

یومبرتو لینزا*
ترجمه: عبدالرحیم ذاکر حسین

تحدید حدود فلات قاره در خلیج فارس و حق عبور از تنگه هرمز

خلاصه: شکل جغرافیائی خلیج فارس و منطقه هرمز، بر تحدید حدود بستر دریا در منطقه تأثیر می گذارد. مسائل مربوط به رژیم های منطقه به نفت بستگی دارد، زیرا همه کشورهای ساحلی، تولیدکننده و صادرکننده نفت هستند. قراردادهای بر مفهوم فلات قاره به عمق ۲۰۰ متر که بموجب ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، راجع به فلات قاره مقرر گردیده است، مبتنی هستند. در نتیجه قراردادهای تحدید حدود میان ایران و کشورهای عرب و یک تصمیم (رای) داوری (به استثنای دو منطقه واقع در متهی الیه شرقی و غربی) فلات های قاره در سراسر طول خود، بوسیله یک خط منصف پیچاپیچ تقسیم می شوند. در

*این مقاله از مجله:

Marine Policy Reports. vol.1. pp.217-235 1989 Printed in UK,

ترجمه شده است. نویسنده مقاله یومبرتو لینزا دکترای حقوق بین الملل، متخصص دریاهای نیمه بسته، و استاد دانشکده حقوق روم ۲ در ایتالیا است.

بعضی مواقع به علل خاصی که جنبه جغرافیائی و ژئومرفولوژی دارند، خط منصف انحاء پیدا می‌کند. مواضع متخالفی که از سوی کشورهای هم مرز در تنگه هرمز و دیگر کشورهای دهانه خلیج اتخاذ شده است زائیده تناقض میان اعمال حقوق عرفی و ماده ۱۶- بند ۴- از کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و اعمال مواد ۳۴ و ۳۷ و مواد بعدی کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها می‌باشد.

مقدمه:

تحدید حدود نواحی دریائی خلیج فارس و حق عبور از تنگه هرمز متضمن مسئله صلاحیت بر مناطق مختلف دریائی در آن منطقه است. شکل جغرافیائی منطقه، شامل دو خلیج مجزاً است: خلیج فارس و خلیج عمان که بوسیله گذرگاه باریکی که تنگه هرمز را تشکیل داده به هم می‌پیوندند. تنگه درست، در مدخل خلیج فارس، در نقطه‌ای که آبهای سرزمینی دو کشور ساحلی مقابل هم، یعنی ایران و عمان به هم می‌پیوندند واقع شده است. مسائل دریانوردی، هم در تنگه هرمز و هم در خلیج فارس در چند نقطه به علت عمق کم آب‌ها بروز می‌نماید.

افزون براین، مسائلی پیش می‌آید که زائیده ادعاهای کشورهای بر بستر دریاها، در تحدید حدود میادین نفتی ناحیه خلیج می‌باشد. برحسب سیاستی که کشورهای ساحلی در مورد دعاوی خود بر بستر دریاها در پیش گرفته‌اند، تصمیمات مقتضی نسبت به استفاده از سکوها دور از ساحل بمنظور بهره‌برداری از چاه‌ها، در زمان صلح و نیز در مورد اداره عملیات جنگی، منجمله راه‌بندی دریائی، بوسیله هر متحارب و رفتار کشورهای بیطرف اتخاذ میگردد.^۱

خلیج فارس:

خلیج فارس بر اساس تعریفی که در ماده ۲۲ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ ملل متحد^۲ درمُتگوبی بعمل آمده یک ناحیه نیمه بسته بشمار می‌رود. در واقع حوضه‌ای با ابعاد محدود است که جز در مدخل تنگه هرمز که آن را به خلیج عمان و سپس به اقیانوس هند متصل می‌سازد بوسیله مرز کشورهای ساحلی احاطه شده است. ابعاد این حوضه بسیار محدودند، از غرب به شرق، حوضه تقریباً ۵۰۰ میل دریائی درازا دارد. در پهن‌ترین قسمت به سوی خلیج هرمز، تقریباً ۲۰۰ میل دریائی میان سواحل شمالی و جنوبی فاصله است. سپس به یک حوضه کم عمق که عمق آب‌هایش به تفاوت از ۷۰ متر در ساحل عربی

تا حداکثر ۱۴۰ متر در ساحل ایرانی می‌رسد متهی می‌شود.

نقشه جغرافیائی سیاسی خلیج فارس پیچیده است. دو کشوری که مقابل یکدیگر قرار گرفته‌اند از غرب به شرق در ساحل جنوبی به خلیج فارس عبارتند از: عراق کشور عربی با یک دریچه نامناسب به دریا که به سختی به ۵۰ کیلومتر می‌رسد و ایران، کشور مسلمان غیرعرب که تقریباً تمامی ساحل شمالی خلیج را در بر گرفته و خطوط مبدا مستقیم برای دریاهاى سرزمینی خود که شامل تعدادی از جزایر ساحلی است، برقرار کرده است.

شش کشور حاشیه‌ای ساحل جنوبی خلیج فارس، که همگی عرب هستند و یک منطقه بیطرف (از غرب به شرق) عبارتند از: کویت واقع در جنوب عراق، منطقه بیطرف واقع بین کویت و عربستان سعودی شامل نجد، حجاز، اسیر، نجرا، وال حصا، مجمع الجزایر بحرین، شامل جزایر بزرگ بحرین، ال محرق استیر، اما، ناسان و هوار با دیگر جزایر کوچکتر، شبه جزیره قطر با چند جزیره، امارات متحده عربی که از ابوظبی، دوبی، شارجه، ام القوان، راس الخیمه و فجیره تشکیل شده است و سرانجام عمان که شامل شبه جزیره عمان و مسقط است. چنانکه متعاقباً خواهیم دید، عمان کلیه جزایر نزدیک به ساحل خود حتی جزایری را که در تنگه هرمز واقع هستند، توسط خطوط مبدأ مستیمی که برای تعیین عرض دریای سرزمین خود ترسیم کرده محصور نموده است.^۳

تنگه هرمز:

تنگه هرمز، چنانکه در تصویر ۱ نشان داده شده است، بر حسب تعریفی که ماده

۱۶-بند-۴- کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، راجع به دریای سرزمینی^۴، و نیز مواد ۳۴ و ۳۷^۵

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها بدست می‌دهد. یقیناً یک تنگه بین المللی است که خلیج فارس را به خلیج عمان و سپس به اقیانوس هند پیوند می‌دهد.

تنگه هرمز تقریباً ۱۰۴ میل دریائی درازا دارد و در پهن‌ترین قسمت خود، به سوی خلیج عمان به ۵۲ میل می‌رسد. در صورتیکه باریک‌ترین قسمت به سوی خلیج فارس، فقط ۲۰ میل پهنا دارد و مخصوصاً در همین جاست که تنگه تماماً پوشیده از دریای سرزمینی کشورهای (مقابل) است، زیرا کمتر از دو برابر عرض آبهای داخلی این کشورهاست. عمق آب‌های تنگه هرمز مشابه عمق آب‌های خلیج فارس است ولی برخلاف خلیج فارس، آب‌های مجاور ساحل عربی (ساحل جنوبی) عمیق‌تر و لذا به خوبی قابل

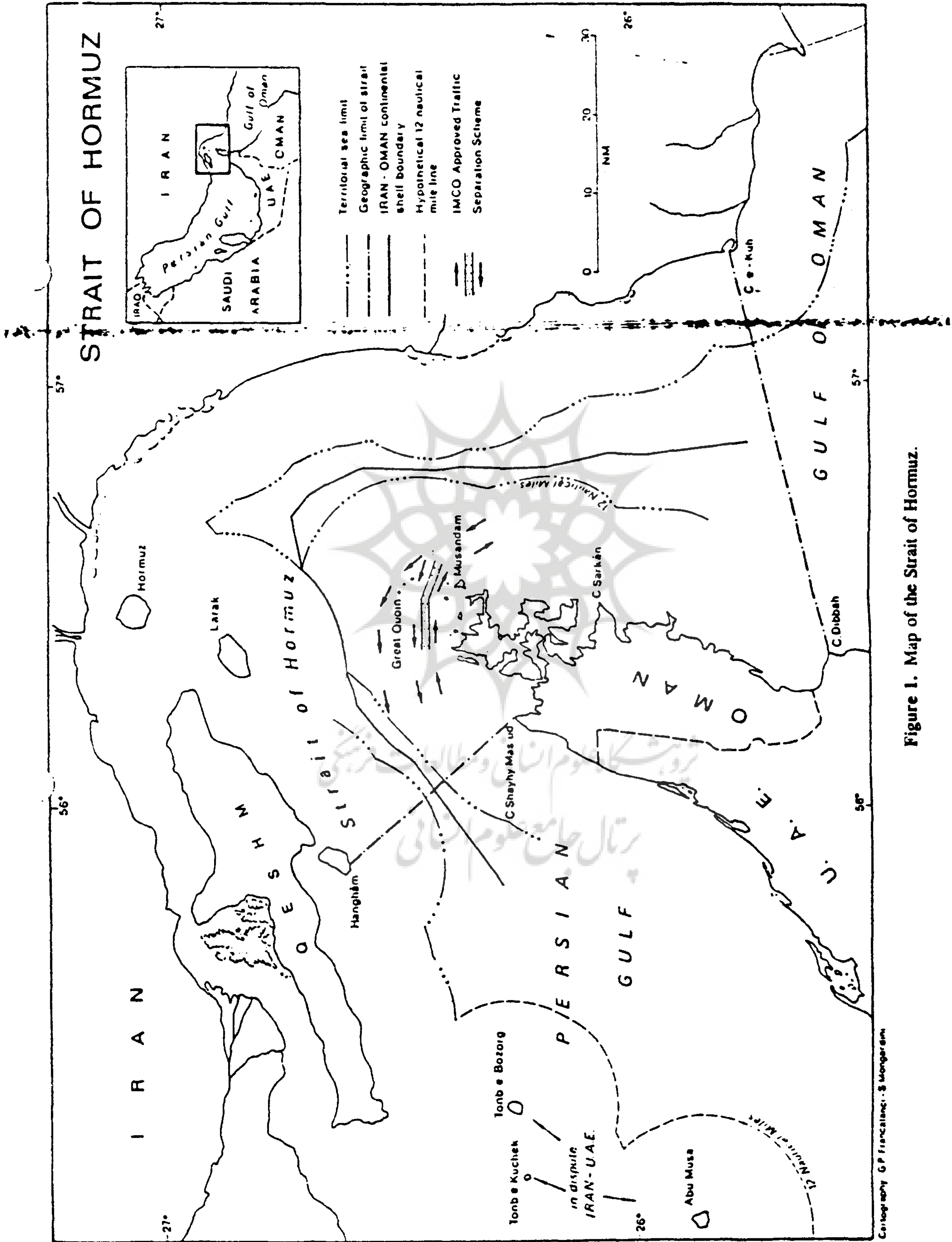


Figure 1. Map of the Strait of Hormuz.

