

دکتر جمشید ممتاز* و امیر حسین رنجبریان**

تفسیر دوگانه از کنوانسیون حقوق دریاها قانون مناطق دریایی ایران و اعتراض امریکا

چکیده با تصویب قانون مناطق دریایی ایران در سال ۱۳۷۲، بعضی دولتها، از جمله ایالات متحده امریکا و اتحادیه اروپا، نسبت به برخی مفاد آن اعتراض کردند. به اعتقاد این دولتها قانون مزبور در پاره‌ای موارد، به خصوص در زمینه نحوه ترسیم خطوط مبدأ مستقیم و شرایط عبور شناورهای جنگی بیگانه از دریای سرزمینی ایران با قواعد حقوق عرفی و مقررات کنوانسیون حقوق دریاها در تضاد است. این مقاله با بررسی سوابق موضوع در سومین کنفرانس حقوق دریاها، عملکرد دولتها و نقطه نظرهای حقوقدانان در پی پاسخ دادن به این اعتراضها است، همچنین می‌کوشد نشان دهد که برخی از مواد کنوانسیون حقوق دریاها در عمل با تفسیری دوگانه رو به رو شده‌اند. در پایان نیز ضرورت تبادل نظر دولتها و مراجع بین‌المللی به منظور یافتن راهی برای حفاظت از جهان شمولی کنوانسیون یادآوری می‌شود.

مقدمه

در ۳۱ فروردین ماه ۱۳۷۲، قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. هدف از تصویب این قانون تمرکز مقررات پراکنده مربوط به مناطق دریایی ایران، هماهنگی و تطبیق آن با

* استاد دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

** کارشناس ارشد حقوق بین‌الملل فارغ التحصیل از دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

کنوانسیونهای ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها و همچنین تغییر برخی مقررات قبلی در این زمینه بود.

همانگونه که انتظار می‌رفت این قانون واکنش سیاسی و حقوقی برخی دولت‌ها را برانگیخت و دولتهایی چند در مقام اعتراض به آن برآمدند؛ از جمله این اعتراضها، اعتراض دولت امریکا بود، اعتراضی که به نوعی با اعمال فشار در مناطق مذکور در قانون همراه بوده است. اعتراض عمده امریکا به چگونگی ترسیم خطوط مبدأ مستقیم و مشروط شدن عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی ایران به موافقت قبلی دولت ایران است. بنا بر ادعای دولت امریکا، این اعتراض نه به انگیزه‌های سیاسی بلکه برای تبیین موضع حقوقی این دولت و اعمال همان سیاستی است که دولت امریکا از بیست سال پیش تاکنون در پیش داشته است و بر اساس آن با هرگونه محدود کردن آزادی کشتیرانی از طریق گسترش آبهای داخلی مقابله شده است. مقاله حاضر در پاسخ به آن اعتراض و اعتراضهای مشابه و برای اثبات حقانیت دولت جمهوری اسلامی ایران در تصویب قانون یاد شده به رشته تحریر در آمده است.

در سال ۱۹۸۳، پروفیسور دوپویی در نشست سالانه حقوقدانان چنین گفت: «پس از ده سال مذاکرات سخت و طاقت فرسا، نباید تصور کرد که مقررات اصلی کنوانسیون با تفسیرهایی متضاد روبه‌رو نخواهد شد.»^(۱) مقررات ملی‌ای که در آن دوره ده ساله به تصویب رسیده بود، مواضع بعضی دولت‌ها در اجلاس پایانی کنفرانس حقوق دریاها و بیانیه‌های صادره هنگام امضای کنوانسیون^(۲) همگی حکایت از تفسیرهای متضاد می‌کرد.^(۳) از آن زمان به بعد، این حرکت گسترش یافته است و بعضی دولت‌ها با تفسیری یکجانبه از کنوانسیون در صدد برآمده‌اند تا مطابق تلقی خویش آثار حقوقی پاره‌ای مقررات آن را نسبت به خود تعدیل کرده یا خود را از آن برکنار دارند.^(۴) چنین وضعی واکنش دولتهایی را بر می‌انگیخت که این تفاسیر را مردود می‌شمردند. در میان مقررات کنوانسیون این مجادلات بیشتر درباره مسأله ترسیم خطوط مبدأ مستقیم و عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی در گرفته است، اما در عالم واقع منشأ اصلی اختلافات، سیاست ملی دولت‌ها در دریاها و داعیه‌های ناهمگون آنهاست و تفسیرهای

دوگانه از کنوانسیون حقوق دریاها و حقوق بین الملل عام فقط ابزاری برای نمایاندن آن اختلافات است. این تفسیرها هر چند پوششی بر سیاست بحری و ملی گرای دولتها در دریاها به نظر می رسند، ولی استدلالهای حقوقی مطرح شده در خلال آنها بر غنای مباحث می افزاید.

قسمت اول. تفسیرهای دو گانه از کنوانسیون؛ ابزار سیاست ملی

بسیاری از دولتها با ارایه تفسیری موسع از مفهوم امنیت، خواهان تحکیم موقعیت خود در آبهای مجاورشان هستند و اقدام به گسترش قلمروی دریایی ملی می کنند. کاملاً بدیهی است که چنین اقدامی با واکنش دسته دیگری از دولتها روبه رو شود که نگران حفظ منافع خود و تأمین آزادی کشتیرانی هستند.

بند یکم. امنیت ملی و محدودیت آزادی کشتیرانی

برای پیشگیری از تردد غیر مجاز از جانب دریا و تأمین امنیت دریایی، دولتها بیش از پیش به جابه جایی خطوط مبدأ به سمت دریا روی می آورند، خطوطی که عرض دریای سرزمینی از آنجا تعیین می شود.^(۵) در نتیجه این جابه جایی، منطقه وسیع تری از دریا جزو آبهای داخلی می شود؛ علاوه بر این، جمع اندکی از دولتهای ساحلی برای تأمین امنیت کامل خود، مقررات خاصی برای عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی به اجرا می گذارند.^(۶)

۱. جلو بردن خطوط مبدأ در عرض دریا

بکارگیری خطوط مبدأ مستقیم یا خط آب برای جلو بردن خطوط مبدأ به سمت دریا رویه ای کاملاً رایج است. این اقدام گاه به لحاظ اهمیت حیاتی منافع سیاسی و اقتصادی، و گاه برای حفاظت از محیط زیست صورت می پذیرد. بنابر مطالعات اداره جغرافیایی وزارت خارجه آمریکا در سال ۱۹۹۲ (۱۳۷۱)، بیش از هفتاد دولت روش خطوط مبدأ مستقیم را بکار گرفته اند.^(۷) برای ترسیم این خطوط، از دو شیوه به طور جداگانه استفاده می شود یا آنکه اغلب هر دو شیوه را با هم به کار می گیرند. شیوه اول

مبتنی است بر انتخاب نقاط مناسبی از خط جزر آب در جزایر و برآمدگیهای جزری و در شیوه دوم، نقاط اتصال قسمتهای مختلف خط مبدأ از خط جزر در قلمروی خشکی تعیین می‌شوند.

الف. با اعمال شیوه اول می‌توان هم آبهای بین جزایر کم و بیش دور از خشکی و هم آبهای بین جزایری را که مجمع‌الجزایری ساحلی تشکیل می‌دهند، به انضمام آبهای داخلی در آورد.

