عبور

محدود و محصور می‌باشد و بر حسب سوءظن قوی قابل اجرا می‌باشد؛ زیرا در غیر صورت مواردی که نیاز به بازدید و تفتیش نبوده، کشتی مورد بازدید می‌تواند از دولت صاحب پرچم کشتی جنگی درخواست غرامت و خسارت نماید.

کشتی‌های جنگی در موارد زیر می‌توانند به کشتی‌های غیرجنگی نزدیک شده و در صورت حصول اطمینان بررسی‌های لازم را به عمل آورند.

– کشتی مزبور دست به دزدی دریایی زده باشد.

– کشتی مزبور مشغول ارسال پیام رادیویی



- در عبور ترانزیت، زیر دریایی‌ها الزامی ندارند که به سطح آب بیایند و هویت دولت متبوع را نمایان نمایند.

- رژیم حقوقی حق عبور بی‌ضرر قابل تعلیق بوده، اما رژیم حقوقی حق عبور ترانزیت غیرقابل تعلیق می‌باشد.

در مسیر عبور حق ترانزیت، ناوهای جنگی و زیردریایی‌ها که می‌خواهند از این حق استفاده نمایند باید قوانین گمرکی، ایمنی در دریا، ماهیگیری، بهداشتی، تعیین خطوط ترانزیتی، تخلیه و بارگیری و جلوگیری از آلودگی را که توسط دولت‌های اطراف تنگه وضع می‌گردد، مراعات نمایند و از انجام هرگونه حرکتی که امنیت، صلح و آرامش منطقه را به مخاطره می‌اندازد، خودداری نمایند.

آبهای مجمع الجزایر

مجمع الجزایر (Archipelagic State)، گروهی از جزایر از جمله بخشهایی از جزایر است که آنها و سایر عوامل طبیعی را چنان به یکدیگر مرتبط می‌کند که این جزایر، آنها و سایر عوامل طبیعی یک واحد جغرافیایی اقتصادی و سیاسی را تشکیل می‌دهد، و از لحاظ تاریخی این چنین تلقی شده باشد.

(ماده ۴۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ م.) کشورهای مجمع الجزایر می‌توانند با استفاده از خطوط مبدأ مستقیم مجمع الجزایر، دورترین نقاط و پیشرفته‌ترین جزایر و صخره‌های مجمع الجزایر را به هم متصل کند. (ماده ۴۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ م.) بنابراین، تعریف آبهای بین مجمع الجزایر جزء آبهای داخلی واقع می‌شود و در این گونه آنها شرایط عبور بی‌ضرر اعمال می‌شود؛ اما با توجه به حساسیت ناوگان جنگی بعضی از قدرت‌های دریایی، در آبهای مجمع الجزایر محل عبور ترانزیتی در نظر گرفته می‌شود و

درواقع، مسائل عبور در تنگه‌های بین‌المللی که مشمول عبور ترانزیت می‌باشد در این گونه آنها نیز اعمال می‌شود؛ زیرا اگر یک کشور مجمع الجزایری اقدام به تعیین مسیرهای هوایی و دریایی نکند، حق عبور در مسیرهای دریایی مجمع الجزایری از طریق مسیرهای معمولی مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی می‌تواند اعمال شود. (ماده ۵۳ کنوانسیون ۱۹۸۲) در عبور ترانزیت، کشتی‌ها و هواپیماها ملزم به عبور در مسیرهای تعیین شده در آبهای مجمع الجزایری هستند و نمی‌توانند بیش از سی و پنج مایل از محورهای تعیین شده منحرف شوند و همچنین مجاز نیستند از حد فاصل بیش از یک دهم مسافتی که جزایر را از هم جدا می‌کند به آنها نزدیک گردند (بند ۶ ماده ۵۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ م.).

وسعت خطوط مواصلاتی بیشتر متوجه نیازهای عملیاتی کشتیهای جنگی است که بعضاً در گروههای تاکتیکی همراه با هواپیماها در آبهای مجمع الجزایری دست به مانور در خطوط دفاعی گسترده می‌زنند. کشتیهای جنگی می‌توانند تحت شرایط و ضوابطی عبور کنند.

دولت‌های ساحلی نیز مکلف هستند که امکانات و زمینه عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیتی را به نحوی مهیا کنند که کشتیهای مذکور بتوانند با رعایت قوانین و مقررات وضع شده بدون دغدغه و ممانعت تردد نمایند. (۴)

دولت ایران نیز به استناد ماده (۳) قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲، آبهای واقع بین جزایر متعلق به ایران، که فاصله آنها از یکدیگر از دو برابر عرض دریای سرزمینی تجاوز نکند، جزء آبهای داخلی محسوب می‌دارد و حاکمیت خود را بر آنها

اعمال می‌کند.
نتیجه:

با بررسی موارد ذکر شده و با عنایت به اصول منشور سازمان ملل متحد و قوانین موجود در کنوانسیون‌های حقوق بین‌الملل دریایا که مبتنی بر به کارگیری دریایا جهت مقاصد صلح‌آمیز می‌باشد، ملاحظه می‌شود که پاره‌ای از کشورها منافع و میراث مشترک بشریت (Common heritage of mankind) را مورد تجاوز و یغما قرار می‌دهند. بنابراین توصیف، نیاز و تلاش بیشتری از سوی دولت‌ها در خصوص تدوین قوانین در مسائل حقوق دریایا را می‌طلبد. کشورهایی که دارای قدرت و توان دریایی می‌باشند، اهرمهای زور را که مبتنی بر برتری آنان می‌باشد به کار می‌گیرند، و آشکارا در مناطق مختلف دریایی در امور دیگر کشورها دخالت می‌نمایند و از سویی، در خصوص عملکرد سازمانهای بین‌المللی باید اذعان داشت که هر چند قوانین وضع شده از سوی آنان ضمانت‌اجرای تام ندارد، اما نقش آنان را نیز نمی‌توان نادیده گرفت و به عبارت دیگر، تا حدودی بازدارنده می‌باشند. اما در این حد نباید اکتفا کرد و باید ساختار قوانین موجود مجدداً مورد بازنگری بیشتری قرار بگیرند و مراجعی را در سطح بین‌المللی به وجود آورند تا ضمانت‌اجرای قوانین را بهتر هدایت نمایند تا با حفظ صلح جهانی، دولت‌ها با آرامش و اطمینان بیشتر به سازمان‌های بین‌المللی بیوندد.

پی‌نوشت‌ها:

- ۱- رابین چرچیل و آلن لو، حقوق بین‌الملل دریایا.
- ۲- کاظمی، سید علی اصغر، مجله سیاست خارجی.
- ۳- رابین چرچیل و آلن لو، حقوق بین‌الملل دریایا.
- ۴- کاظمی، سید علی اصغر، مجله سیاست خارجی.