Cartography: G.P. Francalanci, S. Mongerani

کشتیرانی هستند، آب‌های مجاور طرف ایران در ساحل شمالی، خیلی کم عمق‌تر و برای کشتیرانی بسیار نامناسب هستند (در بعضی جاها مطلقاً قابل کشتیرانی نیستند). فقط دو کشور در تنگه دارای ساحل هستند حدّ شمالی تماماً بوسیله ایران که خطوط مبداً مستقیم برای دریای سرزمینی خود که به عرض ۱۲ میل برقرار کرده اشغال شده و ساحل جنوبی بوسیله عمان و شبه جزیره عمان که خطوط مبداً مستقیم برای دریای سرزمینی خود به عرض ۱۲ میل کشیده اشغال گردیده است. وضع تنگه با توجه به حق عبور و کشتیرانی بین‌المللی بدون اشکال نخواهد بود.^۷

رژیم حقوقی خلیج و تنگه :

نفت نقش اساسی را در مسائل خلیج و تنگه ایفاء می‌کند، زیرا تمامی کشورهای ساحلی، تولیدکننده و صادرکننده نفت هستند.^۸ حوضه‌های نفتی از روی زمین تا بستر دریاها کشیده شده‌اند. تمام بسترهای خلیج، از حوضه‌های نفتی سرشار است و یقیناً «امتیازات» نفتی واگذار شده در زیر دریاها، بیش از امتیازات واگذار شده در روی زمین هستند، قطعاً این نفت است که رژیم حقوقی خلیج و تنگه را تنظیم می‌کند در نتیجه لازم است سه مسئله مورد بررسی قرار گیرد:

نخستین آنها، عبارت از رژیمی مناسب برای تحدید حدود مناطق دریائی است^۹ که اساساً به خلیج فارس و تولید نفت خام مربوط می‌شود. دومین مسئله، مربوط به حق عبور و مرور است که اساساً مربوط به تنگه هرمز بوده^{۱۰} و متضمن صدور تولیدات نفتی است. بالاخره سومین مسئله موضوع تولید و نیز صدور نفت^{۱۱} و مشتقات آن است که با رژیم حاکم بر جلوگیری از آلودگی دریائی که تمامی منطقه را در بر گرفته است مرتبط می‌باشد.

تحدید حدود مناطق دریائی بوسیله کشورهای ساحلی، در فاصله سال‌های ۱۹۵۸-۱۹۷۴ همزمان با اولین و سومین کنفرانس حقوق دریاها انجام شد. مذاکره فقط به بستر دریاها محدود می‌شد و از این رو به موضوع تحدید حدود فلات قاره بستگی پیدا می‌کرد.

مسئله حق عبور از تنگه هرمز هم به عنوان مسئله انتخاب بین حق سنتی (عرفی) عبور بی‌ضرر و حق جدید عبور ترانزیت، چه در زمان صلح و چه در زمان جنگ مطرح شد، این موضوع پس از افتتاح سومین کنفرانس حقوق دریاها به طور کامل مورد بحث

قرار گرفت.

مسئله مبارزه با آلودگی دریائی آخرین موضوع مطروحه بود که به انعقاد موافقت نامه ای در ۱۹۷۸ درباره حفظ محیط زیست دریائی در خلیج فارس منجر شد. اجرای مقررات این موافقت نامه در عمل با دشواری های زیادی مواجه گردید.^{۱۲} تحدید حدود مناطق دریائی در خلیج فارس، به معنی تحدید حدود فلات قاره است. تحدید حدود دریای سرزمینی بوسیله کشورهای ساحلی، دشواری های خاص در منطقه خلیج فارس را در بر نداشت.

از هشت کشوری که با این حوضه نیمه بسته همسایه هستند، لااقل پنج کشور مسافت ۱۲ میل دریای سرزمینی را رعایت کرده اند این کشورها عبارتند از: ایران، عراق، کویت، عربستان سعودی و عمان. سه کشور دیگر هنوز مسافت قدیمی ۳ میل دریائی را بکار می گیرند. این سه کشور: بحرین، قطر و امارات متحده عربی هستند. به هر حال باید خاطر نشان ساخت که بحرین نیز به کنوانسیون ۱۹۸۲ دریاها که به کشورهای طرف قرارداد اجازه می دهد دریای سرزمینی خود را به ۱۲ میل دریائی توسعه دهد - ملحق شده است. از کشورهای عضو امارات متحده عربی، شارجه نیز حد خارجی دریای سرزمینی خود را به ۱۲ میل دریائی گسترش داده است.

این محدوده ها در امر کشتیرانی بین المللی در خلیج فارس مسئله ای ایجاد نمی کند زیرا برای عبور و مرور تجاری، فضای کافی در دریای آزاد باقی گذاشته اند. با اینهمه در تنگه هرمز - جایی که دریای سرزمینی ایران و عمان به هم می پیوندند - در تنگ ترین قسمت دریا که وارد خلیج فارس می شود، - دشواری هائی وجود دارد.

عامل دیگری که در تحدید حدود حوضه های بسته یا نیمه بسته در خلیج فارس، رخ می نماید این است که کشورهای ساحلی بدون آنکه مقرراتی را برای منطقه انحصاری اقتصادی تدوین کنند، در امر تحدید حدود بستر دریاها شتاب زده عمل کرده اند.^{۱۳} (این کار در منطقه دریای مدیترانه نیز صورت گرفته است).

دو علت سبب شده که تحدید حدود بستر دریاها بدون ایجاد منطقه اقتصادی انحصاری، صورت پذیرد، یکی اینکه بهره برداری از منابع زیستی از قبیل ماهیگیری در امتداد منطقه دریائی بسیار کم اهمیت فرض شده است، اما به بهره برداری از منابع معدنی فلات قاره بسیار اهمیت داده شده است. از طرف دیگر خلیج فارس، مانند دریای مدیترانه یک منطقه محدود و احاطه شده با ترافیک دریائی سنگینی است که ایجاد مناطق

انحصاری اقتصادی می تواند این ترافیک را مختل سازد. این مسئله قطع نظر از اختیاراتی که کشورهای ساحلی بر منطقه انحصاری و اقتصادی ادعا می کنند صحت دارد. تحدید حدود بستر دریا به تنهایی مسائلی را به دلائل جغرافیائی، ژئومرفولوژی، سیاسی و دینی پدید می آورد. از نظر جغرافیائی، خلیج فارس یک حوضه بغایت محدود و نیمه بسته^{۱۴} با وسعتی حداکثر ۲۵۰ هزار کیلومتر مربع است و لااقل هشت کشور ساحلی و یک منطقه بیطرف در سواحل آن واقع هستند. عمق آن کم (همه جا کمتر از ۲۰ متر) بوده و حداکثر عرض آن بیش از ۲۰۰ میل دریائی نیست. از این گذشته، خلیج دارای چند جزیره بزرگ و کوچک هم در دریای ساحلی و هم در دریای آزاد است که بسیاری از آنها قبلاً غیر مسکونی و متروکه بوده اند. این جزایر تنها پس از کشف ذخایر نفتی در آنها^{۱۵} برای کشورهای ساحلی واجد اهمیت شده اند.

از نظرگاه سیاسی، بین ایران کشور مسلمان غیر عرب و بقیه کشورهای ساحلی که مسلمان و عرب هستند برخورد وجود داشته است. از جنبه مذهبی، کشورهای اسلامی منطقه، شیعه و سنی هستند، افزون بر این ها، در میان کشورهای عربی ساحلی خلیج، تضاد ایدئولوژیکی میان رژیم های بعث سوسیالیست و رژیم های محافظه کار سلطنتی مطلقه وجود دارد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

نظام موافقت نامه های تحدید حدود :

با وجود مسائل مذکور در فوق، کشورهای ساحلی خلیج، از طریق موافقت نامه های دو جانبه به تحدید حدود قسمت اعظم فلات قاره مبادرت کرده اند. (در نقشه شماره ۲ نشان داده شده است) فقط یک بخش کوچک از فلات قاره تحدید حدود نشده است. در حقیقت کشورهای خلیج در این امر (تحدید حدود) پیشقدم بوده اند چرا که کلیه موافقت نامه های بین المللی مربوط به تحدید حدود فلات در منطقه خلیج فارس، به سالهای بین ۱۹۵۸ الی ۱۹۷۴ برمی گردد. به این معنی که موافقت نامه های تحدید، یا طبق مقررات کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها، یا بموجب حقوق عرفی که در آن ایام معتبر تلقی شده بوده منعقد شده اند.

از غرب به شرق، موافقت نامه های بین المللی دوجانبه زیرین میان ایران و کشورهای عرب منعقد شده است: موافقت نامه مورخ ۲۴ اکتبر ۱۹۶۸ بین ایران و عربستان سعودی که حاکمیت بر جزایر العربیه و فارسی را به ترتیب اولی به عربستان و

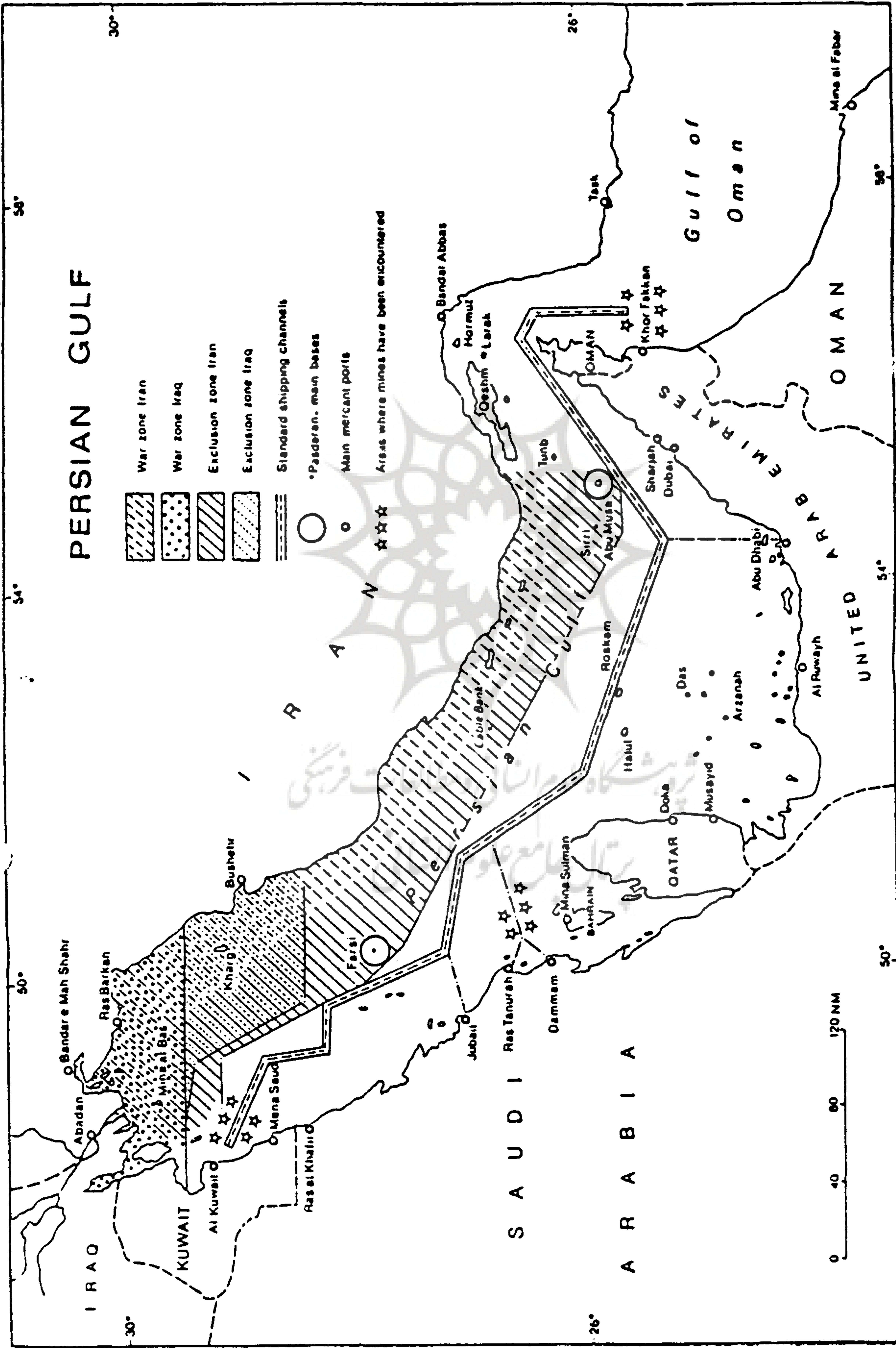


Figure 3. Map of the series of maritime war zones and zones of exclusion of neutral maritime traffic in the Persian Gulf.