بعضی از خطوطی که به این طریق ترسیم شده‌اند جای تأمل بیشتری دارند، خطوطی که قسمتهایی از آنها به نقاطی از جزایر بسیار دور از ساحل اصلی متصل شده است. نخست، به عملکرد دولت چین در این باره می‌پردازیم. البته این دولت تاکنون نقشه‌ای از نقاط اتصال خطوط مبدأ خود را، که قانون سال ۱۹۹۲ راجع به دریای سرزمینی بدان استناد کرده، منتشر نکرده است؛ ولی با توجه به اعلامیه سال ۱۹۵۸ دولت چین راجع به دریای سرزمینی چنین می‌نماید که نقطه‌ای از جزیره کوچکی در ۶۹ مایلی سواحل چین را به خطوط مستقیم خود متصل کرده است.^(۸) ویتنام نیز به همین طریق و بر اساس اعلامیه سال ۱۹۸۲ راجع به خطوط مبدأ، جزیره‌ای در فاصله ۷۴ مایلی از ساحل را یکی از نقاط اتصال خط مبدأ خود قرار داده است.^(۹) دولت میانمار (برمه) نیز رویه‌ای مشابه دارد؛ در حالی که مطابق فرمان سال ۱۹۶۸ تمام نقاط اتصال خطوط مستقیم از جزایری نزدیک به ساحل تعیین شده‌اند، یکی از این خطوط مستقیم، به طول ۲۲۲ مایل، به نقطه‌ای می‌رسد که ۷۵ مایل از سرزمین اصلی دور است.^(۱۰) در میان موارد بارز ترسیم خطوط مستقیم، سه مورد یاد شده از آن جهت کاملاً نمایانند که با این شیوه هر سه دولت توانسته‌اند مناطق بسیار وسیعی از دریا را به هم پیوند داده، جزو آبهای داخلی خود کنند. بدین ترتیب، دولت میانمار با اختصاص کل خلیج مارتابان، به مساحت ۴۹ هزار کیلومتر مربع، منطقه‌ای را از آن خود کرده است که مساحت‌اش با کشور دانمارک برابری می‌کند.^(۱۱)

بر همین منوال بعضی از دولتها که مجمع‌الجزایری در اختیار دارند با ترسیم خطوط مبدأ مجمع‌الجزایری، آبهای میان این جزایر را به قلمروی دریایی خود در آورده‌اند؛ دولت کانادا از آن جمله است. در تاریخ ۱۰ سپتامبر ۱۹۸۵، وزیر خارجه کانادا در

مقابل مجلس این کشور اعلام کرد که گرداگرد محیط خارجی مجمع الجزایر قطبی کانادا تا مدار ۸۳ شمالی، خطوط مبدأ مستقیم ترسیم شده است.^(۱۲) نمونه قابل ذکر دیگر، خطوط مبدأ مجمع الجزایری در باله ارس (Baléares) در نزدیکی سواحل اسپانیا است که بر اساس فرمان شاهی ۵ اوت ۱۹۷۷ ترسیم شده‌اند.^(۱۳) لذا، می‌توان گفت جزیره‌هایی که در ترسیم خطوط مبدأ مستقیم داخل شده‌اند در اغلب موارد بسیار دور از قلمروی اصلی دولتها قرار گرفته‌اند. جزایر گالاپاگوس (Galapagos) متعلق به اکوادور^(۱۴)، جزایر فرو (Feroe) متعلق به دانمارک^(۱۵) و جزایر فالکلند، که همچنان تحت حاکمیت انگلستان هستند^(۱۶)، نمونه‌های بارز این قبیل جزایرند.

ب. اما شیوه دوم معمولاً زمانی به کار می‌آید که جزیره‌ای در نزدیکی ساحل وجود ندارد، ولی خود سواحل تورفتگی دارند. با این روش بعضی دولتها می‌توانند خطوط مستقیمی بسیار طولانی رسم کنند تا همه سطح آبهای داخل پیش آمدگیهای ساحل را جزو آبهای داخلی خود کنند. این همان روش مقرر در ماده ۱۰ کنوانسیون حقوق دریاهاست که هدف آن داخل کردن خور یا خلیجهای کوچک، یعنی فرو رفتگی «کاملاً مشخص» ساحل، در آبهای داخلی است. در دریای کارائیب، دولت کلمبیا با همین روش و بنا بر فرمان سال ۱۹۸۴، اقدام به ترسیم خطوط مستقیمی کرده است که طول یکی از آنها به ۱۳۰ مایل می‌رسد.^(۱۷) دولت پرتغال هم بر اساس مصوبه سال ۱۹۸۵، به همین ترتیب، نقاطی از سواحل پرتغال، به خصوص در قسمتهای جنوبی آن، را برای ترسیم خطوط مستقیم تعیین کرده است؛ هر چند که این خطوط نسبت به خطوط کلمبیا طول کمتری دارند.^(۱۸)

۲. وضع مقررات برای عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی

رویه دولتها را درخصوص عبور شناورهای جنگی بیگانه از دریای سرزمینی می‌توان از تعداد فراوان قوانین داخلی آنها در این باب باز جست که در برخی موارد نیز در اعلامیه‌های صادره هنگام امضا یا اعلامیه‌های پیوست سند تصویب کنوانسیون حقوق دریاها ظهور یافته است. از بررسی این قوانین چنین برمی‌آید که شمار اندکی از دولتها حق عبور بی‌ضرر را صریحاً به رسمیت می‌شناسند. در حالی که قانونگذاران ملی عموماً بدین موضوع نپرداخته‌اند، تاکنون بیش از ۴۰ دولت اعمال حق عبور

بی‌ضرر را، بنا بر دلایل امنیتی، منوط به کسب اجازه قبلی یا اطلاع قبلی کرده‌اند.^(۱۹)

کسب اجازه قبلی: حدود پانزده دولت مدعی هستند که عبور شناور جنگی از دریای سرزمینی منوط به کسب اجازه مقدماتی است. سابقه قانونگذاری عده‌ای از این دولت‌ها مانند بنگلادش، میانمار، پاکستان، سومالی، سریلانکا و گرانادا به دهه هفتاد میلادی باز می‌گردد؛ هر چند عموماً از آن زمان تاکنون اقدامی نکرده‌اند که دلالت بر اراده آنها در اعمال شرط مزبور کند. از میان دولتهایی که اخیراً قوانینی وضع کرده‌اند که به صراحت عبور را مشروط به اجازه قبلی کرده است، می‌توان چین^(۲۰)، امارات عربی متحده^(۲۱) و ایران^(۲۲) را نام برد. شایان ذکر است بعضی دولت‌ها که در سالهای اخیر قانون جدیدی در این خصوص وضع نکرده‌اند در اعلامیه‌های پیوست به اسناد تصویب کنوانسیون حقوق دریاها به صراحت این شرط را بیان کرده‌اند؛ دولتهای کیپ‌ورد، عمان و یمن از آن جمله‌اند.^(۲۳)

اطلاع قبلی: بیش از بیست دولت عبور شناور جنگی از دریای سرزمینی را فقط به اطلاع قبلی مشروط کرده‌اند؛ از این جمع، دولتهای سوئد، فنلاند^(۲۴) و دانمارک^(۲۵) قابل ذکرند که این امر نشانگر علائق و درک مشترک آنها در دریای بالتیک است.^(۲۶)

البته این سیاست خاص گروه معینی از دولتها نیست، زیرا هم قدرتهای متوسطی چون مصر^(۲۷) و هند^(۲۸) از آن پیروی می‌کنند و هم دولتهای کوچک و ذره‌ای مانند گویان، جمهوری دومینیکن و سیشل^(۲۹) نیز از دولتهایی باید یاد کرد که هنوز قانونی در این باب تصویب نکرده‌اند، ولی حق قانونگذاری را برای آینده محفوظ دانسته‌اند تا در صورت اقتضا خواستار اطلاع قبلی شناورهای جنگی برای عبور از دریای سرزمینی شوند؛ به عنوان مثال، وزارت دفاع لهستان مطابق قانون وظیفه دارد تا شروط عبور شناورهای جنگی بیگانه از دریای سرزمینی این دولت را تعیین کند^(۳۰)؛ همچنین دولت مالت در اعلامیه صادره هنگام تصویب کنوانسیون حقوق دریاها یادآور شده است که برخی دولتها عبور این شناورها از دریای سرزمینی را منوط به اطلاع قبلی کرده‌اند و مالت هم حق قانونگذاری در این زمینه را برای خود محفوظ می‌دارد.^(۳۱)

دولت کرواسی هم چندی پیش در اعلامیه جانشینی در کنوانسیون حقوق دریاها اعلام کرد: «در حقوق بین‌الملل عام قاعده‌ای وجود ندارد که دولت ساحلی را از وضع قانون

مبتنی بر الزام شناورهای خارجی خواهان عبور بی ضرر به اطلاع از قصد خود برای عبور از آبهای سرزمینی و محدود کردن تعداد شناورهای جنگی مجاز به عبور بی ضرر در یک زمان منع کند.»^(۳۲)

بدون تردید آن دولت ساحلی که مقرراتی درباره عبور شناورهای جنگی بیگانه وضع می کند نگران حفظ امنیت اش است. دولتی که عبور این شناورها را مشروط به اجازه یا اطلاع قبلی می کند خطر آن را برای امنیت اش نیز می پذیرد و می خواهد با وضع این مقررات، قبل از آنکه آن شناور لطمه جدی به امنیت اش بزند از عبور آن جلوگیری کند؛ وانگهی از این طریق، دولت ساحلی می تواند از حضور شناورهای جنگی در دریای سرزمینی خود مطلع شود و تحرکات آنها را بهتر زیر نظر بگیرد. این شیوه به طور کامل نگرانیهای آن دسته از دولتهایی را برطرف می کند که با داشتن سواحل طولانی و وسایل لازم و کافی برای نظارت و مراقبت از مناطق دریایی تحت حاکمیت خود در اختیار ندارند.^(۳۳)

بند دوم. پیشقدمی بعضی دولتها برای تأمین آزادی دریانوردی

اقدامات متعدد عده ای از دولتها، در سالهای اخیر، برای آنکه منطقه وسیع تری از دریا را جزو آبهای داخلی کنند، عده ای دیگر را به واکنش واداشته است. از آن میان، «تلاش جهانی» ایالات متحده امریکا برای دفاع از آزادی دریانوردی در خور توجهی خاص است. در واقع، مبارزه امریکا چیزی جدای از اعتراضهای موردی دیگر دولتهاست.

۱. «تلاش جهانی» امریکا در دفاع از آزادی دریانوردی

ایالات متحده امریکا از سال ۱۹۷۹ (۱۳۵۸) تاکنون خود را متعهد به حفظ و رعایت آزادی دریانوردی در سراسر جهان کرده است. این سیاست، موسوم به «برنامه آزادی دریانوردی»^(۳۴)، با اعلامیه ۱۰ مارس ۱۹۸۳ ریگان، رئیس جمهور وقت امریکا، به شکلی سازمان یافته مطرح و دنبال شده است.^(۳۵) در عمل، امریکا مدعی اعمال نوعی «دفاع اجتماعی» (actio popularis)^(۳۶) به نفع جامعه بین المللی است. اعلامیه یاد شده پیش از هر چیز متضمن بیانی دیپلماتیک است که از آن طریق

دولت امریکا به شکلی دقیق هر گونه اقدامی یکجانبه که منجر به محدودیت آزادی دریانوردی شود مردود شمرده است. بر همین اساس، امریکا به دولتهایی که به زعم خودش قوانین افراطی تصویب کرده‌اند به دفعات اعتراض کرده است. دواير مربوطه در وزارت خارجه امریکا موارد مزبور را تا سال ۱۹۹۲ (۱۳۷۱) بدین شرح احصا کرده‌اند: تصمیمات یکجانبه برای خلیج‌های تاریخی، پانزده مورد؛ ترسیم خطوط مبدأ مستقیم، بیست و پنج مورد و وضع مقررات برای عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی، سی و هشت مورد. (۳۷)

یکی از آخرین اعتراضهای امریکا، اعتراض به قانون مناطق دریایی ایران است. در این اعتراضیه تصریح شده که اعتراض به ایران نه فقط منحصر به ایران، بلکه بخشی از تلاش جهانی امریکا برای حفظ و حراست حقوق و آزادیهای شناخته شده جهانی به نفع جامعه بین‌المللی است. (۳۸)

همچنین بدین منظور امریکا سلسله گفت‌وگوهای دوجانبه‌ای با سایر دولتها و از جمله اتحاد جماهیر شوروی سابق ترتیب داد. مذاکرات امریکا و شوروی در این خصوص منجر به صدور اعلامیه مشترکی در ۲۳ سپتامبر ۱۹۸۹ شد و بدین طریق طرفین نسبت به تفسیری یکسان از مواد کنوانسیون راجع به عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی همداستان شدند. (۳۹)

وجه دوم برنامه امریکا، تأکید و اعمال مؤثر حقوق و آزادی کشتیرانی و پرواز در مناطقی است که دولتها مدعی حاکمیت بر آن هستند. از همین رو، نیروهای دریایی و هوایی ایالات متحده از سال ۱۹۷۹ تا به امروز سالانه بین ۳۰ تا ۴۰ عملیات نظامی در آنها و فضای مناطق مورد ادعای حدود ۳۵ دولت انجام می‌دهند. (۴۰)

۲. اعتراض دیگر دولتها به محدودیت آزادی دریانوردی

در حالی که دولتهای عضو اتحادیه اروپا سیاست مشترکی در باب خطوط مبدأ و نحوه عبور از دریای سرزمینی ندارند، چندی است که اعتراضیه‌هایی به نام این اتحادیه صادر می‌شود. اعتراض انگلستان به کانادا به جهت ترسیم خطوط مستقیم پیرامون مجمع‌الجزایر قطبی، نمونه‌ای از این دست است. (۴۱) چندی پیش دولت آلمان هم به‌نوبه خود و به نام اتحادیه اروپا به دولتهای ایران و تایلند اعتراض کرد. اعتراض اول،

در تاریخ ۱۴ دسامبر ۱۹۹۴ (۲۳ آذر ۱۳۷۳)، به قانون مناطق دریایی ایران و به خصوص به موادی بود که ورود شناور جنگی به دریای سرزمینی را منوط به موافقت قبلی کرده است. اعتراض دوم، در ۲۳ دسامبر ۱۹۹۴ (۲ دی ۱۳۷۳)، به تایلند و از جهت تعدادی از خطوط مبدأ مستقیم بود که از نظر آلمان طول آنها بسیار بیش از حد معمول است. جالب است بدانیم فنلاند و سوئد، که بدین طریق در مقابل ایران موضعی مشترک با اتحادیه اروپا گرفته‌اند، در دریای سرزمینی خودشان چنین مقرراتی را برای شناورهای جنگی وضع کرده‌اند.^(۴۲) همین انتقاد به دولت پرتغال هم وارد است، زیرا شیوه پرتغال در ترسیم خطوط مبدأ مستقیم شباهت بسیاری به روش ایران و تایلند دارد، همان روشی که پرتغال در رد آن با اتحادیه اروپا هم سخن شده است. در این میان، ایتالیا هنگام تصویب و آلمان هنگام الحاق به کنوانسیون حقوق دریاها، البته تنها به نام خود، اعلامیه‌هایی صادر کرده‌اند و از آن طریق هر نوع مقررات ناظر بر مشروط کردن عبور بی‌ضرر بعضی از شناورها به اجازه یا اطلاع قبلی را مردود شمرده‌اند.^(۴۳)

واضح است که در این گفتار کوتاه مجالی برای طرح و بررسی کلیه اعتراضها در این زمینه نیست، لذا، ذکر این نکته کافی است که معمولاً قدرتهای دریایی چنین اعتراضهایی را طرح می‌کنند، قدرتهایی که بنا بر منافع ملی خود نگران آزادی دریانوردی در سراسر جهان هستند و دیگر دولتها لب به اعتراض نمی‌گشایند مگر آنکه به واسطه گسترش محدوده تحت صلاحیت همسایگان خود، حقوقشان به طور مستقیم در معرض تهدید باشد. ذکر دو نمونه از این قبیل اعتراضها خالی از فایده نیست.