Cartography G.P. Francalano - S. Mengarini

دومی را به ایران^{۱۷} تخصیص داده است. موافقت نامه مورخ ۱۷ ژوئن ۱۹۷۱ بین ایران و بحرین^{۱۸}، موافقت نامه مورخ ۲۹ سپتامبر ۱۹۶۹ بین ایران و قطر^{۱۹}، موافقت نامه مورخ ۱۳ اوت ۱۹۷۴ بین ایران و امارات متحده عربی که مربوط است به حاکمیت بر جزایر سی دری که به ایران تخصیص^{۲۰} داده شده است و موافقت نامه مورخ ۲۵ ژوئیه ۱۹۷۴ بین ایران و عمان که فلات قاره در تنگه هرمز را تحدید حدود نموده است.^{۲۱}

موافقت نامه های مزبور، به ترتیب تاریخی ذکر نشده اند بلکه به ترتیب جغرافیائی از غرب به شرق به علت اعمال ضابطه خط منصف یا خطوط متساوی الفاصله ترکیبی که موافقت نامه های خطوط متساوی الفاصله مزبور، در منطقه خلیج فارس، بین خودشان می سازند، یک نوع خط منصف انحنائی را می سازند که سرتاسر طول خلیج فارس را بجز دو منطقه که هنوز تقسیم نشده اند تقسیم می کند. این دو منطقه منتهی الیه شرقی و غربی خود خلیج اند. تنگه هرمز به موجب موافقت نامه ۲۵ ژوئیه ۱۹۷۴ منعقد بین ایران و عمان^{۲۲}، با خط منصف در سراسر طول تنگه تحدید حدود شده است.

موافقت نامه بین المللی بین کشورهای عرب ساحل جنوبی نیز از غرب شروع شده و به سوی شرق امتداد یافته است. اینها اساساً دو فقره موافقت نامه دو جانبه بودند. موافقت نامه مورخ ۲۲ فوریه ۱۹۵۸ بین عربستان سعودی و بحرین از نظر تاریخی نخستین موافقت نامه ای محسوب می شود که حتی پیش از کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو درباره حقوق بین الملل دریاها منعقد شده بود^{۲۳}. پس از آن موافقت نامه مورخ ۲۰ مارس ۱۹۶۹ است که بین قطر و ابوظبی عضو فدراسیون امارات متحده عربی منعقد شد. این موافقت نامه نیز متضمن حاکمیت بر جزیره دینه است که به ابوظبی تخصیص داده شده است^{۲۴}.

رای داوری مورخ ۱۶ اکتبر ۱۹۸۱ که در داوری ویژه در مورد منازعه بین دوبی و شارجه که هر دو عضو فدراسیون امارات متحده عربی هستند اتخاذ شد را باید به دو موافقت نامه مزبور افزود.

تحدید حدود فلات قاره بین دو طرف منازعه همچنین مربوط به حاکمیت بر سر جزیره ابوموسی^{۲۵}، ترتیباتی راجع به مسائل جنوبی خلیج پیش بینی کرده است. بنابراین، همچنین چندین خط متساوی الفاصله وجود دارد که نسبت به خط منصف طولی سابق الذکر حالت تقریباً عمودی دارند و تقریباً به موازات یکدیگر تا ساحل غربی خلیج فارس ادامه می یابند.

نقشه کامل تحدید حدود تعیین شده در خلیج فارس، از موقعیت خط منصف طولی در خطوط متساوی الفاصله و متقاطع (استخراج می گردد).

ویژگی های موافقت نامه ای تحدید حدود :

به خاطر شیوه تعریف فلات قاره در موافقت نامه های تحدید حدود و ضوابطی که تحدید حدود بکار می برند، ظاهراً از مقررات کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ پیروی می کنند. این موافقت نامه ها تصمیم بعدی اتخاذ شده در ۱۹۶۹ از طرف دیوان دادگستری بین المللی در منازعه میان جمهوری فدرال آلمان و دانمارک و هلند درباره فلات قاره دریای شمال^{۲۶} را به یاد می آورند. بهر حال این موافقت نامه ها نظرات ابراز شده و معیارهای مذکور در کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها (۱۹۸۲) و نیز معیارهای تعیین شده در احکام دادگاه های بین المللی در خصوص موضع تعیین حدود فلات قاره که پس از تصمیم اولیه اتخاذ شده اند را نادیده می گیرد^{۲۷}.

نخست، مفهوم موافقت نامه های تحدید حدود فلات قاره برای خطوط راهنما مبتنی بود بر ضابطه عمق قاره به حداکثر ۲۰۰ متر که در ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درج شده است^{۲۸}، و نه مبتنی بر ضابطه حداکثر مسافت ۲۰۰ میل دریائی قاره مندرج در ماده ۷۶ کنوانسیون ۱۹۸۲،^{۲۹} البته علت انتخاب چنین رویه ای مساحت و عمق محدود خلیج فارس است.

دوم، بین کشورهای ساحلی خلیج فارس، معیارهایی که موافقت نامه های تحدید حدود پیروی می کنند مبتنی بر وجود شرایط خاصی در منطقه است که بر طبق مقررات فلات قاره مندرج در ماده ۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو^{۳۰}، عدول از خط منصف را مجاز می دارد.

از طرف دیگر استناد به این موافقت نامه های تحدید حدود، بعنوان معیار عادلانه مندرج در ماده ۸۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نادر است^{۳۱} (منظور این است که این معیار در موافقت نامه ها مورد استناد قرار نگرفته است) شرایط خاصی که به این موافقت نامه ها استناد می شود یک برداشت از قاعده خط منصف یا خط متساوی الفاصله، به سبب وجود جزایر یا مخازنی است که احداث شده و خط تحدید را بالضروره منحرف می سازد.

خط منصف و خط متساوی الفاصله به عنوان قواعد :

در نتیجه موافقت نامه های تحدید حدود مذکور در فوق و تصمیم داوری متعاقب آنها، فلات قاره در خلیج فارس به استثنای دو منطقه واقع در منتهی الیه شرقی و غربی که هنوز تحدید حدود نشده اند بوسیله یک خط منصف شکسته که از غرب به شرق کشیده شده فلات قاره بین ایران و کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس را از هم جدا می سازد. خطوط مزبور به موجب موافقت نامه های تحدید حدود میان کشورهای عرب ساحل جنوبی ایجاد شدند و بموجب تصمیم داوری در مورد منازعه بین دو امارت عربی بمورد اجرا گذارده شدند.

خط منصف، از لحاظ جغرافیائی، یک خط منصف واقعی نیست، زیرا ایران که تقریباً تمامی ساحل شمالی را در اختیار دارد، یک رشته از خطوط مبدأ مستقیم را به منظور تحدید حدود دریای سرزمینی خود در درون آب های داخلی خود ترسیم کرده که تعدادی جزایر نزدیک به ساحل در آن واقع شده است. این خطوط مبدأ مستقیم، به عنوان یک مبنی برای تحدید حدود فلات قاره نیز عمل می کنند که مسیر خط منصف طولی را منحصرأ به نفع ایران تغییر داده اند^{۳۲}. عمان نیز یک رشته خطوط مبدأ مستقیم برای دریای سرزمینی خود ترسیم کرده است که کلیه جزایر ساحلی تنگه هرمز که در طرف متعلق به آن کشور واقع هستند، را در بر گرفته است^{۳۳}.

شرایط ویژه به عنوان مستثنیات :

هم خط منصف و هم خطوط متساوی الفاصله متعددی که بدون انحراف نیستند، به علت وجود شرایط خاصی، که جنبه جغرافیائی یا ژئومورفولوژیکی دارند، موجب انحراف در خط منصف یا خط متساوی الفاصله - که به موجب موافقت نامه های تحدید حدود مستقر شده اند، می گردد. انحراف در خط منصف طولی و خطوط متساوی الفاصله که بر آن عمود می شوند ضرورتاً به شرایط خاص منجمله وجود جزایر و جزایر کوچک (ساحلی یا در دریای آزاد) و به علت وجود ذخایر عظیم نفت که در امتداد خطوط منصف یا متساوی الفاصله قرار دارند بستگی دارد.

گذشته از تغییراتی که به علت وجود جزایر ساحلی با قبول خطوط مبدأ مستقیم توسط ایران منجر شد، مسائل دیگری هم که شامل وجود جزایر بود مطرح بود، جزایر

ساحلی منجر به ترسیم خطوط مبدأ و مستقیم در دریای سرزمینی که آنها را احاطه کرده بود گردید، که در نتیجه موجب تغییر بعدی خط منصف یا متساوی الفاصله به سوی ساحل مقابل گردید. نیاز به چنین تغییری نه از طریق احتساب کامل جزایر ساحلی بلکه اجرای نسبی در اهداف تحدید حدود، تا اندازه‌ای مرتفع شده است.

جزایری در دریای آزاد وجود داشت که قبلاً متروکه و بلاصاحب بودند لکن در نتیجه کشف مخازن نفت واجد اهمیت شدند. وجود این جزایر در دریای آزاد که اغلب غیرمسکونی یا رها شده، بودند، لزوم نسبت دادن حاکمیت یکی از دو کشور طرف قرارداد را بر آن جزایر پیش می‌آورد و بالتیجه مشکل مسئله انتساب دادن آنها در موضوع تحدید حدود پیش آمد. در چند مورد، موافقت نامه‌های دو جانبه صرفاً مبادرت به تحدید حدود فلات قاره نکرده‌اند، بلکه حاکمیت کشورهای طرف قرارداد بر جزایر و جزایر کوچک در دریای آزاد نسبت داده شده است، که در مواقعی که بیش از یک جزیره مطرح بود کشورهای طرف قرارداد مشکل را با تقسیم جزایر و نسبت دادن حاکمیت هر کشور بر هر قسمت یا بر چند جزیره فیصله می‌دادند، اما هنگامی که منازعه بر سر یک جزیره بود لازم می‌آمد که حاکمیت (این یا آن) کشور بر جزیره نسبت داده شود، مشکل معمولاً نه بوسیله نسبت دادن جزیره یک فلات قاره به آن، بلکه یک دریای سرزمینی ۱۲ میلی به آن اعطاء میشد فیصله داده میشد. این امر سبب می‌شود که اثر ناشی از اعمال اصل منصف یا متساوی الفاصله بعد از نسبت دادن حاکمیت به یکی از دولتهای منعقد کننده معاهده به جای دیگری را به حداقل تقلیل دهد^{۳۵}.

در خلیج فارس، همان نتیجه در موافقت نامه ۱۹۷۱ بین ایتالیا و تونس که در مدیترانه رخ داده، راجع به جزایر دریائی^{۳۶} و در تصمیم دآوری ۱۹۷۷ دادگاه ویژه در مورد منازعه بین بریتانیای کبیر و فرانسه بر سر فلات قاره در کانال انگلیس (منظور دریای مانس است. م) به مورد اجرا گذارده شد^{۳۷}.

خلیج فارس به علت وجود ذخایر عظیم نفت در امتداد خط تحدید حدود، ویژگی‌ها و انحرافات دیگری را از خطوط منصف یا خطوط متساوی الفاصله عرضه می‌دارد. وجود چنین ذخایری لااقل موجب ارائه دو راه حل شده است که هر دو معیار وحدت و تقسیم ناپذیری مخازن نفت را تعقیب می‌کنند. در چند مورد، کشورهای مقابله‌ای هم واقع‌اند ذخایر را تقسیم نکرده‌اند بلکه حاکمیت را به یکی از دو کشور طرف قرارداد انتساب داده‌اند، در عین حال کشور را ملزم می‌کند که حاصل بهره‌برداری را بطور

برابر با کشور طرف قرارداد تقسیم کند^{۳۸}. در موارد دیگر، به ویژه در مناطقی که ذخایر نفتی بهره برداری یا اکتشاف نشده است، هر دو طرف از خط منصف یا متساوی الفاصله عقب می کشند، بدین ترتیب یک منطقه حائل که برای هر دو طرف محترم و بهره برداری از آن ممنوع است، ایجاد می شود. این منطقه به عنوان یک مانع اصطکاک یا سپر عمل کرده است. نه تحت حاکمیت هیچیک از دو کشور ذیربط قرار گرفته و نه میتواند بوسیله هیچیک از آنها مورد بهره برداری واقع شود^{۳۹}.