نمونه نخست، یادداشت مورخ ۱۵ بهمن ۱۳۶۱ (۴ فوریه ۱۹۸۳) جمهوری اسلامی ایران در پاسخ به یادداشت دولت عمان است که از آن طریق عمان گسترش حدود دریای سرزمینی خود را به اطلاع ایران رسانده بود. این گسترش در اثر ترسیم دوباره خطوط مبدأ مستقیم عمان در تنگه هرمز پدید آمده بود.^(۴۴) دولت ایران در یادداشت خود تصریح کرد که این گسترش به هیچ وجه وضعیت حقوقی آنها را از حیث عبور شناورها تغییر نمی‌دهد. نمونه دوم، اعلامیه ۲۲ نوامبر ۱۹۸۵ تایلند خطاب به

ویتنام است. تایلند در این اعلامیه، موضع و حقوق خود را در قبال ترسیم خطوط مبدأ مستقیم ویتنام محفوظ خوانده است. با ترسیم این خطوط بخشی از آبهای خلیج تایلند و خلیج تونکین در اختیار ویتنام قرار می‌گرفت. (۴۵)

قسمت دوم. تفسیرهای دوگانه در مقام استدلال

در تفسیر کنوانسیون حقوق دریاها دلایل با تکیه بر دو مبنای اصلی اقامه می‌شوند: نخست، ماهیت حقوقی مقررات کنوانسیون در این خصوص و دوم، نص و روح این مقررات.

بند یکم. ماهیت حقوقی مقررات کنوانسیون

به طور کلی بحث درباره ماهیت حقوقی مقررات کنوانسیون تنها به منظور ارایه تفسیری مضیق از قواعد عبور بی‌ضرر صورت می‌گیرد. دولتهایی که قائل به قید و شرط برای عبور شناور جنگی از دریای سرزمینی هستند با تکیه بر این تفسیر معتقدند عبور بی‌ضرر این شناورها صرفاً ماهیتی قراردادی دارد؛ این همان نظری است که قدرتهای دریایی با قاطعیت مردود می‌دانند.

۱. قاعده عبور بی‌ضرر شناور جنگی از دریای سرزمینی مبنایی قراردادی دارد

در آخرین مرحله کار کنفرانس حقوق دریاها مسأله ماهیت حقوقی کنوانسیون با شدت و حدت تمام مطرح شد، مسأله‌ای که بنا بر نظر رئیس کنفرانس یکی از مهمترین موضوعات مطرح در اعلامیه‌های اجلاس پایانی بود. به همین جهت، رئیس کنفرانس در بیانیه اختتامیه خود متذکر این نکته شد که کنوانسیون حقوق دریاها کنوانسیون تدریجی نیست.

به اعتقاد وی «استدلالی که کنوانسیون را، بجز فصل یازده، تدریجی حقوق عرفی یا بیانگر رویه بین‌المللی جاری می‌داند از واقعیت به دور مانده، به لحاظ حقوقی قابل دفاع نیست.» (۴۶) در همان ایام، علمای حقوق نیز به این موضوع پرداخته بودند. جمعی

از حقوقدانان، که سمت نمایندگی دولتهایشان را داشتند، سهم بسزایی در مذاکرات داشته، برای تبیین ماهیت حقوقی کنوانسیون و به خصوص مقررات عبور بی ضرر شناورهای جنگی از دریای سرزمینی تلاش زیادی کردند. البته نباید از یاد برد که چنین کاری چندان سهل و ساده نبود. از آن رو که کنفرانس شیوه «یکجا و درهم» (Package Deal) را برای تصویب کنوانسیون به کار گرفته بود و احراز اعتقادی جمعی و به تعبیری «الزام روانی» (opinio juris)^(۴۷) در این خصوص به سادگی میسر نبود.

بنا بر اعتقاد لاشاریر، این شیوه رابطه‌ای تصنعی بین مسائلی برقرار می‌کرد که اساساً متفاوت از هم بودند. به همین دلیل وی معتقد است که نظر موافق یک هیأت نمایندگی با ماده‌ای از متن مورد مذاکره الزاماً به معنای بیان قاعده‌ای عرفی نیست.^(۴۸) بدین لحاظ، چنانچه نظام عبور از دریای سرزمینی به شکل پیش‌بینی شده در متون مورد مذاکره بر مبنای تمایز بین انواع کشتی‌ها استوار نشده باشد، نمی‌توان آن را دلیلی بر ماهیت عرفی قاعده عبور بی ضرر شناورهای جنگی مقرر در کنوانسیون تلقی کرد. دیگر حقوقدانان، مانند آکسمن^(۴۹)، ریفاگن^(۵۰) و پنتو^(۵۱) نیز به طور مبسوط به این بحث پرداخته‌اند؛ به نظر آنان، قاعده عبور بی ضرر جزئی از روش بررسی یکجای کنوانسیون و ترجمان توافقی است که مبین توازن جدیدی بین منافع دولتهای ساحلی و قدرتهای دریایی است.

علاوه بر این، ماده ۲۱ کنوانسیون حقوق دریاهای، تحت عنوان «قوانین و مقررات دولت ساحلی راجع به عبور بی ضرر»، بدون نظر مخالف به تصویب نرسید؛ زیرا ۲۷ دولت تا آخرین روزهای مذاکرات بر اضافه کردن کلمه «امنیت» در بند ح پاراگراف یک این ماده پای می‌فشرده‌اند. اگر ماده ۲۱ بدین صورت اصلاح می‌شد، به تقویت مبنای حقوقی قانونگذاری این دسته از دولتها در مورد مشروط کردن عبور شناورهای جنگی به اجازه یا اطلاع قبلی می‌انجامید؛ در نتیجه این اصلاح و با وضع مقرراتی از این قبیل، اسباب مشروعیت اقدام دولت ساحلی برای پیشگیری از نقض مقررات امنیتی فراهم می‌آمد.^(۵۲) البته در نهایت دولتهای خواهان اصلاح ماده ۲۱ بنا بر درخواست رئیس کنفرانس از خواسته خود منصرف شدند، ولی رئیس کنفرانس در بیانیه‌ای که در ۲۶ آوریل ۱۹۸۲ به همین مناسبت منتشر کرد نظر دولتهای مزبور را به روشنی بیان کرد که:

«به رغم انصراف، آنها تأکید کرده‌اند که این تصمیم هیچ تأثیری بر حقوق دولتهای ساحلی در اتخاذ تدابیر مربوط به حفظ منافع امنیتی آنها ندارد.»^(۵۳)

این موضوع، یعنی تصویب بدون مخالفت مواد کنوانسیون حقوق دریاها، معیاری است که دیوان بین‌المللی دادگستری اهمیت تعیین‌کننده‌ای برای آن قائل است. این اهمیت از آن روست که در تشخیص میزان ارتباط و التزام طرفین یک اختلاف به این مواد، به عنوان قواعدی از حقوق بین‌الملل، تأثیری قاطع دارد.^(۵۴)

۲. قاعده عبور بی‌ضرر شناور جنگی از دریای سرزمینی مبنای عرفی دارد

در اعلامیه‌های جوایه آمریکا، ایتالیا، فرانسه و جمهوری فدرال آلمان^(۵۵) تأکید شده که کنوانسیون حقوق دریاها بدون هیچ ابهامی مؤید و مبین قاعده‌ای عرفی است که بر اساس آن همه شناورها، شامل شناورهای جنگی، حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی را دارند. از دیدگاه این دولتها، هیچ یک از مواد مربوطه در کنوانسیون که قواعد حقوق بین‌الملل موضوعه را تدوین کرده است نباید به گونه‌ای تعبیر شود که به دولت ساحلی امکان دهد عبور بی‌ضرر بعضی از شناورها را به اجازه یا اطلاع قبلی مشروط کند. این دولتها با همین استدلال هر نوع مقرراتی که عبور را منوط به اجازه یا اطلاع کند یکسره مردود می‌دانند.^(۵۶) البته در اوضاع کنونی، که جمع کثیری از دولتها عبور بعضی از شناورها را همچنان مقید به شرایطی می‌کنند و حقوق بین‌الملل در این خصوص در مرحله توسعه است، اظهار نظر قطعی درباره ماهیت حقوقی مقررات عبور بی‌ضرر در کنوانسیون ۱۹۸۲، کاری سخت و مخاطره آمیز است. با این حال، همدستان با تروس، حقوقدانان ایتالیایی، می‌توان گفت: «کنوانسیون به شکلی غالب گرایش به شمول قاعده عرفی عبور بی‌ضرر به شناورهای جنگی را تقویت کرده است.»^(۵۷)

در این باره می‌توان به عملکرد بعضی از دولتها، مانند برزیل^(۵۸)، اشاره کرد که طی کنفرانس حقوق دریاها خواهان اعمال محدودیت بر عبور شناورهای جنگی بودند، ولی پس از آن در قوانین داخلی خود این موضوع را به سکوت برگزار کردند.^(۵۹) در عین حال عده دیگری از همین دولتها اصولاً قانونی در این خصوص وضع نکرده‌اند.^(۶۰) بدین لحاظ، هنگامی که به قوانین مصوب دهه هفتاد و مواضع دولتها در

زمان برگزاری کنفرانس به عنوان دلایل اثبات رویه موجود استناد می‌شود، باید دقت و احتیاط بیشتری به کار برد.

به هر ترتیب، با لازم الاجرا شدن کنوانسیون حقوق دریاها^(۶۱) و با توجه به اینکه کنوانسیون به تصویب دسته‌ای از دولتها که قوانینی محدود کننده برای عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی وضع کرده‌اند نیز رسیده است، به نظر می‌آید که زمان چنین بحثهایی سپری شده است و جز در مواردی اندک فایده‌ای در بر نخواهد داشت. لذا، دولتها باید راه حل‌های دیگری بجویند که از آن میان، توجهی خاص به نص و روح کنوانسیون به منظور استوار کردن قوانین خود بر مبنایی محکم ضروری می‌نماید.

بند دوم. نص و روح کنوانسیون حقوق دریاها

در کنوانسیون حقوق دریاها، ماده ۷ به مسأله ترسیم خطوط مبدأ و مواد ۱۹، ۲۱ و ۲۵ به عبور بی ضرر اختصاص یافته است. استناد و استنتاج از نص و روح این مواد از آنرو ناگزیر است که همه عبارات آن به شکلی روشن و صریح نگاشته نشده‌اند و بدین سبب راه تفسیرهایی متضاد یا موسع از این مواد گشوده است.

۱. ابهام کنوانسیون از حیث ترسیم خطوط مبدأ مستقیم

ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲، که با اندک تغییری همان ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت است، نه تنها شرایط کاربرد خطوط مبدأ بلکه شرایط ترسیم آن را هم تعیین کرده است. شرایط مزبور ناظر به طبیعت و خصوصیات جغرافیایی ساحل است و بر همین اساس، بندهای ۱ و ۲ ماده ۷، سه موقعیت متفاوت را در نظر گرفته است: زمانی که «سواحل بسیار دنداندار و بریده است» یا «زنجیره‌ای از جزایر در امتداد ساحل و در نزدیکی آن قرار دارد» و مواردی «که به خاطر وجود دلنا یا شرایط طبیعی دیگر، ساحل بسیار بی ثبات است». در موارد اول و دوم، موقعیتهای جغرافیایی یاد شده به شکلی کلی و بدون صراحت کافی بیان شده‌اند. لذا، برای پرهیز از تفسیری بسیار موسع از آن و افراط در بکارگیری خطوط مستقیم، بندهای ۳ و ۴ همین ماده سه شرط را مقرر کرده است: «خطوط مبدأ مستقیم نباید به طور فاحش از مسیر طبیعی ساحل دور باشند»؛ «مناطق دریایی بین خطوط باید به اندازه کافی نزدیک

قلمروی زمینی باشد» و دست آخر اینکه این خطوط نباید «از برآمدگیهای جزری ترسیم شود، مگر اینکه چراغهای دریایی یا تأسیسات مشابهی که به طور دائم از آب بیرون هستند در آنها ساخته شده باشند» یا آنکه کشیدن خطوط مستقیم از آنها مورد شناسایی بین‌المللی قرار گرفته باشد. اگر اسباب تحقق شرط سوم به سادگی قابل بررسی و احراز باشد، دو شرط نخست، که مبهم بوده و دست دولتهای ساحلی را در ارزیابی آن بازگذارده‌اند، این چنین نخواهند بود. (۶۲)

مشکل به خصوص زمانی بروز می‌کند که امتداد کلی خطوط مبدأ مورد اعتراض باشد و ادعا شود که به طرز محسوسی از امتداد ساحل به دور افتاده است. دیوان بین‌المللی دادگستری در رأی سال ۱۹۵۱ در قضیه شیلان، بین انگلستان و نروژ، یادآور شده بود که این شرط «فاقد هر نوع دقت و صراحت ریاضی است.» (۶۳) چندی پس از آن، کمیته کارشناسی مسائل دریای سرزمینی نیز به همین نتیجه رسید. کمیته مزبور، در آوریل ۱۹۵۳، به منظور کمک به کمیسیون حقوق بین‌الملل در امر تدوین حقوق دریاها تشکیل شده بود. این کمیته در گزارش خود بر این نکته تأکید کرد که «در بسیاری از موارد می‌توان امتدادی کلی از ساحل به دست داد و ارزیابی این امتداد به عوامل مختلف و به خصوص به مقیاس نقشه‌های مورد استفاده و احتساب طول سواحل بستگی دارد.» (۶۴)

به منظور حل مشکل و دستیابی به معیاری دقیق و عینی، کمیته کارشناسی پیشنهاد کرد که یک حداکثر برای طول قسمتهای خطوط مستقیم تعیین شود. کمیسیون حقوق بین‌الملل این راه حل را پذیرفت، ولی در کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو نسبت به اندازه دقیق آن توافقی حاصل نشد، این اندازه می‌بایست متناسب با موقعیتهای گوناگون جغرافیایی در سراسر جهان و پاسخگوی همه ادعاها می‌بود. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیز از میان خطوط مستقیم تنها حداکثر طول خطوط مبدأ مجمع‌الجزایری را تعیین کرده و به دیگر موارد نپرداخته است. (۶۵)

هم اکنون، با گذشت سالها، این نقیصه همچنان باقی است. اگر کنوانسیون حداکثر طول خطوط مبدأ را تعیین کرده بود، مرجع استناد دولتهایی می‌شد که به ترسیم بعضی از این خطوط معترض‌اند و از آن گذشته به اختلاف آرا نیز پایان می‌داد. این نقیصه در

حالی است که کنوانسیون ملاکهای قطعی دیگری هم به دست نداده است. اعتراضات امریکا و اتحادیه اروپا به قانون مناطق دریایی ایران هم از این نقص نشأت می‌گیرد. در هر دو مورد به طول «بیش از حد» قسمتهایی از خطوط مبدأ ایران اعتراض شده است. به اعتقاد دولت امریکا «حداکثر طول هر قسمت از خطوط مبدأ مستقیم نباید از ۲۴ مایل بیشتر باشد»؛ حال آنکه این ادعا هیچ مبنایی در حقوق بین‌الملل موضوعه ندارد و طبعاً نقطه پایانی هم بر این بحث و جدل نخواهد بود. اگر ۲۴ مایلی که دولت امریکا به آن اشاره کرده، همان فاصله‌ای است که کنوانسیون برای نقاط ورودی طبیعی یک خلیج تعیین کرده تا بتوان با اتصال آن دو یا کشیدن خط مستقیم، خلیج را جزو آبهای داخلی کرد، باید گفت که نمی‌توان آن را به عنوان طول متوسط به دیگر خطوط مبدأ موجود تسری داد. در واقع، با ملاحظه تعداد فزاینده دولتهای ساحلی که خطوط مبدأ مستقیم را به کار گرفته‌اند، به دشواری می‌توان رویه دولتها را نادیده گرفت؛ موضوعی که عموماً از آن غفلت شده است.