در صورتی که راه حل نخست، موجب تغییر مسیر خط تحدید حدود به نفع یک کشور و به ضرر کشور دیگر می گردد، راه حل دوم موجب عدم اعمال حاکمیت و صلاحیت هر دو طرف به یک نسبت از خط منصف یا نیمساز می گردد. باری هر دو راه حل به اصل تقسیم ناپذیری حوضه نفتی میان دو کشور ذیربط و ممنوعیت مشترک در بهره برداری مشترک که خصوصیت منطقه خلیج فارس را تشکیل میدهد، احترام می گذارند^{۴۰}.

مناطقى که هنوز تحدید حدود نشده اند:

ویژگی های اختصاصی تحدید حدود فلات قاره به خلیج فارس و مسائل مربوط به آن علیرغم شرایط دشوار تاریخی جغرافیائی، می بایست یکی از علایق شدید دانشجوی حقوق دریاها باشد. خلیج فارس پیش از این تمامی بستر دریای خود را به استثنای دو منطقه واقع در منتهی الیه غربی و شرقی خود تحدید حدود کرده است.

در منتهی الیه غربی منطقه، یک مشکل که ناشی از مناسبات سه جانبه بین ایران و عراق و کویت است وجود دارد. عراق با دستیابی محدود خود به دریا که به زحمت به ۵۰ کیلومتر میرسد، در یک موقعیت کاملاً نامساعد دریائی، نسبت به دو کشور ساحلی دیگر (ایران و کویت. م) که با داشتن شکل محدب (برآمدگی) دستیابی بس بیشتری به دریا دارند، قرار گرفته است. این موقعیت از جمله عوامل کشمکش بین ایران و عراق است. این موضوع مشابه موضوع منازعه دریای شمال بین دانمارک، جمهوری آلمان فدرال و هلند است که دعوی آن به موجب تصمیم مورخ ۱۹۶۹ دیوان دادگستری بین المللی، درباره فلات قاره دریای شمال، بر اساس پذیرش موقعیت جمهوری فدرال^{۴۱} فیصله یافت. در اینجا نیز همان نوع مناسبات سه جانبه موجود است لکن عراق، کشوری که در کانون مناسبات سه جانبه قرار دارد موقعیتی به مراتب نامساعدتر دارد زیرا دریچه عراق به دریا که به زحمت به ۵۰ کیلومتر میرسد همان راه برآمدگی (محدب) (مسیر محدب) به هر خط

منصف است.

عراق همواره بطور قاطع، با هر موافقت نامه بین المللی که بر تحدید حدود بر مبنای خطوط متساوی الفاصله تأثیر بگذارد - حتی بصورت یک موافقت نامه انحصاری بین ایران و کویت - مخالفت کرده است. در حقیقت کشورهای که طرح موافقت نامه دو جانبه بر اساس ضابطه خط منصف و نیمساز را ریخته اند، پس از شناسایی شرایط خاص در سواحل این دو کشور طرف قرارداد، به این عمل مبادرت نموده اند. عراق به انعقاد موافقت نامه ها قویاً اعتراض کرده و پافشاری داشته که انعقاد هر موافقت نامه ای در منطقه انتهای غربی خلیج فارس با در نظر گرفتن موقعیت جغرافیای منافع عراق بستگی خواهد داشت. طرح ارائه شده توسط ایران و کویت در مورد انتهای غربی خلیج فارس، یک طرح بلا اثر باقی مانده است. برای حل و فصل مشکل و نیل به تحدید حدود، اکنون باید نه فقط منتظر پایان مخاصمات (منظور پایان مخاصمات بین ایران و عراق است. این مقاله در ایام جنگ تحمیلی عراق علیه ایران نوشته شده. م) شد بلکه منتظر انعقاد موافقت نامه صلح بین ایران و عراق نیز بود.

در همین حال، یک موافقت نامه بین شرکت های نفتی ذیربط برای ترسیم مرزهای مربوط به خود، به مورد اجرا گذارده می شود.

رو بسوی انتهای غربی خلیج فارس، منطقه دیگری، به نام منطقه دریائی واقع بین کویت و عربستان سعودی که نزدیک منطقه بی طرف واقع است، وجود دارد^{۴۲}. به جهت آن که فلات قاره هنوز تقسیم نشده باقی مانده است، این منطقه دریائی تحت صلاحیت مشترك دو کشور قرار دارد. بنابراین بایستی صلاحیت مشترك نسبت به فلات قاره مربوط و منابع آن اعمال شود. به هر حال، مشکل به علت وجود دو جزیره کوچک «کارو» و «ام المرادین» در این منطقه دریائی و منازعه بین کویت و عربستان سعودی، بالا گرفته است.

از نقطه نظر کویت، این جزایر تابع رژیم منطقه بی طرف نیستند، و بایستی تحت حاکمیت یک طرفه کویت قرار گیرند و صلاحیت آن کشور بر فلات قاره مربوط تسری یابد. عربستان سعودی عقیده دارد که این جزایر تحت رژیم دو کشور و فلات قاره مربوط نیز تحت صلاحیت مشترك دو کشور باشد. این منازعه مانع تعیین حاکمیت بر سر دو جزیره و در نتیجه مانع تحدید حدود فلات قاره در منطقه، جایی که در حال حاضر حاکمیتی اعمال نمی گردد، شده است^{۴۳}.

آخرین منطقه تقسیم نشده فلات قاره در متها الیه شرقی در مدخل خلیج، یا در نقطه ای که تنگه هرمز به خلیج باز می شود، قرار دارد. اینجا نیز مشکل ناشی از وجود چهار جزیره کوچک واقع در سمت راست مدخل تنگه است. حاکمیت بر این جزایر تا اندازه ای به علت ارزش استراتژیک جزایر مورد منازعه میان ایران و شارجه عضو کشور امارات متحده عربی می باشد. بزرگترین جزیره موسوم به ابوموسی^{۴۴}، و سه جزیره دیگر تنب بزرگ و تنب کوچک (تنب ۱، و تنب ۲) و بروک هستند. این جزایر در سال ۱۹۷۱ تحت اشغال ایران، که در حال حاضر آنها را در دست دارد، درآمده اند.

شارجه و امارات متحده عربی حاکمیت ایران را فقط بر بزرگترین جزیره ابوموسی، به رسمیت شناخته اند. بدین ترتیب ممکن بود که مشکل منابع معدنی فلات قاره این جزیره را به طریق بهره برداری مشترک و توزیع ثروت معدنی میان ایران و شارجه فیصله داد.

اما، امارات متحده عرب به اختصاص دادن سه جزیره دیگر به ایران، اعتراض کرده و مدعی حاکمیت خود بر آنها شده است. بدین ترتیب اشغال آن جزایر توسط ایران، بایستی یک امر نامعلوم تلقی گردد. مشکل به علت اهمیت استراتژیک سه جزیره که گلوگاه تنگه هرمز را کنترل می کنند از نظر حقوقی لاینحل باقی می ماند.

مناطق جنگی و مناطق ممنوعه:

از آغاز مخاصمات و در طول مدت آن، ایران و عراق تعدادی مناطق جنگی و مناطق ممنوعه که از نظر رفت و آمد دریائی بی طرف بود ایجاد کردند. (در شکل ۳ نشان داده شده است.)

نخست، هر دو متحارب مناطق جنگی خود را که تا اندازه ای روی هم قرار می گرفتند، اعلام داشتند. که تقریباً تمامی انتهای غربی خلیج فارس و نیز قسمتی از مناطق دریائی ساحل کویت را شامل می گردید. به همین جهت خطر ورود کویت در جنگ دریائی ایران و عراق، علیرغم بی طرفی رسمی آن کشور - هر آن ممکن بود پیش بیاید. عراق همچنین یک منطقه وسیعتر ممنوعه که جزیره ایرانی خارك را در بر می گرفت ایجاد کرد.

سپس ایران بطوریکه یک جانبه یک منطقه ممنوعه از نظر رفت و آمد دریائی را در امتداد ساحل شمالی خلیج از غرب به شرق که تقریباً تمام منطقه فلات قاره را می پوشانید و به موجب موافقت نامه های منعقد شده تحدید حدود که در بالا مذکور افتاد به ایران

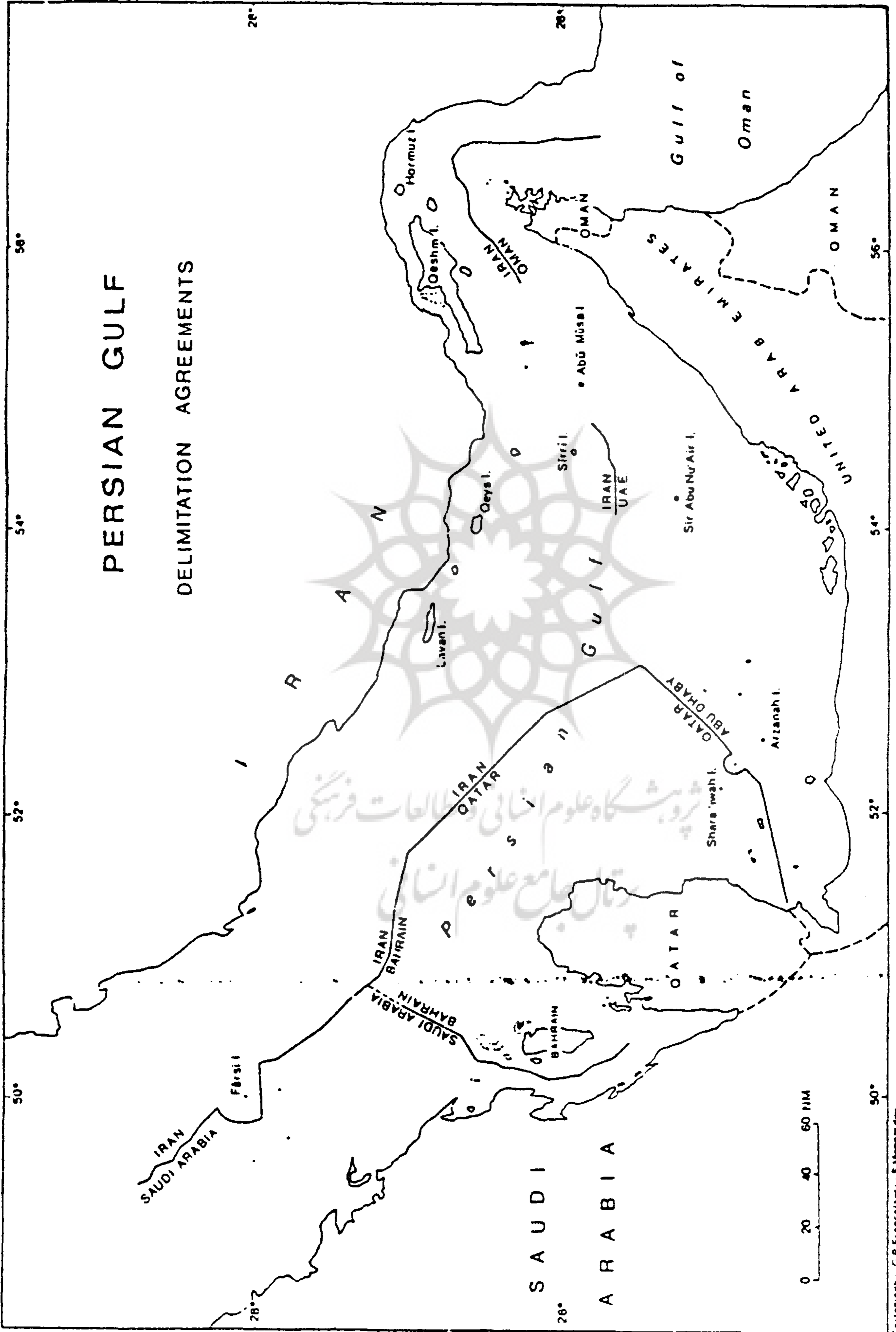


Figure 2. Map of the delimited areas in the Persian Gulf.