تا پیش از برگزاری کنفرانس سوم حقوق دریاها، ۲۴ دولت ادعاهای خود را در این زمینه مطرح کرده بودند. در آن زمان، حداکثر طول خطوط مستقیم این دولتها به طور متوسط ۶۱ مایل بود.^(۶۶) مطالعات اخیر در این خصوص متأسفانه از این بابت ناقص است و طول متوسط این خطوط را به دست نمی‌دهد. دستیابی به این طول متوسط نشانه و مبنای محکمی برای اثبات مشروعیت و درستی همان ادعاهایی خواهد بود که بعضی آن را بیش از حد و اندازه خوانده‌اند.

۲. مفهوم عبور بی‌ضرر در کنوانسیون حقوق دریاها

بر اساس بند ۲ ماده کنوانسیون، تحت عنوان «مفهوم عبور بی‌ضرر»، اگر شناوری به یکی از اقدامات مندرج در این بند مبادرت ورزد، عبور آن از دریای سرزمینی بی‌ضرر تلقی نمی‌شود. آخرین مورد از این فهرست در بردارنده «هر نوع فعالیتی است که لازمه عبور شناور نباشد.» این عبارت تا حدودی از جنبه حصری فهرست ماده ۱۹ کاسته و با دادن حالت تمثیلی به آن، راه را برای تفسیری مضیق‌تر از عبور بی‌ضرر هموار می‌کند.^(۶۷)

این ابهام چنان بود که حتی پیش از خاتمه کار کنفرانس چند هیأت نمایندگی نتایج

آن را متذکر شدند.^(۶۸) به همین جهت بود که برزیل اعلام کرد: «حقوق بین‌الملل پیش از این، حق وضع مقررات برای عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی را به دولتها داده بود و کنوانسیون نیز آنها را از اعمال این حق منع نکرده است.»^(۶۹)

پس از آن هم چندین دولت در اعلامیه‌های پیوست به امضا یا تصویب کنوانسیون با استناد صریح به کنوانسیون، عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی خود را به اطلاع یا اجازه مقدماتی مشروط کردند.^(۷۰) دولتهای دیگری هم که چنین اعلامیه‌هایی صادر کرده‌اند به بیانه ۲۸ آوریل ۱۹۸۲ رئیس کنفرانس استناد جسته‌اند؛ از نظر این دسته از دولتها، انصراف از اصلاح ماده ۲۱ کنوانسیون، همانگونه که در اعلامیه رئیس تصریح شده، «تأثیری بر حق دولتهای ساحلی در اقدام برای حفظ امنیت خود و بر اساس مواد ۱۹ و ۲۵ طرح کنوانسیون ندارد.»^(۷۱) وضع مقررات برای عبور شناور جنگی از دریای سرزمینی نیز به دلایل امنیتی صورت می‌پذیرد و در مقابل اعتراض امریکا، ایران به همین ترتیب استدلال می‌کند.^(۷۲)

البته بدیهی است که جناح مخالف، بیانه رئیس کنفرانس را به شکل دیگری تعبیر کند. از دیدگاه امریکا، این بیانه «به روشنی نشان می‌دهد که منافع دولتهای ساحلی در مواد ۱۹ و ۲۵ بیان شده» و «هیچیک از این دو ماده امکان مشروط کردن اعمال حق عبور بی‌ضرر شناورها به اطلاع یا اجازه را نمی‌دهد.»^(۷۳) دولت آلمان هم برداشت مشابهی از بیانه یاد شده دارد.^(۷۴) بدین ترتیب، می‌توان گفت که بیانه رئیس کنفرانس نه تنها آتش بحث عبور شناور جنگی از دریای سرزمینی را فرو نماند، بلکه کاری جز افروختن آن نکرده است.

دبیرکل سازمان ملل در گزارش مربوط به سال ۱۹۹۴ به مجمع عمومی چنین اظهار داشته است که «در سال گذشته دولتها تمایل کمتری به اصلاح و تکمیل قوانین خود برای انطباق آن با کنوانسیون حقوق دریاها نشان داده‌اند.» از نظر وی «لازم الاجرا شدن کنوانسیون تا به حال دولتهای عضو را وادار نکرده است تا نسبت به اصلاح قوانینی که با کنوانسیون مطابقت ندارند اقدام کنند.»^(۷۵)

باید گفت که کاملاً بر عکس، روندی مخالف آنچه که دبیرکل مطلوب می‌پندارد

جریان یافته است. در سالهای اخیر با هر بار انتشار بولتن حقوق دریاها^(۷۶) هم شاهد اعلامیه‌های منضم به اسناد تصویب کنوانسیون و انتقادات وارد به آن هستیم و هم به متن قوانین داخلی و اعتراضهای در پی آن برمی‌خوریم. لذا، در اوضاع فعلی به هیچ رو نمی‌توان سخن از توقف یا کندی این حرکت به میان آورد.^(۷۷)

چندی پیش، یکی از حقوقدانان با اظهار شگفتی از تعداد ادعاها این پرسش را مطرح کرد که در مقابل «این وضع نامطلوب، یعنی دو تفسیر از متنی کاملاً نو» چه باید کرد.^(۷۸) این وضع از آن رو موجب مزید نگرانی است که به شکاف و خرابی در بنایی منجر می‌شود که با مذاکرات طولانی و طاقت‌فرسای سومین کنفرانس حقوق دریاها بنا نهاده شده است. حتی پیش از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون، دولتهای اوکراین، چکسلواکی، بیلوروسی و فدراسیون روسیه^(۷۹) پیشنهاد کرده بودند که دبیرکل سازمان ملل به عنوان امین کنوانسیون و مطابق اختیارات مندرج در بند ۲ ماده ۳۱۹ کنوانسیون، «گزارشی از مسائل و مشکلات مربوط به کنوانسیون را به کلیه دولتهای عضو، مقام بین‌المللی اعماق و سازمانهای بین‌المللی ذی صلاح ارایه کند»، گزارشی که موضوع اصلی آن مسائل ناشی از اعلامیه‌ها و قوانین داخلی دولتهای عضو، که جهان شمولی و اجرای یکنواخت کنوانسیون را به مخاطره افکنده است، باشد. امروزه این پیشنهاد بیش از چند سال پیش ارزش بررسی و اقدام دارد.

یادداشت‌ها

1. René-Jean Dupuy, " Politiques nationales et système juridique issu de la troisième Conférence ", in *Perspectives du droit de la mer à l' issue de la troisième Conférence des Nations Unies* ", Ed. A. Pédone 1984, p.259.

۲. جمهوری اسلامی ایران از جمله دولتهایی بود که هنگام امضای کنوانسیون، نظرها و مواضع خود را به طور صریح و مشروح بیان کرد. ر.ک به: *حقوق بین‌الملل دریاها*، ترجمه بهمن آقایی، ضمام، صص ۶۴۹-۶۵۲.

۳. برای اطلاع از اعلامیه‌های صادره هنگام امضای کنوانسیون حقوق دریاها، ر.ک به:

Daniel Vignes, " Les déclarations faites par les Etats signataires de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, sur la base de l' article

310 de cette Convention ", *A.F.D.I.*, vol.XXIX, 1983, pp.715-748.

همچنین اعلامیه‌های دانمارک، ایالات متحده آمریکا، فرانسه، ایتالیا، جمهوری فدرال آلمان و انگلستان در اعمال حق پاسخ خود:

Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, *Documents Officiels*, vol.XVII, pp.252-255.

4. *Bulletin du droit de la mer*, publication de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des Affaires juridiques, no. 25, juin 1994, où se trouvent les déclarations postérieures faites lors de la signature et de la ratification de la Convention ainsi que les objections à ces déclarations.

۵. برای اطلاع دقیق از عملکرد دولتها و نقشه‌های ترسیم شده ر.ک به:

" Atlas of the Straight Baselines ", by G. Francalanci, S. Mongardini, D. Romano and T. Scovazzi, 2 ème édition, Giuffrè Editore, 1989, 233 pages; United Nations Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, " Baselines: National Legislations with Illustrative Maps ", United Nations, New York, 1989, 390 pages.

برای اطلاع از تجزیه و تحلیل و نقد عملکرد دولتها درباره ترسیم خطوط مبدأ مستقیم ر.ک به:

Michel Reisman and Gail S. Westerman, *Straight Baselines in International Maritime Boundary Delimitation* (New York : St. Martin's Press, 1992), 242 pages.

6.F. David Froman, " Uncharted Waters : Non-innocent Passage of Warships in the Territorial Sea ", *San Diego Law Review*, vol.21, 1984, pp. 625-689.

7. United States Department of State, *Limits in the Seas*, n.p. 112; United States, " Responses to Excessive National Maritime Claims ", March 9, 1992, pp. 22-24.

۸. بنگرید به متن قانون سال ۱۹۹۲ در:

Bulletin du droit de la mer, no. 21, août 1992, pp.26 et suiv

همچنین ر.ک به:

Hyun-Soo Kim, " The 1992 Chinese Territorial Sea Law in the Light of the U.N. Convention ", *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 43, October 1994, Part, p.896.

۹. برای متن اعلامیه ر.ک به:

" Le droit de la mer, Evolution récente de la pratique des Etats ", Bureau de Représentant Spécial du Secrétaire Général pour le droit de la mer, Nations Unies, New York, 1987, p.149

و ر.ک به:

Note de protestation de la France à cette déclaration, 5 décembre 1983; *ibid.* p.153 et déclaration de la Thaïlande du 22 novembre 1985 objectant à cette même déclaration, *ibid.*, pp. 154-155.

10. *Limits in the Seas*, no.14, 1970.

11. Prasit Aekaputra, " La délimitaion maritime en Asie du sud-est ", *Collection Espaces et Ressources maritimes*, Ed.A. Pédone, n.p. 8, 1994, p.148 et *Limits in the Seas*, n.p.113, p.20.

12. Daniel Vignes, " Conformité au droit de la mer des lignes de base droites tracées par le Canada au nord du 70 ème parallèle nord ", *in Essays in Honour of Shabtai Rosenne, International Law at a Time of Perplexity*, Kluwu Academic Publisher, Dordrecht, 1989, pp.1005 et suiv. Voir aussi Tullio Scovazzi, " La ligne de la base de mer territoriale dans l' Arctique canadien ", *A.F.D.J.* vol.XXIII, 1987, pp. 663-680.

13. Atlas of the Straight Baselines, *op.cit.*, p.215, et W. Michael Reisman, *op.cit.*, pp.158-159.

14. Atlas of the Straight Baselines, *op.cit.*, pp.124-125; Décret n.p. 959-A du 28 juin 1971.

15. *Ibid.*, p.117; Décret n.p.189 du 19 avril 1978.

16. Order 1989, S.I. 1989, no. 1993, cité par W. Michael Reisman, *op.cit.*, p.163.

17. Décret, no 1436 du 13 juin 1984, Atlas of the Straight Baselines, *op.cit.*, p.109 et *Limits in the Seas*, n.p. 112, p.20.

18. Décret-loi, no. 495/85 du 29 november 1985, Atlas of the Straight Baselines, *op.cit.*, p.195.

19. *Limits in the Seas*, no.112, p.59.

همچنین برای فهرست دولتهایی که عبور شناورهای جنگی را از دریای سرزمینی منوط به اطلاع یا اجازه قبلی کرده‌اند؛ ر.ک به:

Shao Jin, " The question of Innocent Passage of Warships ", *Marine Policy*, vol.13, n.p. 1, January 1989, p.66.

و همچنین ر.ک به :

British Yearbook of International Law, vol.59, 1989, pp. 519 et suiv.

۲۰. ماده ۶ قانون سال ۱۹۹۲ چین؛ ر.ک به:

Liyu Wang et Peter H. Pearce, " The New Legal Regime for China' s Territorial Sea ", *Ocean Development and International Law*, vol.25, p.436.

۲۱. ماده ۵ قانون شماره ۱۹ سال ۱۹۹۳ راجع به تعیین حدود مناطق دریایی امارات متحده عربی؛ ر.ک

به:

Bulletin du droit de la mer, no 25, juin 1994, p.108.

۲۲. ماده ۹ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۰۴۴ مورخ ۱۳۷۲/۳/۶؛ مطابق این ماده، تحت عنوان «مستثنیات عبور بی‌ضرر»، عبور شناور جنگی، زیر دریایی، شناور با سوخت هسته‌ای، هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر، شناورها و زیر دریایی‌های حامل مواد اتمی یا خطرناک یا زیان‌آور برای محیط زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی از دریای سرزمینی ایران منوط به موافقت قبلی مقامات صلاحیت‌دار ایران خواهد بود.

23. *Bulletin du droit de la mer*, no. 25, juin 1994, pp.11, 17, et 21.

۲۴. فنلاند و سوئد، هنگام امضای کنوانسیون ۱۹۸۲، اعلامیه‌هایی صادر کردند و طی آن اراده خود را

مبنی بر تداوم رژیم کنونی عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی اعلام کردند.

Bulletin du droit de la mer, no.25, juin 1994, pp.30 et 40.

۲۵. مطابق مقررہ ۲۷ فوریه ۱۹۷۶، دولت دانمارک عبور همزمان بیش از سه شناور جنگی را منوط به

اجازه قبلی کرده است. رک به :

Francis Nganteha, *The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the Sea* (London and New York: Pinter Publishers, 1990), p.159, note 108, ainsi que Shao Jin, *op.cit.*, p.64.

26. Daniel Vignes, " La Convention sur le droit de la mer répond-elle à l'attente? " in *Studia Diplomatica*, publié par l' Institut Royal des relations internationales, Belgique, Bruxelles, vol.XLVII. 1994, n.p.6, p.51.

۲۷. اعلامیه دولت مصر هنگام تصویب کنوانسیون مورخ ۲۶ اوت ۱۹۸۳. رک به:

Bulletin du droit de la mer, no. 25, juin 1994, p.13.

28. Article 4, Territorial Waters, Continental Shelf, Exclusive Economic Zone and other Maritime Zones Act, 28 may 1976. Texte in Legislation nationale et Traités concernant le droit de la mer, *ST/LEG/SER.B.19*, United Nations, New York, 1980, p.48.

29. F. David Froman, *op.cit.*, pp.651-652, note 118.

30. Article 6, Act concerning the maritime Areas of the Polish Republic and the marine Administration, 21 march 1991, *Law of the Sea Bulletin*, no., 21, August 1992, p.68.

31. Déclaration du 20 mai 1993, *Bulletin du droit de la mer*, no.23, juin 1993, pp.5 et 6.

32. Déclaration du 4 avril 1995, *Bulletin du droit de la mer*, no. 27, juin 1995, p.9.

33. Djamchid Momtaz, " Les forces navales et l' impératif de sécurité dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ", in *Essays on the New Law of the Sea*, edited by Budislav Vukas, Zagreb, 1985, p.234 .

34. Rights and Freedoms in International Waters, Departement Statement, March 26, 1986; *Departement of State Bulletin*, May 1986.

35. Le droit de la mer, Evolution récente de la pratique des Etats, Bureau du Représentant Spécial du Secrétaire Général pour le droit de la mer, Nations Unies, 1987, p.143.

۳۶. که از آن به عنوان دفاع اجتماعی، اقدام عمومی و به تعبیری گویاتر اقدام از جانب جمع یاد می‌شود، حقی برای هر یک از اعضای جامعه بین‌المللی است که در مقابل نقض حقوق بین‌الملل عام اقدام کرده و خواهان اجرای صحیح قواعد حقوقی و گاه مجازات دولت خاطی شوند. اصل این حق و کیفیت و حدود آن، محل بحث صاحب‌نظران حقوق بین‌الملل است.

37. *Limits in the Seas*, no. 112, pp. 6, 22 et suiv. et 59.

۳۸. اعتراض ایالات متحده امریکا به قانون مناطق دریایی ایران، رک به:

Bulletin du droit de la mer, no. 25, juin 1994, p.115.

39. Texte de l' Accord in *Limits in the Seas*, no. 112, Annexe III. Cf. Lawrence Juda, " Innocent Passage by Warships in Territorial Seas of the Soviet Union: Changing Doctrine ", *Ocean Development and International Law*, vol.21, pp.111-116.

40. *Limits in the Seas*, no.112, p.2.

41. British High Commission, Note no. 90/86 o July 9, 1986.

42. Droit de la mer. Rapport du Secrétaire Général à l' Assemblée Générale, *Doc. N. U. A/50/173*, 1er novembre 1995, p.12 et *Bulletin du droit de la mer*, no. 28, 1995, p.16.

43. *Bulletin du droit de la mer*, no. 27, Juin 1995, pp.5 et 6.

44. Le droit de la mer, Evolution récente de la pratique des Etats, Bureau du Représentant Spécial du Secrétaire Général pour le droit de la mer, Nations Unies, New York, 1987, p.84.

45. *Ibid.*, p.154.

46. Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer,

Documents Officiels, vol.XVII, pp.141-142.

۴۷. منظور از اعتقاد جمعی یا الزام روانی قاعده‌ای است که اکثریت دولتها به اعتبار آن حکم داده باشند و خود را نسبت به آن ملتزم بدانند.

48.René - Jean Dupuy, *op.cit.*, p.266

49.Bernard H. Oxman, " Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ", *A.F.D.I.*,vol. XXVIII, 1982, p.786.

50.Willem Riphagen, " Le droit de passage inoffensif après la troisième Conférence ", in *Perspectives du droit de la mer*, *op.cit.*, p.196.

51.Christopher Pinto, " Maritime Security and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea ", in *Maritime Security: the Building of Confidence*, publication de l' Institut des Nations Unies pour la recherche sur le desarmement, United Nations, New York, 1992, p.12.

52.*Doc. N.U.A/Conf 62/L 117*, du 13 avril 1982, proposée par 27 Etats.

53.Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, *Documents Officiels*. vol.XVI, p.142.

54.Arrêt de la Chambre de la Cour Internationale de Justice chargée de résoudre le différend entre le Canada et les Etats Unis sur la délimitation de la frontière maritime de la région du Golfe du Maine, *Recueil* 1984, paragraphe 94, p.294.

55.Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, *Documents Officiels*, vol.XVII, pp.252-255.

۵۶. ر.ک به: اعتراضهای امریکا و اتحادیه اروپا به قانون مناطق دریایی ایران.

57.Tulio Treves, " Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit international de la mer ", *Recueil des cours de l' Académie de droit international*, Tome 223, 1990/IV, p.117.

58.Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer,

Documents officiels, vol.XVI, p.112.

59.Loi no 8617 du 4 janvier 1993 relative à la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental, *Bulletin du droit de la mer*, no.23, juin 1993, pp.15-19.

۶۰. در میان این دولتها ر.ک به:

l' Albanie, Troisième Conférence des Nations Unies Sur le droit de la mer, *Documents officiels*, vol.XVI, p.65 ; l' Argentine, *Doc. N.U.A* Conf. 62/WS. 5 et le Honduras, *Doc. N.U. A/Conf 62/WS. 13*.

۶۱. مطابق بند ۱ ماده ۳۰۸ کنوانسیون حقوق دریاها، ۱۲ ماه پس از تسلیم شصتمین سند تصویب یا الحاق، کنوانسیون لازم الاجرا می‌شود. در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۳ دولت گویان شصتمین دولتی بود که به امین کنوانسیون اطلاع داد، کنوانسیون را تصویب کرده است. بدین ترتیب، کنوانسیون در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴ (۲۵ آبان ۱۳۷۳) لازم الاجرا گردید.

62.Laurent Lucchini et Michel Voelkel, in *Droit de la mer*, Ed. A. Pédone, Tome I, 1990, pp.178-186.

63.Rec. 1951, p.142.

64.Michel Voelkel, " Les lignes de base dans la Convention de Genève sur la mer territoriale ", *A.F.D.I.* vol.XIX 1973, p.827 et *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A Commentary*, vol.II, Satya Nandan and Shabtai Rosenne (Editors) Martinus Nijhoff Publishers, 1993, pp. 59-62.

۶۵. ر.ک به: بند ۲ ماده ۴۷ کنوانسیون حقوق دریاها.

66.Michel Voelkel, *op.cit.*, p.828.

67.Tulio Treves, " La navigation ", *Traité du nouveau droit de la mer*, René-Jean Dupuy et Daniel Vignes (Eds.) Ed. Bruylant Bruxelles, Economica 1985, p.756.

68.Déclaration de Ste Lucie, Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, *Documents officiels*, vol.XVII, p.132.

69.*Ibid.*p.112, Malte, *ibid.*, p.132.

70.Egypte, *Bulletin du droit de la mer*, no. 25, juin 1994, p.13. Malte, *Ibid.*, p.6.

و اعلامیه‌های فنلاند و سوئد به هنگام امضای کنوانسیون، به منظور توجیه ضرورت اطلاع قبلی برای عبور شناورهای جنگی و اعلام اراده خود مبنی بر ادامه اعمال این روش و اعلام انطباق آن با کنوانسیون *Ibid.* p.30 et 40.

۷۱. اعلامیه‌های سودان هنگام امضای کنوانسیون؛ *Ibid.* p.39 و اعلامیه کیپ ورد هنگام تصویب

کنوانسیون که شامل اعلامیه صادره هنگام امضای کنوانسیون نیز هست؛ *Ibid.* p.11

۷۲. یادداشت مورخ ۱۷ تیر ۱۳۶۷ (۷ ژوئیه ۱۹۸۸)، بخش حفاظت منافع جمهوری اسلامی ایران به

سفارت الجزایر در واشنگتن

Doc. N.U. S/20525, 15 mars 1989, p.3.

73.Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, *Documents Officiels*, vol.XVII, p.253.

74.*Ibid.*, p.254.

75.*Doc. A/50/713, op.cit.*, p.11.

۷۶. این بولتن از انتشارات اداره امور دریایی و حقوق دریاهاى دفتر امور حقوقی سازمان ملل است.

77.Cf. Communication de Jean Pierre Lévy au Colloque du 25 novembre 1994, organisé par l' Université libre de Bruxelles, in *Revue Belge de droit international*, vol.XXVIII, 1995 I. p.19.

78.Daniel Vignes, " Absence de visibilité sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ", *Collection Espaces et Ressources Maritimes*, no.8, 1994, p.4.

79.*Bulletin du droit de la mer*, no.25, juin 1994, pp.47- 50.