Cartography: G.P. Francalanci - S. Monger done

اختصاص می‌یافت اعلام کرد، (ادعای نویسنده درست نیست، ایران هیچ‌گاه اقدام به ایجاد منطقه ممنوعه نکرده بلکه صرفاً مقرراتی را برای تردّد کشتی‌ها در مناطق جنگی اعمال نموده بود - م.م.)

خط علامت گذاری شده این منطقه ممنوعه قدری بطرف خشکی مرز فلات قاره ایران کشیده شده بود که همواره شمال و شرق خط منصف انحنایی را که در تمام طول خلیج فارس کشیده شده است حفظ می‌کند. بدین ترتیب منطقه ساحل شمال ایرانی تنگه هرمز را می‌پوشاند. در این منطقه ممنوعه از غرب به شرق، جزایر ایرانی خارك، فارسی و ابوموسی، که اولی در داخل منطقه ممنوعه عراق نیز قرار گرفته، واقع شده‌اند. این جزایر ایستگاه‌های بارگیری نفتی با اهمیتی هستند و بصورت پایگاه‌های عمده دریائی در جنوب غربی ایران درآمده‌اند.

کاربرد به اصطلاح مناطق جنگی توسط هر دو متحارب، تمایز ضعیفی را بین کشتیرانی نظامی و تجاری، مثلاً بین کشتی‌های متحارب و بی طرف را معنی می‌دهد. در داخل مناطق به اصطلاح ممنوعه، همه کشتی‌های جنگی یا تجاری متعلق به دشمن، دشمن تلقی می‌شد و از این رو مورد تهدید واقع می‌شدند. از این گذشته در عمل این مناطق به روی کشتیرانی هر کشور ثالث نیز بسته بود مگر این که بوسیله متحاربین اجازه داده می‌شد. با توجه به مناطق جنگی عراقی و ایرانی در انتهای غربی خلیج، باید خاطر نشان ساخت که گسترش آنها یحتمل غیر حقوقی بودند. تا جایی که اکثر بنادر کویت را محصور کردند (تنها چند بندری که اهمیت درجه دوّم داشتند، که مهم‌ترین آنها بندر مناسعود - MENA SAUD است، خارج از حصر نگاه داشته شده بود^{۴۵}). برقراری چنین مناطق وسیع جنگی که موجب محاصره کامل بنادر یک کشور بی طرف به توسط متحاربین می‌شود، امری است که مسلماً به استناد حقوق بین الملل رایج جنگ دریائی، ناروا می‌باشد.

در داخل مناطق ممنوعه برقرار شده بوسیله هر دو متحارب که خیلی وسیع تر از مناطق واقعی جنگی بودند، گاهی اوقات متحاربین به گونه‌ای عمل می‌کردند که غیرقانونی جلوه می‌کرد. هر دو متحارب ادعای حق توقّف، بازرسی و احتمالاً تغییر مسیر یا حتی کشتی‌های بیطرف را که حامل بارهای بسته بندی شده بودند به عنوان کالای قاچاق جنگی توقیف می‌نمودند داشتند. اما هر دو متحارب، عمده ایران، غالباً کشتی‌های بیطرفی را که از این منطقه عبور میکردند هدف حملات هوائی و دریائی خود قرار میداد.

به هر حال، در حالی که نیروی هوایی عراق ظاهراً ضربات خود را بر نفتکش‌های بیطرف که عازم جزیره ایرانی خارك و دیگر بنادر ایرانی بودند وارد می‌کرد، نیروی دریایی و قایق‌های توپدار نامنظم ایرانی (منظور قایق‌های ثبت نشده است که جزو نیروهای مسلح تلقی نمی‌شدند. م) بعضی اوقات به کشتی‌های بیطرفی که عازم ورود یا خروج از بنادر کویت و عربستان سعودی بودند، ضربه می‌زدند. این اعمال توأم با استفاده وسیع از مینهای مغناطیسی شناور توسط دول متخاصم، منجر به صدور دو قطعنامه در جهت محکومیت این اعمال توسط شورای امنیت سازمان ملل متحد در ۳۱ اکتبر ۱۹۸۳ و اول ژوئن ۱۹۸۴^{۴۶} گردید و متعاقب آن شماری از کشورهای بیطرف به اعزام ناوهای برای اسکورت و حمایت کردن از کشتی‌های بازرگانی خود مبادرت ورزیدند.

مناطق جنگی و مناطق ممنوعه اساساً جهت محدود کردن صحنه جنگ دریایی ابتکار شده‌اند. و بهمین منظور در جنگ انگلیس و آرژانتین در جزایر فالکلند - مالویناس به کار گرفته شدند^{۴۷}. به هر حال در جریان جنگ بین ایران و عراق، این مناطق در جهت فراهم کردن تشدید و گسترش مخاصمات در دریا به کار گرفته شدند. این امر به آزادی دریانوردی بیطرف در دریاهاى آزاد، در منطقه‌ای که فعالیت رفت و آمد تجاری دریایی برای بسیاری از دولتهای جامعه بین‌الملل ضروری بود به سختی آسیب زد^{۴۸}.

حق عبور از تنگه هرمز :

موافقت نامه تحدید حدود فلات قاره مربوط به سواحل شمالی و جنوبی تنگه هرمز - مورخ ۲۵ ژوئیه ۱۹۷۴ که میان ایران و عمان منعقد شده یک خط منصف در امتداد تمامی طول تنگه از خلیج فارس تا خلیج عمان رسم کرده (خط منصف با در نظر گرفتن خطوط مبدأ مستقیم دو کشور ترسیم شده است) و خطوط مبدأ دریاهاى سرزمین خود را تنظیم کرده‌اند^{۴۹}. اما آنچه که برای تنگه هرمز اهمیت بیشتری دارد رژیم کشتیرانی است که از طریق آن گذر شود، زیرا هرمز یک تنگه بین‌المللی را با دهانه منحصر بفردی از اقیانوس هند به خلیج فارس تشکیل می‌دهد، از این رو موضوع آزادی دریانوردی و حق عبور در زمان جنگ و صلح بر استفاده از تنگه هرمز تأثیر می‌گذارد.

در منطقه خلیج فارس سه کشور وجود دارد که تا تاریخ ۱۹۸۹ به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها ملحق شده‌اند: بحرین، کویت و عراق^{۵۰}. (عمان به تاریخ ۱۷ اوت ۱۹۸۹

م. این سه کشور هنگامی که در صدد استفاده از تنگه هرمز باشند می‌توانند به کنوانسیون مزبور که هنوز به مورد اجرا گذارده نشده است استناد کنند که مقررات مربوط به تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی منجمله حق عبور ترانزیت در مواد ۳۴ الی ۴۴ آن درج شده است.^{۵۱}

اصل عبور ترانزیت از تنگه‌های بین‌المللی که یک قسمت از دریا‌های آزاد یا یک منطقه انحصاری را با قسمت دیگر از دریا‌های آزاد یا یک منطقه اقتصادی انحصاری وصل می‌کنند - در مورد تنگه‌هایی مصداق دارد که عرض آنها (تنگه‌ها) دو بار کمتر از دریای سرزمینی کشورهای ساحلی که در تنگه مقابل هم دیگر هستند باشد. حق عبور ترانزیت را نمی‌توان به دلخواه کشورهای ساحلی ممنوع داشت و بنابراین نمی‌توان آن را تعلیق یا محدود کرد. عبور ترانزیت شامل آزادی پرواز هواپیما بر فراز تنگه و حق عبور زیردریایی‌ها از زیر دریا نیز می‌باشد.^{۵۲} ایران و عمان، کشورهای ساحلی تنگه هرمز با اجرای این مواد مخالفت کرده و اظهار داشته‌اند که با حقوق عرفی موافق نیستند.^{۵۳}

ایران هنگامی که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را امضا کرد در خصوص عبور ترانزیت از تنگه اعلامیه‌ای تسلیم داشته مشعر بر این که شمار معینی از مقررات کنوانسیون منجمله مقررات مربوط به عبور ترانزیت در تنگه‌های بین‌المللی^{۵۴} را نمی‌تواند به عنوان بخشی از حقوق عرفی تلقی نماید، ایران مخصوصاً مخالف آزادی پرواز هواپیما بر فراز تنگه‌های بین‌المللی بود. مسئله‌ای که شامل عراق می‌شد زیرا عراق یک کشور تقریباً محاط در خشکی است و ایران به عبور زیردریایی‌ها از زیر آب در تنگه‌ها اعتراض داشته است.^{۵۵} بعضی علمای حقوق با نظریه ابراز شده توسط کشورهای ساحلی تنگه، که حقوق عرفی سابق بایستی در تنگه هرمز به مورد اجرا گذارده شود موافقت دارند - این نظریه از تصمیم دیوان دادگستری بین‌المللی در قضیه تنگه کرفو در ۱۹۴۹ استنباط شده است.^{۵۶} - که مقررات آن در ماده ۱۶ - بند ۴ - از کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه مجاور که مقررات محدود کننده سختی نسبت به حق عبور بی‌ضرر در تنگه هاست^{۵۷} درج شده است.

ایران و عمان رژیم حق عبور بی‌ضرر را که وضعیت حقوقی تنگه‌های بین‌المللی را با دریای سرزمینی که با حق تنظیم کننده کشور ساحلی و امکان تعلیق چنین عبوری به خاطر ملاحظات امنیتی مقایسه می‌کند می‌پذیرند و موافقت دارند که نه پرواز هواپیما بر

فراز تنگه و نه عبور زیردریائیه‌ها از زیر دریا در تنگه نمی‌تواند مجاز باشد. از طرف دیگر، در جریان مخاصمات اخیر، ایران نشان داده که اصل عبور بی‌ضرر را برای کشتی‌های بی‌طرف، ظاهراً پذیرفته است^{۵۸}.

مواضع کشورهای کرانه‌ای و غیر کرانه‌ای تنگه هرمز، موجب تناقض بین اعمال حقوق عرفی و ماده ۱۶-بند ۴- از کنوانسیون ژنو (که توسط ایران و عمان محفوظ داشته شده) و اجرای مواد ۴۴-۳۴ مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای شده است. فیصله این امر فقط پس از آنکه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای به مورد اجرا گذارده شود، یحتمل در ۱۹۹۱، از طریق پذیرش عملی حقوق، ممکن است صورت بگیرد.

آزادی دریانوردی در اطراف تنگه هرمز تحت تأثیر این عامل است که ساحل شمالی تنگه که به ساحل ایرانی چسبیده است، به علت عمق بی‌اندازه کم آن، یا برای کشتیرانی آسان نیست یا به هیچوجه قابل کشتیرانی نیست، ساحل جنوبی تنگه مجاور عمان، به خوبی قابل کشتیرانی می‌باشد. سازمان بین‌المللی دریائی، به منظور تفکیک عبور و مرور دریائی از تنگه، در امتداد سواحل عمان طرحی ارائه داده است. این طرح دو مسیر را تعقیب می‌کند، مسیر اول از خلیج فارس به سوی خلیج عمان، نزدیک تر به سواحل و مسیر دوم، در مسیر معکوس، از خلیج عمان به سوی خلیج فارس نزدیک تر به خط منصف تنگه هرمز^{۵۹}.

در این مورد تراکم عبور و مرور بین‌المللی دریائی که بسوی خلیج جریان دارد یا بر عکس از خلیج به بیرون جریان دارد و از تنگه هرمز می‌گذرد در تمام طول راه از دریای سرزمینی عمان عبور می‌کند. این آب‌ها که به سختی به مسافت ۱۲ میل از خط مبدأ گسترده شده‌اند به مدخل تنگه می‌رسند. در اینجا حدّ خارجی آب‌های سرزمینی ایران قرار دارند که به حداکثر ۱۲ میل از خط مبدأ گسترش یافته‌اند^{۶۰}.

استنتاج:

رژیم حقوقی منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز، به طور قطع نه فقط به وجود نفت منطقه، بلکه بیش از همه به همان ماهیت خلیج فارس به عنوان یک حوضه بسته یا نیمه بسته و به خاطر نقش تنگه هرمز به عنوان تنها راه بین‌المللی دستیابی به خلیج فارس بستگی دارد.

تحدید حدود بستر خلیج فارس، اساساً بر موقعیت خاص خلیج که حوضه‌ای کم عمق است از قسمت‌های محدودی که تماماً بوسیله سواحل کشورهای مجاور احاطه شده

مبتنی می باشد. این ساخت ها بر تحدید حدود و معیار خط منصف و خط متساوی الفاصله تأثیر می گذارد و به وزین تر بودن معیار متناسب با اصول منصفانه دیگر گرایش دارد. انتخاب بین اعمال حق عرفی عبور بی ضرر و حق عبور ترانزیتی، باگذشت زمان، اعمال قاعده اخیرالذکر را نتیجه خواهد داد. تغییر از قاعده قراردادی به قاعده عرفی بایستی اتفاق افتد زیرا تنگه هرمز تنها راه ورودی بین المللی به یک منطقه بسته یا نیمه بسته است. آزادی عبور برای هر دو طرف، هم کشورهای مجاور خلیج و هم کشورهای ثالث که از آن حوضه استفاده می کنند، یک ارزش محسوب خواهد شد. برقراری طرح هدایت کشتیرانی و تفکیک عبور و مرور دریائی در تنگه توسط سازمان دریائی بین المللی، راه حل صحیح مشکل خواهد بود.

بالاخره می توان امیدوار بود که راه حل معقولی برای مشکلات آلودگی دریائی انتخاب شود. کنوانسیون مورخ ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ کویت، راجع به حفظ محیط دریائی در خلیج فارس، توسط هشت کشور طرف قرارداد که همگی هم ساحل با خلیج هستند، در باره علائم راهنمایی که بعداً در ماده ۱۲۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها درج گردیده مقرراتی تدوین کرده است.

به منظور حفظ محیط دریائی باید همکاری کشورهای ساحلی مناطق بسته و نیمه بسته را با سایر کشورهای ذینفع و سازمانهای بین المللی صلاحیتدار خواستار شد.

یادداشت‌ها:

- ۱- برای نگاهی کوتاه لکن جامع به مسائل سیاسی خلیج فارس، اساساً برای غرب و به ویژه برای ایتالیا، نگاه کنید به «خلیج فارس در تاریخ معاصر واقعی».
G.W. Maccotta, "Il Golfo Persico Nella Realta Contemporanea" Revist Marittima (February 1988): 5.
- ۲- ماده ۱۲۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، معنای دریای بسته یا نیمه بسته را باین شرح روشن کرده است: «از نظر این کنوانسیون، دریای بسته یا نیمه بسته به معنای خلیج یا منطقه یا دریائی است که به وسیله دو یا چند کشور احاطه شده و به دریای دیگر یا اقیانوس با یک خروج گاه متصل می شود یا شامل تمامی یا قسمت پیشی دریاهاى سرزمینی و مناطق انحصاری اقتصادی دو یا چند کشور ساحلی می شود».
- ۳- برای جزئیات بیشتر و ارزیابی کامل صور جغرافیائی و ژئومرفولوژی مربوط به وضع حقوقی خلیج فارس، نگاه کنید به: آ. ر. ک. رمضان، خلیج فارس و تنگه هرمز (Al Phen aan der Rijn 1979) ص ۲۴، شاپور. س. میلان «وضعیت حقوقی خلیج فارس و دریاهاى بسته» آرشیو فولک راخشته. "The Legal Status of the Persian Gulf And a Semi-Enclosed Seas" Archiv des Volke Prechty (1987): 97.
- ۴- ماده ۱۶ (۴) کنوانسیون ۱۹۵۸ (ژنو) حقوق دریاها که راجع به دریای سرزمینی، منطقه مجاور و حق عبور بی ضرر (قسمت سوم) مقرراتی را برای انواع کشتی‌ها تدارک دیده است، تعریف زیر را در مورد تنگه‌های بین‌المللی ارائه داده است: «در حق عبور بی ضرر کشتی‌های خارجی از تنگه‌هایی که به منظور دریانوردی بین‌المللی بین یک قسمت از دریاهاى آزاد و قسمت دیگر دریاهاى آزاد یا دریای سرزمینی یک کشور خارجی مورد استفاده قرار می‌گیرد، هیچگونه وقفه‌ای به عمل نخواهد آمد».
- ۵- ماده ۳۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، وضع حقوقی آب‌هائی را که تشکیل تنگه‌ای می‌دهند و برای دریانوردی بین‌المللی مورد استفاده واقع می‌شوند و در این قسمت مستقر است، به طرق دیگر، بر وضع حقوقی آب‌های تشکیل دهنده چنین تنگه‌هایی تأثیر نمی‌گذارد و حاکمیت یا اختیارات قانونی کشورهای همسایه تنگه‌ها بر چنین آب‌ها و

فضای فوق آنها، بستر و زیر بستر آنها، اعمال نخواهد شد. (۲) حاکمیت یا صلاحیت کشورهای هم مرز با تنگه ها با تبعیت از همین قسمت و دیگر مقررات حقوق بین الملل اعمال خواهد شد.

۶- ماده ۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها قلمرو قسمت دوم را تعریف می کند و عبارت «تنگه هائی که برای دریانوردی بین المللی مورد استفاده واقع می شوند» را که با تعریف مندرج در ماده ۱۶ (۴) کنوانسیون ۱۹۵۸ (ژنو) حقوق دریاها درباره دریای سرزمینی و منطقه مجاور مطابقت دارد، تکمیل می کند. استثناء بر این مورد، مربوط به منطقه اقتصادی انحصاری است که بعد از کنوانسیون ۱۹۵۸ ظهور کرده است: «این قسمت نسبت به تنگه هائی که برای دریانوردی بین المللی میان یک قسمت از دریاهای آزاد یا یک منطقه اقتصادی انحصاری و قسمت دیگر از دریاهای آزاد یا یک منطقه اقتصادی انحصاری» مورد استفاده واقع می شود به مورد اجرا گذارده می شود.

۷- برای جزئیات صور ژئومرفولوژی تنگه هرمز نگاه کنید به: آ. ر. ک. رضائی، همان کتاب، همان مأخذ، ص ۱ جمشید ممتاز «وضعیت حقوقی خلیج فارس» در چاپ B. Vukas «نظام حقوقی دریاهای بسته یا نیمه بسته و مورد ویژه (نمونه خاص) مدیرانه» زاگرب. ۱۹۸۸. ص. ۴۲۹.

۸- خلیج فارس دارای ذخایر عظیم نفت و گاز طبیعی است. تقریباً ۵۰ درصد منابع نفتی جهان را دارد. هر چند همه این مقدار نفت از تنگه هرمز عبور داده نمی شود - سه خط لوله بر دریا کشیده شده و به این ترتیب عبور به وسیله لوله میسر شده است.

۹- تحدید حدود فضاهای دریائی در خلیج فارس و تنگه هرمز بوسیله کشورهای ساحلی (حتی قبل از کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها) به موجب شماری از موافقت نامه ها که اینک تقریباً تمام منطقه خلیج [خلیج فارس. م] را پوشانده اند، انجام شد. موقعی که وضعیت بر طبق کنوانسیون ارزیابی می شود بایستی این عامل کورونولوژی در نظر گرفته شود، زیرا یک جزء از نظام حقوقی کلی تری است نسبت به هر دو، خلیج فارس و تنگه هرمز، به مورد اجرا گذارده می شود.

۱۰- نظام حقوقی که آزادی دریانوردی در تنگه هرمز را به مورد اجرا گذارده است، اینک با توجه به مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، با توجه به وضعیت

تنگه‌هایی که مورد استفاده دریانوردی بین‌المللی واقع می‌شوند، مورد مباحثه و مجادله است. در این مورد نگاه کنید به: جمشید ممتاز. همان کتاب، همان مأخذ (نگاه کنید به شماره ۷) ص ۴۲۹ (عمده پاراگراف دوم).

۱۱- به منظور جلوگیری از آلودگی و مبارزه با آن در سال ۱۹۷۴ به موجب برنامه محیط زیست ملل متحد خلیج فارس، یک «منطقه ویژه» اعلام شد. متعاقب این اعلام، هشت کشور خلیج [خلیج فارس. م] موضوع را مورد مطالعه قرار داده و طرح کنوانسیون همکاری منطقه‌ای حمایت از محیط دریائی ریخته شد که در ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ در کویت پذیرفته شد. نگاه کنید به: مقالات حقوق بین‌الملل ۱۹۷۸، ص ۵۲۶.

۱۲- مسئله جلوگیری از آلودگی دریائی و تعقیب مسئولان آن، به ویژه در خصوص منطقه‌ای که باید عملی شود، توسط کشورهای ساحلی دریای مدیترانه که مناطق بسته یا نیمه بسته هستند، در ماده ۱۲۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها قید شده است. برای نظری جامع‌تر، نگاه کنید به: چاپ B. Vukas، حقوق بین‌الملل و حقوق داخلی درباره حمایت از محیط دریائی بر ضد آلودگی مقالات حقوق جدید دریاها. زاگرب ۱۹۵۸، ص ۳۵۹، «نظام منطقه‌ای حمایت از مدیترانه علیه آلودگی‌ها»، نظام حقوقی بین‌المللی دریای مدیترانه نگاه کنید به (میلان ۱۹۸۷ ص ۳۸۱، و ج. ممتاز، همان کتاب، همان مأخذ (نگاه کنید به شماره ۷)، ص ۴۴۵ درباره جلوگیری از آلودگی نظام در خلیج فارس.

۱۳- رجوع کنید به:

L. Leanza, Nuovi Saggi di diritto de la mare (Tuzin, 1988), and especially Zana Economica Esclusina e Cooperazione nel Mediterraneo, P. 124; Il Mediterraneo, Bacino Semichiuso e Bacino de Transito: Delimitazioni dei Suoi, Spazi Marini e Loro Conseguenze, P. 135.

۱۴- شاپور. س. میلان، همان کتاب، همان مأخذ (نگاه کنید به شماره ۳)، ص

۹۲، ج. ممتاز همان کتاب، همان مأخذ، (نگاه کنید به شماره ۷) ص ۴۲۸.

۱۵- مسائل متعددی ناشی از وجود جزایر ساحلس و دریای آزاد موقعی که مناطق

تحدید حدود دریائی صورت پذیر شده است: ج. ممتاز همان کتاب، همان مأخذ (نگاه کنید به شماره ۷) ص ۴۳۹. همچنان نگاه کنید به ج. ممتاز تحدید حدود فلات قاره خلیج فارس، مجموعه فضاها و منابع دریائی Collection E Spaces et Ressources

Maritimes 1988, No 3, P. 89.

- ۱۶- درباره این مسائل نگاه کنید به: س. سیلورستی، توانائی عظیم خلیج فارس (رم، مدرسه امور بین المللی) دسامبر ۱۹۸۶. گ. دبلیو. مک کورتا. همان کتاب، همان مأخذ (نگاه کنید به شماره ۱) ص، ۵.
- ۱۷- نگاه کنید به: کونفورتی فرانکلانچی: اطلس زیردریائی (میلان، ۱۹۷۹) ص ۹۷، متن موافقت نامه ۲۴ اکتبر ۱۹۶۹.
- ۱۸- همان مورد، ص ۱۰۷، برای متن موافقت نامه ۱۷ ژوئیه ۱۹۷۱.
- ۱۹- همان مورد، ص ۱۱۱، برای متن موافقت نامه ۲۹ سپتامبر ۱۹۶۹.
- ۲۰- همان مورد، ص ۱۱۱، برای متن موافقت نامه ۱۳ اوت ۱۹۷۶.
- ۲۱- همان مورد، ص ۱۲۳، برای متن موافقت نامه ۲۵ ژوئیه ۱۹۷۴.
- ۲۲- همان مورد، ص ۱۲۳، ماده ۱ موافقت نامه ۲۵ ژوئیه ۱۹۷۴.
- ۲۳- همان مورد، ص ۱۰۳، برای متن موافقت نامه ۲۲ فوریه ۱۹۵۸.
- ۲۴- موافقت نامه ۲۰ مارس ۱۹۶۹ (همان مورد ص ۱۱۵ و کانفورتی فرانکلانچی) مربوط به حل و فصل مسئله جزایر سواحل اطراف متقابل در شرایط زیرین موافقت می نمایند: اطراف متعاهد به قرار ذیل موافقت کرده اند: (۱) اینکه جزیره «دینا» بخشی از سرزمین ابوظبی است، (۲) اینکه جزایر «لاشت» و «شارابو» بخشی از سرزمین قطر هستند، (۳) اینکه هر دو کشور ادعای دیگری نسبت به یکدیگر در جزایر و آب های فراسوی خطوط مرزی دریائی نداشته باشند.
- ۲۵- برای متن رأی ۱۹ اکتبر ۱۹۸۱ نگاه کنید به: «رأی موضوع داوری درباره مرز میان امارات دوبی و شارجه» (لندن ۱۹ اکتبر ۱۹۸۱).
- ۲۶- برای متن داوری ۱۹۶۹ نگاه کنید به «فلات قاره شمالی، رأی دیوان دادگستری بین المللی. گزارش های ۱۹۶۹.
- ۲۷- برای توسعه نظریه فلات قاره در رویه قضائی بین المللی، نگاه کنید به: یو. لینزاو ل. سیکو، فلات قاره مدیترانه: تحدید حدود و نظام ها (نیویورک، ۱۹۸۸) جلد ۲: کتاب سوم، ص ۱۱۰۳.
- ۲۸- ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو حقوق دریاها درباره فلات قاره مقرر می دارد

که: «از نظر این مواد، اصطلاح «فلات قاره» به کار برده می شود با توجه به (۱) بستر و زیر بستر دریای مناطق دریائی مجاور به سواحل اما خارج از منطقه دریای سرزمینی، به عمق ۲۰۰ متر یا فراتر از آن حد، تا جایی که عمق زیرین آب ها اجازه بهره برداری از منابع طبیعی مناطق مذکور در فوق را می دهد. (۲) با توجه به بستر و زیر بستر مشابه مناطق دریائی زیر سواحل جزایر».

۲۹- ماده ۷۶ (۱) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، که فلات قاره را تعریف می کند اشعار می دارد که: «فلات قاره یک کشور ساحلی شامل زیر دریا و بستر دریای مناطق دریائی که تا آن سوی دریای سرزمینی که در سراسر امتداد طبیعی آن به پیش قاره دریائی کشیده شده است، یا به فاصله ۲۰۰ میل دریائی از خطوط مبدأ که از پهنای دریای سرزمینی جایی که پیش قاره دریائی به فاصله آن گسترده می شود . . .» اندازه گیری می شود.

۳۰- همچنانکه حقوقدانان بزرگ درباره دکترین خاطر نشان ساخته اند، ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو حقوق دریاها، درباره فلات قاره مقرر می دارد یک قاعده تحدید حدود متضمن سه عنصر است: موافقت نامه، خط مبدأ و شرایط خاص. هیچکدام از این سه عنصر نسبت به دو عنصر دیگر دارای Superordinat نیست. نگاه کنید به: «مناطق دریائی تحت حاکمیت ملی» در چارچوب بوردمان ویرالی «حقوق بین الملل نوین دریاها» M. L. Caflisch, Les Zones Maritimes Sous Jurisdiction National". In Bardomet - Virally, ed, Le Nouv eau Droit International de La mor (Paris 1983).

ص، ۲۵ به ویژه صص ۴۵ و ۶۲. این ماده بطور کامل (استادانه) تحدید حدود فلات اولی و آخری را در مقررات ذیل تهیه کرده است: «(۱) جایی که همان فلات قاره مجاور است با سرزمین های دو یا چند کشور که سواحل شان مقابل یکدیگرند مرز فلات قاره اینگونه کشورها، به موجب موافقت نامه منعقد بین آنها تعیین خواهد شد در صورت نبودن موافقت نامه و حق خط مرزی دیگر با مقررات مخصوص توجیه می شود، مرز خط منصفی است که هر نقطه آن از نزدیک ترین نقطه خطوط مبدائی که از پهنای دریای سرزمینی هر کشور اندازه گیری می شود مساوی باشد. (۲) جایی که همان فلات قاره مجاور سرزمین های دو کشور همسایه باشد، مرز فلات قاره به موجب موافقت نامه بین

آنها تعیین می شود. مرز با انطباق اصل متساوی الفاصله از نزدیک ترین نقاط خطوط مبدائی که از پهنای دریای سرزمینی اندازه گیری می شود، تعیین خواهد شد.

۳۱- ماده ۸۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها اشعار می دارد که: «تحدید حدود

فلات قاره بین کشورها با ساحل مقابل یا با سواحل مجاور، به موجب موافقت نامه حقوق بین الملل به گونه ای صورت می گیرد که ماده ۳۸ اساسنامه دیوان دادگستری بین المللی به منظور نیل به یک راه حل منصفانه به مورد اجرا گذارده می شود».

۳۲- خطوط مبدأ مستقیم ایران در نهایت به موجب مصوبه مجلس در ۲۱ ژوئن

۱۹۷۳ برقرار شدند. برای متن نگاه کنید به: UN ST / LEG / SER . B / 19 P. 55.

۳۳- خطوط مبدأ مستقیم عمان در ۱۰ فوریه ۱۹۸۱ برقرار شدند و در محدوده

دریا، بولتن شماره ۱ ۱۹۸۳: ۳۵.

۳۴- موضوع ناشی از وجود جزایر در موقع تحدید حدود مناطق دریائی، نه فقط از

طرف تعدادی از حقوقدانان، بلکه از طرف دیوان دادگستری بین المللی نیز، مورد بحث واقع بوده است. در ذیل شاهد مثال از تصمیم مورخ ۱۹۸۱ دیوان دادگستری مذکور در

فوق در رابطه با جزیره (ابوموسی) متعاقباً و خارج از نظریه «تأثیر» (نصف، کل، یا «بی اثر») نسبت دادن جزایر به عنوان شرایط خاص موقعی که فلات قاره تحدید حدود

می شود. برای اطلاع بیشتر نگاه کنید به: د. دبلیو. بودت (نظام حقوقی جزایر در حقوق بین الملل (نیویورک ۱۹۷۹)؛ زیموندر، مناطق دریائی جزایر در حقوق بین الملل (لااه

۱۹۷۹)؛ اچ. پازرسی (۱۹۸۲، آنکارا). تحدید حدود فلات قاره جزایر (آنکارا،

۱۹۸۲)، ام. ال. کافلیشن، مناطق دریائی صفحه ۳۵، اچ. دیپلا. نظام حقوقی جزایر در

حقوق بین الملل (ژنو ۱۹۸۴) «آثار جزایر بر تحدید حدود مناطق دریائی» در حقوق دریائی

۱۹۸۸. اچ. پازرسی، H. Pazarci

Le Delimitatis due Plateau Continental des/ les M. L. Caflisch Les Zones Maritimes. P. 35, H. Dipla, Le Regime Juridique des Iles dans Le Droit International (ژنو ۱۹۸۴)، M. N. Ciciriello, Sin il Diritte MARITTINO 1988.

۳۵- طرز عمل جزایر، هر دو ساحل و در دریای آزاد، موقع تحدید حدود فلات

- قاره، همان کتاب، همان مأخذ (نگاه کنید به شماره ۱۵) ص ۹۱.
- ۳۶- برای متن موافقت نامه ۲۰ اوت ۱۹۷۱ ایتالیا - تونس. نگاه کنید به کنفورتی فلانکلانچی. همان کتاب، همان مأخذ (نگاه کنید به شماره ۱۷) ص ۷۹.
- ۳۷- برای متن تصمیم داوری ۳۰ ژوئن ۱۹۷۷، نگاه کنید به گزارش های آراء حکمیت بین المللی، جلد هیجدهم.
- ۳۸- این موضوع به موجب موافقت نامه ۲۲ فوریه ۱۹۵۸ میان بحرین و عربستان سعودی فیصله یافت که در آن حاکمیت بر ذخایر نهفته در طول خط تحدید حدود در تغییر نصف هزینه بهره برداری از منابع، نگاه کنید به: اولین علت موافقت نامه، کنفورتی فرانکلانچی، همان کتاب، همان مأخذ (نگاه کنید به شماره ۱۷) ص ۱۰۳.
- ۳۹- این موضوع به موجب موافقت نامه مورخ ۲۴ اکتبر ۱۹۶۸ بین عربستان سعودی و ایران حل و فصل شد. برای نخستین بار، حل و فصل از «احترام» منطقه تصویب شد به مرتفع ساختن مشکلاتی که موجب تقسیم سهام منابع بر اساس تقسیم جغرافیائی تصویب شد. نگاه کنید به: ج. ممتاز تحدید حدود فلات قاره (نگاه کنید به شماره ۱۵) ص ۹۵. برای متن موافقت نامه نگاه کنید به کنفورتی فرانکلانچی همان کتاب، همان مأخذ (نگاه کنید به شماره ۱۷) ص ۹۷.
- ۴۰- ج. ممتاز تحدید حدود فلات قاره، همان کتاب، همان مأخذ (نگاه کنید به شماره ۱۵) صص ۹۴ و ۹۵.
- ۴۱- فلات قاره دریای شمال، رأی دیوان دادگستری بین المللی، گزارشات (۱۹۶۹): ۳
- ۴۲- منطقه بیطرف، که بوسیله کنوانسیون ۱ خاور ۱۲ دسامبر ۱۹۲۲ وضع ویژه ای ایجاد کرد که مهمترین نظریه پردازان آنرا نوعی کندوکانیوم (حکومت مشترك) بین دو کشور تلقی کرده اند. نگاه کنید به همچنین، از جمله) طلعت الغنیمی، وضعیت حقوقی منطقه بیطرف عربستان سعودی و کویت، (ICLQ. ۱۹۶۶). ن. اجلر.
- La Condizione Giuridica Internazionale Dilla Zoneneatra Tra il Kamout e Larobia Saudita, Annali dell? Istituta Umvessitartu Naval, Vol. XL, 1971, Nahles, 1922 (Extract , P . 3).
- ۴۳- پس از آنکه منازعه بر سر دو جزیره به موجب موافقت نامه ۷ ژوئیه ۱۹۶۵ که

کویت و عربستان سعودی منطقه را به دو قسمت جغرافیائی تقسیم کردند، حل و فصل نشد، دو کشور موافقت کردند که مسئله را به کمیسیون سازش واگذار کنند هنوز تا هنگام نوشتن این سطور منتظر هستند. ج. ممتاز تحدید حدود فلات قاره، همان کتاب، همان مأخذ (نگاه کنید به شماره ۱۵) ص ۹۸.

۴۴- جزیره ابوموسی بطور مستمر مشترکاً بوسیله ایران و امارات متحده عربی حاکمیت می شده است (به موجب شرایط موافقت نامه منعقد بین ایران و شارجه در آستانه اشغال توسط ایران). (نگاه کنید به ج. ممتاز تحدید حدود فلات قاره، همان کتاب، همان مأخذ (نگاه کنید به شماره ۱۵) ص ۹۸.

۴۵- تصویر روشن و کامل از ترسیم مجدد مناطق مختلف (منطقه جنگی، منطقه انحصاری، مناطق ماهیگیری) در خلیج فارس و تنگه هرمز را می توان در نقشه منتشر شده در Revistamaritime (مارس ۱۹۸۸، ص ۱۷). توضیح ماده بوسیله آ. بروزی "A. Bravzzi "Operazione Golfo: Primocicilo"

۴۶- نخستین قطعنامه ملل متحد مورخ ۳۱ اکتبر ۱۹۸۳ اظهار می دارد بر: «حق آزادی دریانوردی و تجارت در آب های بین المللی و از همه کشورها می خواهد که به این اصل احترام بگذارند. از متحاربین خواسته می شود که بفوریت به همه مخاصمات - منجمله در همه راه های دریا، راه های قابل دریانوردی، لنگرگاه ها، ترمینال ها و تأسیسات دول ساحلی و بنادر با دستیابی مستقیم یا غیرمستقیم به دریا- در منطقه خلیج [خلیج فارس. م] پایان دهند. دومین قطعنامه ملل متحد مصوب یکم ژوئیه ۱۹۸۴ (۱۹۸۴-۵۵۲) با اظهار مجدد بر «حق آزادی دریانوردی در آب های بین المللی و راه های آبی برای کشتیرانی رونده به بنادر و مراجعت کننده از همه آنها، و تأسیسات کشورهای ساحلی که طرف مخاصمه نیستند» حمله به کشتی های تجاری رونده به سوی بنادر کویت و عربستان سعودی و مراجعت کننده از آن بنادر را محکوم می کند و خاطر نشان می سازد که «نسبت به کشتی های غیر متخاصم که به سوی بنادر حرکت می کنند یا از آنجا باز می گردند نبایستی مداخله شود».

۴۷- برای به خاطر داشتن کامل تر از موضوعات مشمول، با مراجعه خاص به جنگ فالکند بین آرژانتین - انگلیس بنگرید به: مسئله فالکند-، لویناس» در ن. رونزیتی،

گردآوری، حقوق بین الملل (میلان ۱۹۸۴). برای دستیابی کلی تر، بنگرید به «حقوق بین الملل دریاها» ن. رون زیتی، ایتالیا و سیاست بین المللی. ۱۹۸۵-۱۹۸۴ (۱۸۱). میلان. ۱۹۸۶) بویژه ص ۲۷۶.

۴۸- عمل ایتالیا در خلیج فارس، منبع جدال در محافل سیاسی و عقاید عمومی گردید. علل جزئیات علل مربوط به اتخاذ تصمیم و تقویم حوادث به گونه ای بیطرفانه بوسیله آ. پیروزی جمع آوری شده، همان کتاب، همان مأخذ (بنگرید به شماره ۴۵)، ص ۱۸. مسائل ناشی از جنگ دریائی عموماً مطرح شده بوسیله ن. روزنتی، همان کتاب، همان مأخذ (بنگرید به شماره ۴۷)، ص ۲۷۶، و در مجله «ایتالیا و سیاست بین المللی ۱۹۸۵-۱۹۸۶ (میلان: IAI، ۱۹۸۸)، «حقوق بین الملل دریا» ص ۶۲۵. در خصوص عبور از تنگه های بین المللی در زمان جنگ، بنگرید به ن. رونزیتی «عبور از تنگه های بین المللی در زمان مخاصمات مسلحانه بین المللی» "Essayas in Honour of Roberto Ago, 11 (میلان ۱۹۸۷)، ص ۳۶۳.

۴۹- خطوط مبداء مستقیم ایران و عمان سرانجام به ترتیب در فرمان قانونی ۲۱ جولای ۱۹۷۳ و فرمان سلطتی مورخ ۱۰ فوریه ۱۹۸۱ ترسیم شدند.

۵۰- بحرین، کویت و عراق (متن نهائی کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را با تاریخ های Deadline امضاء کردند. هر سه کشور در تاریخ های مندرج در ذیل اسناد مربوط به تصویب را واگذار کردند: بحرین در ۳۰ مه ۱۹۸۵، عراق در ۳۰ ژولای ۱۹۸۵ و کویت در ۲ مه ۱۹۸۶. درباره تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ عراق اظهارات ذیل را بیان داشت:

«... (۲) عراق مقررات را شامل انواع تنگه های که در قسمت سوم کنوانسیون ذکر شده اند تفسیر می کند همچنین شامل دریانوردی بین جزایری می داند که نزدیک تنگه های که راه های کشتیرانی داخل شونده بسوی آنها یا خارج شونده از آنها واقع هستند و بوسیله سازمان بین المللی صلاحیت دار معین شده اند، می داند».

۵۱- حق عبور ترانزیت از تنگه ها که مورد استفاده دریانوردی بین المللی هستند مفهوم جدیدی بود که از رهگذر کنوانسیون ۱۹۸۶ حقوق دریاها بوجود آمده ماده ۳۸ کنوانسیون حاکم بر آن شرایط ذیل را مقرر داشته است: «(۱) در تنگه ها که در ماده ۳۷ به آن

اشاره شده است همه کشتی‌ها و هواپیماها حق عبور ترانزیت که نمی‌توان مانع آن شد دارند، در صورتی که تنگه از یک جزیره که هم مرز با کشور و سرزمین اصلی آن باشد تشکیل شده باشد عبور ترانزیت مورد استفاده واقع نمی‌شود هر گاه از سوی دریای جزیره جاده‌ای که از آن دریاهاى آزاد یا از آن یک منطقه اقتصادی انحصاری مشابه با خصوصیات دریانوردی و هیدروگرافی وجود داشته باشد، عبور ترانزیت به کار گرفته نمی‌شود. (۲)

عبور ترانزیت به معنای اعمال این حق بر طبق این قسمت از آزادی دریانوردی و پرواز بر فراز آن منحصرأ به قصد ادامه و تسریع عبور از تنگه بین یک قسمت از دریای آزاد یا یک منطقه اقتصادی انحصاری، صورت می‌گیرد، بهر حال شرط ادامه و تسریع ترانزیت موجب ممانعت عبور از تنگه را به قصد ورود، ترك یا مراجعت از کشور هم مرز با تنگه، تابع شرایط ورود به آن کشور، نمی‌شود. (۳) هر گونه فعالیتی که اعمال حق عبور ترانزیت از تنگه نباشد تابع دیگر مقررات قابل اجرا (عملی) این کنوانسیون باقی می‌ماند.

۵۲- در مورد وظایف کشتی‌ها و هواپیماهایی که به منظور دریانوردی بین‌المللی از تنگه عبور ترانزیت می‌کنند، بنگرید به ماده ۳۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

۵۳- برای یک بحث کامل درباره نظام بین‌المللی تنگه‌هایی که مورد استفاده دریانوردی بین‌المللی واقع می‌شوند، بنگرید به: د. دیگنس *Le Regime des detroits et Voies d'eau Artificielles Interessant la Mediterranea et le Nouveau Droit de la Mur*

در B. Vukas، همان کتاب، همان مأخذ (بنگرید به شماره ۱۲)، ص ۱۳۳.

درباره موضوع تنگه بطور کلی، بنگرید به م. جیالینانو، «نظام تنگه‌ها در حقوق بین‌الملل» سالنامه حقوق بین‌الملل ایتالیا (۱۹۷۵) ص ۱۶؛ ك. بورك و د. دبلیو، «عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت در کنوانسیون ملل متحد حقوق دریاها».

ایتالیا، «در عبور بی‌ضرر و عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت در کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها» به «نشریه دانشگاه ییل درباره نظم عمومی جهانی، حق عبور بی‌ضرر پس از کنفرانس سازمان ملل متحد» تنگه‌های مورد استفاده برای دریانوردی بین‌المللی.

The Yale Journal of World Pullie Order, 9 (1983); W. Riphagen.

Le Droit de Passage Iroffensine Apres le Illeme Conferance des Nations Unies (Paris , 119189), P. 190 , G. Mangone, "Strits Used for International Navigation" Ocean Development and International Laur 18 (1987) : 39

تنگه هائی که برای دریانوردی بین المللی مورد استفاده واقع میشد توسعه اقیانوس و حقوق بین الملل»

۵۴- اظهارات ایران در هنگام امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها منعقد در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ شامل عبارت زیرین بود: «... استنباط جمهوری اسلامی ایران این است که ... (۱) با وجود ویژگی کنوانسیون در پاسخ دادن به درخواست عمومی و ماهیت قانون ساز آن، بعضی از مقررات کنوانسیون صرفاً حاصل ما به ازاء (عوضی) هستند که الزاماً بمعنی تدوین عرف ها یا آداب معمول که واجد خصیصه الزامی باشند تلقی نمی شود. بنابر این طبیعی بنظر می رسد که در ماده ۳۴ کنوانسیون ۱۹۶۹ درباره حقوق دریاها که فقط کشورهای طرف کنوانسیون استحقاق برخورداری از حقوق قراردادی موجود را دارند مطابقت دارد. ملاحظات مذکور در فوق اساساً (اما نه منحصرأ) مربوط به مورد ذیل است: «حق عبور ترانزیت از تنگه هائی که برای دریانوردی بین المللی مورد استفاده واقع می شوند (قسمت سوم، بخش ۲، ماده ۳۶) ...» (۲).

۵۵- در موضوع عبور کشتی های جنگی از آب های سرزمینی، ایران ملاحظات زیرین را در اظهارات خود (شماره ۵۳) بیان داشت (۲) - «در پرتو حقوق عرفی بین المللی مقررات ماده ۲۱، با ماده ۱۹ (در مفهوم عبور بی ضرر) و ماده ۲۵ (در حقوق حمایت شده کشورهای ساحلی)، حقوق کشورهای ساحلی را در اتخاذ تدابیری، مثل شرط اجازه قبلی برای کشتی های جنگی که خواستار اعمال حق عبور بی ضرر از دریای سرزمینی هستند، را برسمیت می شناسند ...» .

۵۶- برای توجه به ارزیابی مجدد داوری ایران دیوان بین المللی دادگستری درباره قضیه تنگه کرفو مورخ ۹ آوریل ۱۹۴۹ (مورد قضیه کانال کرفو، رأی دیوان بین المللی دادگستری، گزارش های ۱۹۴۹، ص ۴) رجوع کنید به د. ویگنس، همان کتاب، همان مأخذ (نگاه کنید به شماره ۵۳) ص ۱۵۰.

۵۷- رجوع کنید به شماره ۴.

۵۸- رجوع کنید به شماره ۵۴.

۵۹- رجوع کنید به نقشه ضمیمه سند. IMO MSC 53/3/3 of July 1986.

۶۰- درباره نظام عبور از تنگه هرمز، رجوع کنید به ر. ک. رضانی، همان کتاب،

همان مأخذ (نگاه کنید به شماره ۳) و ج. ممتاز «وضعیت حقوقی» همان کتاب، همان

مأخذ (نگاه کنید به شماره ۷)، ص ۴۳۱.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی