

دکتر سید فضل الله موسوی*

بررسی تحلیلی انواع روش‌های تعیین حدود در رودخانه‌های مرزی

چکیده: هر چند محدوده تحقیق در خصوص رودخانه‌های مرزی، کوچک به نظر می‌رسد اما با دقتی بیشتر، ابعاد گسترده و متنوع موضوع به وضوح به چشم خواهند خورد. تعیین حدود مرزی در آنها تنها یکی از ابعاد موضوع است که در این تحقیق مورد بررسی قرار می‌گیرد. هر چند این روش‌ها کمابیش در بین کشورها متداول بوده و اعمال می‌شود اما از جنبه حقوقی و نیز وجود مشکلات عملی، ضرورت تحقیقی تحلیلی و عمیق در خصوص این روش‌ها لازم به نظر می‌رسد. تاریخچه و وضعیت عملی موجود نشانگر اعمال روش‌های مختلفی بوده است که معروف‌ترین و قابل اعمال‌ترین آنها روش خط منصف برای رودخانه‌های غیرقابل کشتیرانی و روش تالوگ برای رودخانه‌های قابل کشتیرانی است. به هر حال پذیرش و اعمال هر یک از این روش‌ها مبتنی بر فلسفه و دلایلی بوده است که در پس آنها نهفته است. از سوی دیگر، برای هر یک از این روش‌ها مزایا و مضاری وجود دارد که طبیعتاً مضار آنها باعث بروز مشکلات و مزایای آنها سبب تکیه دولت‌ها بر پذیرش آنها بوده است. هدف در این تحقیق، شناسایی دقیق این روش‌ها و بررسی ابعاد مختلف آنها از جمله انگیزه یا انگیزه‌های پذیرش و اعمال آنها و نیز آگاهی به مضار و مزایای هر یک بوده است. در نهایت محقق به این نتیجه می‌رسد که پنج روش موجود را برخی به دلایل انگیزه بی‌عدالتی که در پس آنها وجود دارد و برخی دیگر به دلایل وجود مشکلات عملی همراه آنها، باید کنار گذارد و در پی راه‌حلی دیگر بود.

واژگان کلیدی:

تعیین حدود، مرز، رودخانه‌های مرزی، کشتیرانی، ساحل رودخانه، کانال، جزر و مد، خط منصف، تالوگ، معاهده مرزی.

مقدمه

یکی از مهم‌ترین موضوع‌هایی که در بررسی رودخانه‌های مرزی مطرح است، مسأله تعیین حدود آنهاست. بسیاری از اختلاف‌های مرزی بین کشورهایی که دارای رودخانه‌های مرزی هستند مربوط به تعیین حدود مرزی بین آنهاست. این مطلب علاوه بر موارد اختلاف فعلی، توسط سوابق تاریخی نیز تأیید می‌گردد. بنابراین در این نوشته انواع مختلف روش‌های تعیین حدود مرزی که تا به حال شناخته شده‌اند معرفی و مزایا و مضار آنها مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد.

مطلب حاضر علاوه بر آشنایی با مزایا و مضار چنین روش‌هایی، احیاناً ما را با انگیزه‌ها و دلایل مختلفی که در پذیرش هر یک از این روش‌ها توسط کشورها وجود داشته است، آشنا خواهد کرد. این‌گونه بررسی به احتمال زیاد به کشورهای ذینفع و حقوق‌دانان مربوط کمک خواهد کرد تا روش مناسب را برای تعیین حدود مرزهای رودخانه‌ای خود انتخاب نموده و یا حداقل با حفظ روش‌های موجود نکات مثبت و ضروری را در قراردادهای مرزی خود به عنوان موارد الحاقی منظور دارند. درست است که نهایتاً قبول هر روشی به کشورهای مربوط ارتباط دارد، اما آنها باید مزایا و مضار روش‌های مختلف را در نظر داشته باشند تا بتوانند برای حل مشکلات احتمالی که با آن روبه‌رو هستند اقداماتی در خور و مناسب انجام دهند. در زیر پنج نوع از روش‌های تعیین حدود مرزی رودخانه‌ای را مورد بحث و بررسی قرار خواهیم داد و به ششمین روش در حد اجمال اشاره کرده و آن را به تحقیقی دیگر در آینده واگذار می‌کنیم.

۱. انتخاب یکی از دو ساحل رودخانه به عنوان مرز

الف. تعریف و مثال‌ها: اولین موردی که می‌توان در تعیین حدود مرزی مطرح گردد به کارگیری یکی از دو ساحل رودخانه به عنوان مرز بین دو کشور است. در این روش حاکمیت و کنترل بر رودخانه به یک طرف منتقل گردیده و طرف دیگر هیچ کنترلی بر حاشیه آن ندارد (۱). قراردادهای چندی وجود دارد که روش مذکور در آن اعمال گردیده است که در اینجا به عنوان نمونه به تعدادی از آنها اشاره می‌شود.

یکی از این موارد قرارداد صلح و دوستی بین فرانسه و پرتغال می‌باشد که در پاریس

به سال ۱۷۹۷ به امضاء رسیده است. به موجب این قرارداد، مرز بین فرانسه و گینه پرتغال^۱، که رودخانه «وین سنت - پین ژن»^۲ است و به اقیانوس اطلس شمالی در بالای دماغه نرد^۳ می‌ریزد، تعیین گردید. به موجب این قرارداد، تمام حقوق مربوط به مالکیت و حاکمیت بر دهانه و کل رودخانه مزبور به کشور فرانسه واگذار شده است (۲). همچنین قرارداد ۱۸ سپتامبر ۱۷۷۳ در ارتباط با نِتز^۴ واقع در بین لهستان و پروس بر این اساس است. در این قرارداد به‌طور صریح بیان گردیده است که رودخانه مزبور به‌طور کامل تحت حاکمیت کشور پروس است (۳). معاهده بین هلند و انگلستان در ارتباط با رودخانه اُدگ^۵ در پُرنثو^۶ نیز از موارد دیگر است (۴). و سرانجام می‌توان به وضعیت رودخانه اروند (شط‌العرب) پیش از انعقاد معاهده ۱۹۷۵ بین ایران و عراق اشاره کرد که در صفحات آتی بیشتر در خصوص آن توضیح داده خواهد شد. در این رودخانه در گذشته هم روش یک ساحل رودخانه به عنوان مرز و هم روش معیارهای متعدد برای قسمت‌های مختلف، اعمال شده است.

ب. علل پذیرش روش: برای آگاهی از علل اینکه چرا در این قراردادها مرز یکی از دو ساحل رودخانه انتخاب گردیده است، چهار احتمال ممکن است ذکر گردد:

۱. کشوری که بر دو قلمرو خاکی طرفین رودخانه حاکمیت دارد، قلمرویی را که در طرف دیگر قرار دارد، به کشور دیگر واگذار می‌کند (۵)، خواه به عنوان کشوری تازه تأسیس یا کشوری قدیمی که متصل به ساحل رودخانه بوده است.

۲. یکی از دول ساحلی به‌طور جدی مایل و علاقه‌مند به وجود مرز رودخانه‌ای نیست (۶). بدین معنی که رودخانه برای او اهمیت نداشته و نمی‌خواهد مرزی در رودخانه داشته باشد. بر این اساس معاهده‌ای مبنی بر رضایت طرفین منعقد می‌گردد.

۳. یکی از دول ساحلی قدرتی بیشتر داشته و مرز بر این مبنا تشکیل می‌گردد که در واقع آن نتیجه زورمداری است (۷).

1. Protuguese Guiana.

2. Vincent - Pinzon.

3. Cape - Nord.

4. Netze.

5. Odeg.

6. Porneo.

۴. معاهده مربوط تحت فشار قدرت‌های خارجی منعقد می‌گردد، زیرا ممکن است آنها در منطقه‌ای خاص، منافع خاصی داشته باشند.

اگرچه برخی از موارد مذکور در بادی امر به نظر می‌رسد که قابل توجیه باشند ولی مع الوصف نیاز به بررسی بیشتر دارند. در رابطه با اولین احتمال به نظر می‌رسد که چنین حالتی در روابط بین‌المللی به ندرت ممکن است اتفاق افتد و بسیار استثنایی است، اگرچه ممکن است در رابطه با رودخانه‌های مرزی در برخی از کشورهای فدرال اتفاق بیافتد (۸). مضافاً اینکه ممکن است امکان دیگری وجود داشته باشد و آن اینکه کشور اعطاکننده یک قلمرو، قبلاً آن منطقه را اشغال نموده و حالا به دلایل خاصی قصد پس دادن آن قلمرو را به کشور اصلی، داشته باشد. با توجه به مطالب مذکور، احتمال اول نمی‌تواند به عنوان یک قاعده کلی برای توجیه و پذیرش چنین روشی مطرح گردد.

در ارتباط با دومین احتمال ممکن است چنین استدلال شود که اصولاً رودخانه‌ها به عنوان یک منبع طبیعی مفید برای کشورها و اشخاص، اعم از حقیقی و حقوقی هستند. کشورها ممکن است از این منبع آبی در بسیاری جهات، نظیر آبیاری، کشتیرانی، ماهیگیری، نیروی برق و غیره استفاده کنند. البته ممکن است کشوری تمام استفاده‌های مذکور را از رودخانه ننماید ولی حداقل می‌تواند از یکی دو مورد آنها بهره‌مند گردد. بر این اساس چه کسی می‌تواند ادعا نماید که یک کشور جداً مشتاق به داشتن حقوقی نسبت به رودخانه مرزی خود نمی‌باشد؟ و باز چه کسی می‌تواند ادعا کند که در این حالت، قراردادی که مرز را یکی از دو ساحل رودخانه قرار می‌دهد با رضایت واقعی طرفین منعقد گردیده است؟

حتی اگر کسی مسأله را از این جهت نگریسته که رودخانه مذکور برای یک کشور نه تنها فایده‌ای نداشته بلکه از طریق سیل و خرابی باعث ضرر به آن کشور می‌گردد، باید پاسخ داد که آیا اگر روش مورد نظر مورد قبول و پذیرش واقع شود آن کشور از خطر سیل و خرابی در امان خواهد بود؟ از این رو به نظر می‌رسد، چنین دلیلی برای به کارگیری روش مذکور قابل قبول نبوده بلکه توجیهی در دست دولت ساحلی قدرتمند است تا روش مذکور را بر کشور ضعیف آن طرف رودخانه تحمیل نماید. بنابراین با توجه به رد احتمال اول و دوم به عنوان دلیل برای پذیرش روش مذکور، دو مورد دیگر یعنی

قدرتمند بودن یکی از دول ساحلی یا نفوذ کشور یا کشورهای بیگانه در منطقه مورد نظر در اعمال فشار بر یکی از دول به منظور پیشبرد اهداف و منافعشان در آن منطقه، دلیل اصلی اعمال چنین روشی و انعقاد معاهدهٔ مرزی بوده است. چنین ادعایی حداقل از طریق مطالعه تاریخی وضعیت رودخانه اروند (شطالعرب) و مندرجات قراردادهای ۱۸۴۷، ۱۹۱۳ و ۱۹۳۷ مصداق پیدا می‌کند (۹).

از لحاظ کلی نیز مطالعه تاریخی دربارهٔ چگونگی انعقاد قراردادها نشان‌دهندهٔ این مطلب است که دو جهت کلی برای تعیین حدود مرزها وجود داشته است. اولین جهت، شامل آن دسته از روش‌هایی است که براساس عدالت - حداقل از لحاظ ظاهری و نظری - بوده‌اند که در حدود تأمین منافع طرفین به وجود آمده و اصولاً مطابق با سیر تحول و تکامل روش‌های مرزی رودخانه‌ای در طول سالها بوده‌اند.

دومین جهت شامل آن دسته از روش‌هایی است که براساس معیارهای دیگری که معمولاً مخالف و متضاد با انگیزه‌های ایجاد در اولین جهت بوده است، می‌باشد. انتخاب یکی از دو ساحل را به عنوان مرز نمی‌توان با ملاک‌ها و معیارهای جهت اول توجیه کرد و بنابراین انتخاب آن مبتنی بر جهت دوم است که با توجه به دلایلی که در بالا ذکر گردید، دو عامل تحمیل و اجبار، خواه از طرف دولت آن طرف رودخانه و یا کشورهای قدرتمند دیگر، به دلیل وجود منافعشان در منطقه‌ای خاص، علت اصلی و انگیزهٔ واقعی ایجاد یا انتخاب چنین روشی بوده است.

ج. وجود مشکلات در به کارگیری روش: به کارگیری یکی از دو ساحل به عنوان مرز منجر به بروز مشکلاتی چند می‌گردد. یکی از این مشکلات در ارتباط با ابهام و دقیق نبودن کلمهٔ «ساحل» است، بدین معنی که آیا آن به لبهٔ واقعی آب ارجاع می‌گردد؟ اگر چنین است، پس با توجه به جزر و مدی که در آب‌های رودخانه‌ای وجود دارد، ساحل و لبهٔ دقیق یک رودخانه کدام است؟ در قرون گذشته، هنگامی که کشورها چنین روشی را به کار می‌بردند، کلمهٔ «ساحل» بدون تعریف کافی به کار برده می‌شد (۱۰).

به هر حال، در قضیهٔ ایالت «ورمونت»^۱ علیه ایالت نیو هامپشایر^۲ به سال ۱۹۳۳ (۱۱)

1. Vermont.

دیوان عالی ایالات متحده آمریکا در ارتباط با تفسیر کلمه «ساحل» بدین ترتیب اتخاذ تصمیم نمود که «امتداد خط پائین‌ترین جزر تشکیل خط مرزی را می‌دهد، البته به استثناء مورد خاص خشکسالی» (۱۲). اما در هر صورت از لحاظ بحث حقوقی، ممکن است این سؤال همچنان مطرح باشد که چرا خط مزبور امتداد بالاترین مد نباشد. خطی که ممکن است به نفع کشوری باشد که کل رودخانه را در کنترل دارد و یا به طور مشابه چرا خط معدل بین چنین جزر و مدی ملاک نباشد؟ (۱۳)

خارج از این بحث حقوقی، مسأله تعریف سواحل رودخانه در عمل به طور کلی بستگی به تصمیم دولت‌های مربوط دارد و اغلب بر طبق موقعیت جغرافیایی رودخانه‌ها تعیین می‌گردد. رویه دولت‌ها به طور کلی نمایانگر این است که آنها «امتداد پایین‌ترین خط جزری» را ملاک قرار می‌دهند. در این رابطه نیز ممکن است به تعریف «خط مبدأ» در مقررات حقوق دریاها در کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ و نیز کنوانسیون ۱۹۸۲ از طریق قیاس متوسل شد. به موجب چنین مقرراتی «خط مبدأ معمول برای اندازه‌گیری عرض دریای سرزمینی، پائین‌ترین خط جزری در طول ساحل، که در نقشه‌های با مقیاس بزرگ که به طور رسمی توسط کشور ساحلی مورد قبول است، امتداد می‌یابد.» (۱۴) بنابراین به غیر از عملکرد و رویه دولت‌ها ممکن است گفته شود که مقررات مذکور در رابطه با حقوق دریاها چنین معیاری را برای حد مرزی رودخانه‌ها مورد حمایت و تأیید قرار می‌دهد.

مشکل دیگری که ممکن است مطرح شود درباره رودخانه‌های قابل کشتیرانی است. چنین روشی موقعیتی را ایجاد می‌کند که ممکن است در تضاد آشکار با استفاده بین‌المللی کشتیرانی آزاد باشد (۱۵). از یک طرف، یک دولت می‌تواند ادعا نماید که تمام رودخانه یک قلمرو ملی است و به عبارتی روشن‌تر، آن یک رودخانه داخلی و ملی است به حدی که همسایه ماورا نمی‌تواند از آن استفاده نماید و از سوی دیگر، رودخانه مذکور یک رودخانه مرزی قابل کشتیرانی است که کشتی‌های کشورهای خارجی به ویژه کشتی‌های کشورهای همسایه ممکن است در آن کشتیرانی کنند. چنین مشکلی خصوصاً در زمان گذشته، که برخی آزادی کشتیرانی را در رودخانه‌های بزرگ پیش‌بینی نمی‌کردند،

شاید مطرح نبوده است (۱۶)، چنین وضعیتی که در عمل، یک کشور واقع در کنار رودخانه‌ای را ممکن است از استفاده‌های مختلف و حتی کشتیرانی محروم نماید، به طور آشکار می‌تواند عامل مؤثری در پیدایش اختلاف شدید بین دو کشور همسایه باشد.

این درست است که اگر استدلال شود وجود و گسترش قواعد و مقررات بین‌المللی در ارتباط با آزادی کشتیرانی (۱۷) و نیز حقوق مربوط به مالکیت کشورهای واقع در کنار رودخانه‌ها (۱۸) در خصوص استفاده و بهره‌برداری از آنها ممکن است قدرت کشوری را که ادعا می‌کند آن رودخانه تماماً جزء قلمروی وی محسوب می‌شود، محدود نماید، اما به لحاظ عنوانی که آن کشور به یدک می‌کشد و آن داشتن حاکمیت و مالکیت بر رودخانه است، سبب می‌گردد که کشور مزبور هرگاه به دلایل خاصی از جمله سیاسی و اقتصادی اراده نماید، موانع و مشکلاتی را بر سر استفاده و بهره‌برداری کشور دیگری که در مجاورت آن رودخانه قرار دارد، ایجاد نماید. چنین اعمالی به راحتی می‌تواند توجیه شده و مورد استدلال قرار گیرد؛ بدین ترتیب که کشور مزبور تحت این عنوان که رودخانه تحت حاکمیت و در محدوده قدرت و اقتدار وی است، تصمیم‌گیری درباره چگونگی بهره‌برداری‌های متنوع از آن به لحاظ وجود منافع ملی نیز در اختیار او می‌باشد.

یکی از مثال‌ها در مورد مشکل موجود وقایعی است که در پیش از انعقاد معاهده ۱۹۷۵ بین ایران و عراق در پروتکل منعقد شده در ارتباط با ارون رود (۱۹) اتفاق افتاد. آن‌گونه که تاریخ نشان می‌دهد علی‌رغم وجود حق کشتیرانی برای کشتی‌های ایرانی طبق قرارداد ۱۸۴۷ که مقرر می‌داشت «آزادانه و بدون اجازه یا مانع است» (۲۰)، حوادث و منازعاتی در این ارتباط بین دو کشور ایران و عراق بروز نمود. یک مورد آن این بود که عراق به ایران اجازه نداد بندر دیگری در ساحل ایران ایجاد نماید. بدین ترتیب که عراق یک کشتی را که به سوی خسروآباد در حرکت بود به دلیل اینکه این بندر به عنوان یک بندر رسمی ایرانی مورد شناسایی قرار نگرفته است، متوقف نمود (۲۱).

بنابراین به طور کلی ممکن است اظهار شود که تعیین یکی از دو ساحل رودخانه به عنوان مرز، بدین معنی است که یکی از کشورها حاکمیت انحصاری به کل رودخانه داشته و در نتیجه رودخانه مورد نظر، یک رودخانه داخلی و ملی محسوب گردد. به

عبارتی دیگر کشور مجاور از لحاظ حقوقی هیچ‌گونه حقی بر آن نداشته باشد. بر این اساس ممکن است استدلال گردد که با وجود اصل «آزادی کشتیرانی»، حقوق ناشی از «در کنار رودخانه بودن» و غیره، چگونه باید قابل توجیه باشد که کشوری که در مجاور رودخانه قرار دارد تنها به دلیل وجود یک چنین روش تعیین حدود مرزی، از حقوقش محروم بماند؟ از این‌روست که برخی، همین مسأله را یکی از عیوب چنین روشی محسوب نموده‌اند و بیان می‌دارند که «چنین کشوری، یک کشور دیگر را که در کنار رودخانه قرار دارد، بدون هیچ‌گونه کنترلی حتی بر حاشیه خود در نظر می‌گیرد و آن را از حق ماهیگیری، لنگراندازی، استفاده از ساحل، تأسیس پروژه‌هایی در رودخانه یا استفاده و برداشت آب محروم می‌کند.» (۲۲)

این روشن است که هر یک از این موضوعها ممکن است سبب منازعاتی جدید بین کشورهای مربوط گردد.

با یک چنین ناسازگاری که بین این روش با مقررات بین‌المللی وجود دارد، برخی ممکن است چنین روشی را به عنوان یک بی‌عدالتی بزرگ مطرح نمایند، زیرا یکی از دو کشور کنار رودخانه از استفاده و بهره‌برداری از رودخانه محروم می‌گردد (۲۳). بنابراین چنین مسأله‌ای به شدت باعث کاهش اعمال یک چنین روشی گردیده است. مسأله بی‌عدالتی که در این روش وجود دارد سبب گردیده که هم در گذشته و هم حال حاضر نظر عموم را علیه آن برانگیزد. در این ارتباط «آدمی»^۱ به فرمان معروف جمهوری فرانسه (۱۷۹۲) اشاره می‌کند که بیان می‌داد: «یک دولت، ممکن نیست ادعای حق تصرف کل یک کانال آبی رودخانه‌ای را داشته باشد یا مردم همسایگانی را که در ساحل بالاتر آن زندگی می‌کنند از استفاده از همان مزایا محروم نماید مگر اینکه بی‌عدالتی را روا داشته باشد.» (۲۴) همان فرمان مقرر می‌دارد که «جریان آبی یک رودخانه دارایی مشترک و لاینفک کلیه کشورهای است که توسط آن رودخانه آبیاری می‌شوند.» (۲۵)

این نظر ممکن است توسط نظریه میراث مشترک، هر چند که در ارتباط با منابع بستر و زیر بستر اعماق دریاها و فضا اعمال می‌گردد، مورد حمایت قرار گیرد (۲۶). همچنین

می‌توان به کلام پیامبر اکرم (ص) و نظرات فقها در خصوص آب‌ها که آنها را جزء مشترکات می‌دانند اشاره کرد، (۲۷) که البته رودخانه‌های مرزی جزء مشترکات کشورهای ساحلی مربوط خواهند بود. هر چند این مسأله در خصوص آب‌های مورد نظر است اما در صورت رضایت کشورهای مربوط ممکن است شامل بستر رودخانه نیز گردد. بنابراین بسیار غیرمعقول است که روش یک ساحل به عنوان مرز را برای تعیین حدود مرزهای رودخانه‌ای به ویژه در زمان حاضر، مورد قبول دانست و یک کشور را از مزایای یک رودخانه محروم کرد. اگر چنین روشی در گذشته در برخی از معاهدات به کار برده شده است، به نظر می‌رسد که عموماً انعقاد آنها ناشی از وجود جو همراه با زور و فشار حاکم بر آنها بوده است.

با توجه به کلیه دلایل مذکور، بسیاری از محققان با عباراتی نظیر: «این روش غالباً در قرن حاضر اعمال نگردیده است» (۲۸) یا «این روش مربوط به زمان‌های گذشته است» (۲۹) یا این روش «یک روش نادرست است» (۳۰) یا اینکه «این روش به سختی یک راه حل طبیعی در نظر افکار جدید است» (۳۱) و غیره، به طور مستقیم و غیرمستقیم اعمال چنین روشی را مورد انکار قرار داده‌اند. بنابراین چنین روشی هم از حیث وجود انگیزه‌ای که برای اعمال آن وجود دارد و هم از لحاظ وجود مشکلات و منازعاتی که در اثر اعمال آن به وجود می‌آید، نمی‌تواند قابل قبول باشد.

از این رو پیشنهاد می‌گردد که سازمان‌ها و مجامع حقوقی بین‌المللی مربوط، مقرراتی را برای این دسته از کشورها ارائه دهند تا بتوانند در معاهداتشان تجدیدنظر کنند. در این خصوص شاید این اشکال وارد گردد که نیازی به مقررات بین‌المللی نیست و تجدیدنظر در معاهده مربوط با رضایت و کمک دو دولت مورد نظر انجام می‌شود. اما باید متذکر شد که از این نوع روش‌ها در واقع یک دولت طرف قرارداد متضرر می‌شود و دولت دیگر منتفع. بنابراین دولت منتفع اصولاً حاضر به تجدیدنظر در معاهده نیست و نتیجتاً اختلاف همچنان باقی می‌ماند. از این جهت پیشنهاد مذکور ممکن است مطرح گردد تا مقررات بین‌المللی راهکاری را تعیین و ارائه دهد. علی‌رغم ماهیت زورمدارانه و مضار این روش، جالب است بدانیم که با توجه به تاریخچهٔ ارون رود، بعد از ایجاد روش تالوگ به موجب معاهده ۱۹۷۵ (۳۲)، کشور عراق بعد از ایجاد نظام جمهوری اسلامی در

ایران معاهده مذکور را نقض و انکار و مجدداً ادعای بازگشت به شیوه قبلی، یعنی یکی از دو ساحل رودخانه (ساحل ایران) به عنوان مرز را مطرح کرد (۳۳).

۲- خط منصف

الف. تعریف و مثال‌ها: این قاعده در حقوق کشورهای اروپایی از حقوق خصوصی رُم سرچشمه گرفته است (۳۴). به طور کلی عبارت "ad medium filum viae" به یک خط فرضی در وسط یک جاده یا رودخانه اشاره دارد و قاعده "Medium filum" یک قاعده ساختاری در حقوق «کامن لو» است. به طریقی که هرگاه ملکی متصل به یک طرف یا طرف دیگر یک بزرگراه یا رودخانه باشد، فرض بر این است که زمین آن بزرگراه یا نیمی از بستر آن رودخانه متعلق به مالک آن ملک است، مگر اینکه شرایطی موجود باشد که نافی این فرض باشد (۳۵). این قاعده به ویژه در خصوص بزرگراه‌ها، رودخانه‌ها، مرزهای شهری و ماهیگیری اعمال گردیده است، اما در خصوص یک خط راه آهن که به عنوان مرز بوده اعمال نشده است (۳۶). در خصوص رودخانه‌ها، فرضی که وجود دارد این است که یک شخص که زمینش متصل به یک آبراه است، مالک بستر آن آبراه تا جریان (خط) وسط آن می‌گردد (۳۷). به موجب این تعریف، خط منصف ممکن است بدین ترتیب مجسم گردد که هرگاه یک شخص در قایقی سوار شود و مسیری را دنبال کند که هر نقطه‌ای از آن یک فاصله مساوی از یک طرف با نزدیک‌ترین نقاط طرف مقابل آن دارد، آن مسیر تشکیل یک خط منصف را می‌دهد (۳۸). موارد زیر نمونه‌هایی از اعمال خط منصف بین کشورهاست: معاهدات بین اتحاد جماهیر شوروی (سابق) و لیتوانی در ۱۲ ژوئیه ۱۹۲۰ (۳۹) و اتحاد جماهیر شوروی و «لت و یا» در ۱۱ اوت ۱۹۲۰ که مرز، در وسط رودخانه بسته به مورد تعیین شده است (۴۰).

همچنین موافقتنامه اول ژوئیه ۱۹۲۶ بین اتحادیه افریقای جنوبی و پرتغال در ارتباط با مرز بین افریقای جنوب غربی و آنگولا است که مرز را خط منصف رودخانه «کین»^۱ مقرر کرده است (۴۱).

ب. مشکلات موجود در اعمال روش: بالا و پایین رفتن یا جزر و مد آب، خواه در اثر عمل جزر و مد یا تغییر حجم آب، در وضعیت خط منصف تأثیر می‌گذارد. این تغییرات در وضعیت خط منصف، خصوصاً در هنگامی که ساحل رودخانه در یک سطح (ارتفاع) قرار نداشته باشد، افزایش می‌یابد. بنابراین مرز مبتنی بر خط منصف در هر زمان به خط ساحلی بستگی دارد. به عبارتی دیگر، عرض یک رودخانه بخشی به سطح آب رودخانه و بخشی به شیب سواحل آن بستگی دارد. نتیجتاً موقعیت خط منصف با تغییرات حجم آب رودخانه در فصول مختلف تغییر پیدا می‌کند (۴۲). (به تصویر شماره ۱ رجوع شود)

بنابراین، در این ارتباط با سه مشکل عمده روبه‌رو هستیم:

۱. بی‌ثباتی در وضعیت مکانی خط منصف ۲. مسأله سطح آب که در آن مرحله به موجب آن خط منصف تعیین می‌گردد ۳. عدم تساوی تقسیم یا توزیع آب بین دو کشور. در خصوص مشکلات فوق راه‌حل‌هایی ارائه شده است و مسأله مهم این است که تعیین گردد در چه سطحی از آب خط منصف تعیین خواهد شد. چنین شرطی اصل حقوق برابر کشورهای مرزی در استفاده و بهره‌برداری از آب‌ها را تضمین می‌کند (۴۳). این‌که خط ساحلی (خط مبدأ) متوسط بالاترین سطح آب یا پایین‌ترین آن یا ترتیبی دیگر باشد، بستگی به کشورهای مربوط با توجه به شرایط محلی دارد. برخی حتی معتقدند که بین این‌که رودخانه‌ها جزء رودخانه‌های جزر و مدی باشند یا نباشند از لحاظ خط منصف تفاوت وجود دارد. بر این اساس آنها پیشنهاد می‌کنند که در خصوص نوع اول (یعنی رودخانه‌های جزر و مدی) حد وسط بین پایین‌ترین جاهایی که آب در جزر و مدهای معمولی قرار می‌گیرد در هر یک از سواحل رودخانه مشخص گردد، در حالی که در نوع دوم (یعنی رودخانه‌های غیرجزر و مدی) حد وسط وضعیت معمولی و معدل سطح آب تعیین گردد (۴۴). چنین پیشنهادهایی هر چند از لحاظ نظری مناسب به نظر می‌رسد اما به هر حال در عمل با مشکلاتی روبه‌رو هستند. علاوه بر این، بر فرض که مشکل مذکور در بالا، حتی با تعیین سطح آب بر طبق شرایط محلی حل گردد اما هنوز ما با مشکل دیگری روبه‌رو هستیم و آن تغییر وضعیت خط منصف در فواصل و شرایط مختلف است. همچنین هنوز مسأله نابرابری حجم آب را حتی اگر سطح آب را به طور مساوی تقسیم کرده باشیم، حل نکرده‌ایم. (به تصویر شماره ۲ رجوع شود)

مشکل دیگر در ارتباط با وجود جزایر در رودخانه‌هاست. در چنین حالاتی مسأله این است که آیا خط منصف باید برای کل رودخانه تعیین گردد یا برای یکی از شعبه‌های آن؟ (۴۵) اگر این خط برای کل رودخانه در نظر گرفته شود، با مشکل تقسیم جزایر خواه به صورت برابر یا غیر برابر روبه‌رو هستیم. همچنین ما با مشکل تقسیم آب رودخانه روبه‌رو هستیم و از سوی دیگر اگر خط منصف با توجه به شعبه‌های رودخانه تعیین گردد، مشکلی که اتفاق می‌افتد، به ویژه در رودخانه‌های بزرگ که شعبه‌های متعدد دارند، این است که در کدام شعبه باید مرز تعیین گردد؟ مواردی وجود دارد که قاعده شعبه «بیشترین آب» (۴۶) را پذیرفته‌اند و یا قاعده «عمیق‌ترین شعبه» را اعمال کرده‌اند (۴۷).

اگرچه رویه دولت‌ها ممکن است مبتنی بر معیار تقسیم شعبه‌ها باشد تا کل رودخانه، اما باز این مسأله که در کدام شعبه مرز باید تعیین شود، به عنوان مطلب مورد بحث باقی می‌ماند. حتی اگر این مسأله نیز توسط دولت‌های مربوط، بر طبق وضعیت جغرافیایی رودخانه، تعیین و حل گردد اما به هر حال مشکلات دیگری که پیشتر، برای این روش به آنها اشاره شد وجود دارد.

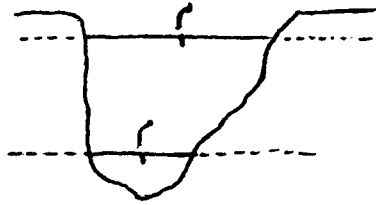
مسأله دیگری که باید ذکر شود این است که ممکن است بخش عمیق یک رودخانه، در قسمت حاکمیت یکی از دولت‌ها قرار داشته باشد که در این صورت طرف دیگر از بهره‌برداری مفید از رودخانه، به‌ویژه در رودخانه‌های قابل کشتیرانی محروم می‌گردد. بنابراین در واقع یکی از دو کشور ساحلی رودخانه از تمام یا بیشتر منافع رودخانه استفاده می‌نماید. بدین دلیل بوده است که برای حل چنین مسأله‌ای در خلال تاریخ مرزهای رودخانه‌ای، شیوه دیگری برای تعیین مرز به جای خط منصف برای برخی از رودخانه‌ها که بهره‌برداری اصلی از آن کشتیرانی است، انتخاب و جایگزین شده است. این روش چیزی جز «خط القعر» یا «تالوگ» نیست که عبارت از وسط اصلی‌ترین یا عمیق‌ترین کانال رودخانه است (۴۸). بنابراین دولت‌ها معمولاً از پذیرش خط منصف، هنگامی که رودخانه‌شان قابل کشتیرانی است یا هنگامی که شکل آن ویژگی خاصی دارد، اجتناب کرده‌اند. همچنین، همان‌گونه که بعضی از متخصصان ابراز داشته‌اند، برخی از مشکلات در ارتباط با خط منصف وجود دارد، نظیر اینکه گفته می‌شود: این روش «علی‌رغم

سهولت ظاهری‌اش، یک خط به آسانی قابل تشخیص نیست، یا اینکه علی‌رغم دقیق‌ترین تعریفی که برای آن وجود دارد، یک خط به آسانی قابل ترسیم نیست و آن تنها قابل ردیابی بر روی نقشه‌ها با انجام تلاش‌های مکرر برای اجرای موفقیت‌آمیز آن است. (۴۹)

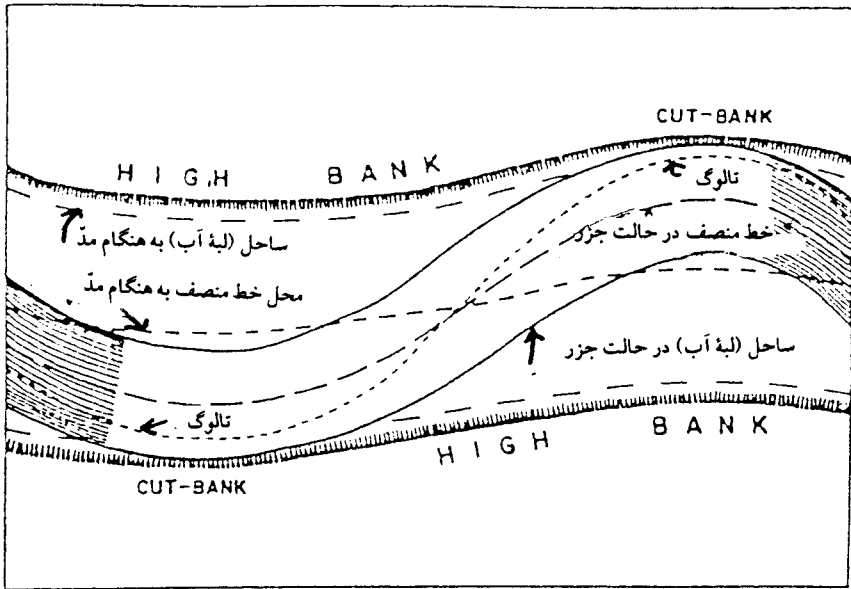
به هر حال علی‌رغم مشکلات فوق، خط منصف در رویه کشورهای برای رودخانه‌های غیرقابل کشتیرانی مورد پذیرش قرار گرفته است. معاهده صلح ۱۹۱۹ (۵۰)، تقریباً آن را به عنوان یک قاعده کلی پذیرفته است. اگرچه برخی از نویسندگان این قاعده را متذکر شده‌اند (۵۱) اما برای اجتناب از مشکلات موجود پیشنهاد می‌گردد که دولت‌های مربوط باید در معاهداتشان، تعریف دقیقی از خط منصف ارائه دهند. همچنین آن سطح از آبی را که در آن خط منصف اعمال می‌گردد، تعیین کنند. مضافاً اینکه آنها باید هر گونه ابهام زیادتری را که ممکن است در آینده موجب منازعاتی بین آنها گردد از میان بردارند یا حتی اختیار و قدرتی را به علامتگذاران مرزی بدهند تا در مواردی اجرای این خط را در عمل آسان‌تر کنند، مثلاً آن را به قطعات مستقیم خط راست در بعضی از قسمت‌های رودخانه تبدیل کنند (۵۲).

البته در کل باید بیان داشت که هیچ اعتراض یا بحثی در خصوص انگیزه ایجاد خط منصف که بر مبنای عدالت و تأمین منافع هر دو کشور ساحل رودخانه است، وجود ندارد، اما مشکلات عملی موجود در برخی موارد منجر به بی‌عدالتی برای یکی از کشورهای مربوط خواهد شد. از سوی دیگر، ضرورت بیشتر برای همکاری بین کشورهای ساحل رودخانه که ممکن است با یک چنین روشی کاهش یابد و سرانجام غیرواقعی بودن یک چنین خط فرضی منجر به این شده است که دولت‌های مربوط و نویسندگان تلاش کنند تا معیار دیگری برای مرزهای رودخانه‌ای بیابند.

در ارتباط با رودخانه اروند، خط منصف در پروتکل ۱۹۱۳ تنها برای چند کیلومتر در جلوی خرمشهر به کار گرفته شد (۵۳) در حالی که ادامه مرز، ساحل چپ (طرف ایران) رودخانه بود.



تصویر شماره ۱. این تصویر جابه‌جایی خط منصف را در اثر تغییرات سطح آب نشان می‌دهد.



تصویر شماره ۲. تصویری از یک رودخانه پریپیچ‌وخم که خطوط ممکن مرزی و اشکال دیگر در تعیین حدود رودخانه‌های مرزی را نشان می‌دهد. در یک رودخانه پریپیچ‌وخم خط منصف و تالوگ بسیار بی‌قاعده و نامنظم خواهد بود.

(مأخذ، (S.B. Jones, *Boundary Making, op.cit.*, p. 111)

۳. «خط القعر» یا «تالوگ»

الف. تعریف و مثال‌ها: این‌گونه اظهار شده است که واژه «تالوگ» در کنگره

«راستاد»^۱ در سال ۱۷۹۷ مطرح گردید و سپس برای اولین بار (۵۴) در معاهده «لونویل»^۲ در فوریه ۱۸۰۱ به کار برده شد (۵۵). در ماده ۳ آن، مرزهای جمهوری «سی سالپین»^۳ به وسیله تالوگ رودخانه «آدیج»^۴ تثبیت گردید. در ماده ۴، مقرر گردید که تالوگ رودخانه «راین»^۵ باید مرز بین جمهوری فرانسه و امپراتوری آلمان را تشکیل دهد. در معاهده بین پادشاهی ایتالیا و استان‌های اتریش در ۱۰ اکتبر ۱۸۰۷ خط تالوگ یا خط‌القصیر برای رودخانه «ایزونوزو»^۶ به کار گرفته شد (۵۶).

این عقیده وجود دارد که خطوط مرزی در امتداد تالوگ، در معاهدات پیش از این نیز وجود داشته، اگرچه واژه تالوگ همیشه استعمال نشده یا تعریف آن فاقد دقت بوده است (۵۷). به هر حال کلمه «تالوگ» که از زبان آلمانی گرفته شده است به معنی «کانال‌هایی است که به‌طور پیوسته برای کشتیرانی استفاده می‌شود.» (۵۸) واژه «تالوگ» در زبان‌های متعدد دیگر هم وارد گردیده است و در معاهداتی که به زبان انگلیسی هستند، تصمیمات دادگاه‌ها (۵۹) و در کتاب‌های محققان حقوقی در بیشتر زبان‌ها وجود دارد. در زبان فارسی نیز همین کلمه عیناً به کار می‌رود. کلمه «تالوگ» معمولاً در گذشته در معاهدات، بدون اینکه تعریفی از آن ارائه شود به کار رفته است. (۶۰)

به نظر می‌رسد که اولین بار تعریفی در معاهده‌ای بین فرانسه و پروس در ۳ ژانویه ۱۸۲۷ ارائه گردید که در این معاهده تالوگ رودخانه «راین» بدین ترتیب تعیین گردید:

«مناسب‌ترین کانال برای کشتیرانی در پایین‌ترین سطح معمول آب» (۶۱). به لحاظ اینکه تعاریف متعددی از تالوگ وجود دارد ضرورت دارد تا معنی آن از طریق بررسی این تعاریف که برخاسته از رویه دولت‌ها (معاهدات)، تصمیمات قضایی، نظریه‌های حقوقدانان و نویسندگان و ارگان‌های بین‌المللی است، ارائه گردد.

الف. ۱. رویه دولت‌ها: معاهدات زیادی وجود دارند که در آنها تالوگ به طور خاص، خط مرزی یک رودخانه را تشکیل می‌دهد (۶۲). معاهدات متعددی از ابتدای قرن ۱۹،

1. Rastadt.

2. Luneville.

3. Cisalpine.

4. Adige.

5. Rhine.

6. Izonozo.

مواد صریحی را ملحوظ می‌دارند که در آنها مرز در طول رودخانه‌های قابل کشتیرانی، خط تالوگ است (۶۳). در برخی موارد «تالوگ» به عنوان «وسط کانال» (۶۴) یا «وسط کانال اصلی» (۶۵) یا «مرکز کانال اصلی» (۶۶) یا «مرکز کانال عادی» (۶۷) رودخانه مورد شناسایی و تعریف قرار گرفته است. در بعضی موارد به نظر می‌رسد که تعاریف با جزئیات بیشتر در خصوص تالوگ ارائه گردیده است. معاهده صلح و رسای ۱۹۱۹، رودخانه‌های قابل کشتیرانی را به صورت «خط وسط کانال اصلی قابل کشتیرانی» تعیین کرده است (۶۸).

معاهده ۱۵ فوریه ۱۹۶۱ بین اتحاد جماهیر شوروی (سابق) و لهستان در این خصوص مقرر می‌دارد: «وسط آبراه اصلی قابل کشتیرانی» (۶۹). مثال بالا در خصوص رودخانه «راین» (معاهده ۱۸۲۷) و یک تعریف مشابه که در مصوبه کمیسیون اروپایی برای تعیین مرزهای بلغارستان در ۲۰ سپتامبر ۱۸۷۹ (۷۰). مثال دیگر در مبادله یادداشت ۱۵ مارس ۱۹۴۰ بین انگلستان و برزیل در خصوص مرز بین مستعمره گینه انگلیس و برزیل یافت می‌شود. ضمیمه ۳ (۱) معاهده مزبور بیان می‌دارد که: «منظور از تالوگ خط کمترین حد سطح (آب) در امتداد طول بستر رودخانه‌هاست.» (۷۱)

همچنین می‌توان معنی تالوگ را به عنوان رویه دولت‌ها در گزارش کمیسیون مربوط به تعیین حدود مرزی بین عراق و سوریه در سال ۱۹۳۲ یافت. به موجب آن تالوگ عبارتست از «... خط عمیق‌ترین شیار و گودال بستر رودخانه...» (۷۲). معاهده ۲ فوریه ۱۸۴۸ گوادلوپ - هیدالگو^۱ که مقرر می‌دارد: «وسط رودخانه گراند (ریوگراند)» که عمیق‌ترین کانال را هنگامی که بیش از یک کانال وجود دارد دنبال می‌کند (۷۳) مثالی است که روی مسأله عمق کانال تأکید می‌ورزد.

الف. ۲. تصمیمات قضایی: به نظر می‌رسد که هیچ تصمیم قضایی بین‌المللی تالوگ را تعریف نکرده است اگرچه مسأله در یک اظهار نظر در قضیه گریسبادارنا^۲ (۷۴) بین نروژ و سوئد یافت می‌شود. دیوان دائمی داوری، تالوگ را به عنوان «مهم‌ترین کانال» تعریف کرد (۷۵). دیوان عالی ایالات متحده آمریکا در حالی که نظریه تالوگ را به‌طور کلی برای رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مرزهای ایالات به رسمیت می‌شناسد، یک تعریف

1. Guadeloupe - Hidalgo.

2. Grisbadarna.

کمابیش مشابه برای تالوگ بیان کرده است. برای مثال، در قضیه نیوجرسی^۱ علیه دلاوار^۲، دیوان، تالوگ را به عنوان شیوه مورد استفاده حقوق بین‌الملل با تعریفی به صورت «وسط کانال اصلی... که قوی‌ترین جریان آبی است» مورد شناسایی قرار داده است (۷۶).

در قضیه اختلاف بین «مینه سوتا» علیه «وسکانسین»^۳ دیوان مذکور «وسط کانال اصلی قابل کشتیرانی» را مورد قبول قرار داده است (۷۷). همچنین دیوان مزبور در قضیه «آیووا» علیه «ایلی نویز»^۴ بیان کرد که به موجب حقوق بین‌الملل و استفاده دولت‌های اروپایی، واژه‌های «وسط جریان آب» و «کانال مرکزی» که در مورد رودخانه‌های قابل کشتیرانی به کار می‌روند، مترادف و هم‌معنی هستند (۷۸).

الف. ۳. تعاریف حقوق‌دانان: نویسندگان و محققان حقوقی تالوگ را به اشکال گوناگون تعریف کرده‌اند. «وست لیک»^۵ بدین‌گونه بیان می‌دارد که:

«تالوگ کلمه‌ای آلمانی است که از لحاظ لغوی به معنای راه پایین (دره) است که در آن کشتی‌ها به سوی پایین دست رودخانه حرکت می‌کنند که معمولاً آن جریان نیرومند رودخانه است و جریان کند رودخانه، برای راحتی کشتی‌هایی که به طرف بالا دست رودخانه حرکت می‌کنند باقی می‌ماند.» (۷۹)

«هال» در مورد مسیرهای قابل کشتیرانی، تالوگ را انتخاب می‌کند که معنی آن «مرکز عمیق‌ترین کانال است.» (۸۰) اوپنهایم^۶ به تالوگ به عنوان «کانال وسطی رودخانه» اشاره دارد (۸۱). بوگز^۷، تعریف تالوگ را به عنوان «خط عمیق‌ترین یا سریع‌ترین و تندترین جریان رودخانه» مطرح می‌نماید (۸۲). «هاید»^۸ به موجب ریشه و مآخذ واژه، تالوگ را به عنوان «راه پایین (دره) یا مسیری که کشتی‌های با تناژ بالا در سرایشی رودخانه، دنبال

1. New Jersey.

2. Delaware.

3. Minnosota V. Wisconsin.

4. Iowa V. Illineois.

5. Westlake.

6. Oppenheim.

7. Boggs.

8. Hyde.

می‌کنند» بیان می‌دارد. سپس اضافه می‌کند: «مسیری که به‌طور مکرر، اگر نگوئیم عموماً، مطابق با عمیق‌ترین کانال است.» (۸۳)

«جونز»^۱ در کتابش دیدگاه‌های نویسندگانی را در ارتباط با تعریف تالوگ نقل می‌کند: (۸۴)

به موجب نظر «وُن لیز»^۲ تالوگ «عمیق‌ترین کانال آب‌های قابل کشتیرانی است». براساس نظر «استراپ»^۳ تالوگ «عمیق‌ترین کانالی است که کشتی‌ها معمولاً در آن به سوی پایین دست رودخانه حرکت می‌کنند» و نیز به موجب نظر کر سه آ^۴ تالوگ «قسمت خاص شعبه، از محدوده رودخانه است که بهترین و مناسب‌ترین مسیر برای کشتی‌های بزرگ است که معمولاً برای این منظور استفاده می‌شود». «هااتاچا»^۵ با ملحوظ نمودن سه تعریف بالا ضمن عدم موافقت با معیار «قابل کشتیرانی بودن»، «خط ممتد عمیق‌ترین گودی» را به‌عنوان یک تعریف می‌پذیرد (۸۵). «هرشای»^۶ تعریف خود را به‌عنوان حقوق بین‌الملل عرفی متذکر گردیده و بیان می‌دارد: «خط مرزی در رودخانه‌های قابل کشتیرانی خطی در راستای وسط تالوگ (راه پایین - دره و شیار) یعنی قوی‌ترین جریان وسط کانال یا قسمت قابل کشتیرانی مسیر» است (۸۶). و سرانجام اُکِنِل^۷ تالوگ را به‌عنوان «کانال اصلی قابل کشتیرانی که ضرورتاً عمیق‌ترین نیست» می‌پذیرد (۸۷).

الف. ۴. ارگان‌های بین‌المللی: به موجب ماده ۳ «طرح مربوط به مقررات رودخانه‌های قابل کشتیرانی» که توسط انستیتوی حقوق بین‌الملل در هایدلبرگ، در سال ۱۸۸۰ پذیرفته شد، «مرزهای کشورهایی که با رودخانه از هم جدا می‌شوند، تالوگ است که آن خط وسط کانال است.» (۸۸) کمیسیون بین‌المللی که بعد از جنگ روس و عثمانی (۸۹) در سال ۱۸۷۸ برای تعیین مرز بین بلغارستان و عثمانی تعیین گردید خیلی با نگرانی و سراسیمه‌گی، هنگامی که قرار شد تصمیم بگیرد که تالوگ یا خط‌القدر دانوب

1. Jones.

2. Von Liszt.

3. Strupp.

4. Kercea.

5. Haataja.

6. Hershey.

7. O'connell.

کدام است، رئیس کمیسیون پیشنهاد کرد که خط القعر باید مناسب‌ترین مسیر کشتیرانی به سوی پایین دست رودخانه در زمانی باشد که آب در پایین‌ترین حد خود است و در موردی که دو کانال کشتیرانی وجود دارد ژرفای عمیق‌تر در راستای محور طولی باید انتخاب گردد. نماینده روسیه معتقد بود که مسیر عمیق‌ترین ژرفا ملاک است، نماینده ایتالیا نظر بر این داشت که خطی که در آن مسیر، آب تندترین سرعت خود را دارد ملاک است و سرهنگ انگلیسی که مشاهده کرد توافق بر سر مسأله مشکل است، پیشنهاد کرد که موضوع باید بر عهده کشورهای مربوط گذاشته شود تا به صورت موردی درباره آن تصمیم بگیرند (۹۰).

معاهده چندجانبه صلح ۱۹۱۹ (ورسای) به منزله یک تصمیم برای کشورهای اروپایی ممکن است به عنوان نظری بین‌المللی تلقی شود که تالوگ را به عنوان «خط وسط کانال اصلی کشتیرانی» ذکر می‌کند (۹۱).

الف. ۵. آیا می‌توان تعریف دقیقی از تالوگ ارائه داد؟ کلیه عبارات مذکور در بالا در خصوص تالوگ را شاید بتوان به سه دسته کلی تقسیم کرد:

۱. تالوگ بدون هیچ‌گونه تعریف.

۲. تالوگ به عنوان یک کانال با اوصاف گوناگون.

۳. تالوگ به عنوان یک خط در وسط یا مرکز کانال.

«کانال» در مثال‌های بالا تعاریف گوناگونی دارد. از یک سو به «مناسب‌ترین مسیر برای کشتیرانی» و یا «ژرفای عمیق‌ترین کانال» تعریف شده است. به عبارتی دیگر، در مورد اول قابل کشتیرانی بودن آن به عنوان معیار برای تالوگ پذیرفته شده در حالی که در مورد دوم از نقطه نظر عمق و ممتد بودن کانال نگریسته می‌شود. همچنین صفات و ویژگی‌های متفاوتی برای کانال‌ها عنوان می‌گردد، نظیر «عمده»، «مهم»، «اصلی» که کلماتی مبهم هستند و خود نیاز به تعاریفی روشن دارند. از سوی دیگر، در تعاریفی که تالوگ را به عنوان خط ذکر می‌کند صفات «مرکزی»، «وسط»، «امتداد عمیق‌ترین ژرفا» و... را به کار می‌برد که در آن چندگانگی وجود دارد. علاوه بر این برخی از تعاریف، ضمن در نظر گرفتن تالوگ به عنوان خط، «سطح آب» را برای تعیین تالوگ نیز لحاظ می‌کنند که برای مثال باید «پایین‌ترین» یا «حداقل» باشد، همان‌گونه که پروتکل مربوط به

تعیین حدود رودخانه مرزی بین ایران و عراق درباره «اروند رود» بیان می‌دارد که خط مرزی تالوگ است و آن بدین ترتیب تعریف می‌گردد: «خط وسط عمده‌ترین کانال قابل کشتیرانی در پایین‌ترین سطح کشتیرانی» (۹۲)

بنابراین با وجود این مشکل، شاید غیرممکن باشد که یک تعریف دقیق برای تالوگ برای تمام رودخانه‌ها ارائه داد. دولت‌های مربوط باید به‌طور صریح آن را در معاهداتشان، از طریق تعیین نکاتی نظیر اینکه تالوگ خط است یا یک کانال و اینکه معیار کانال قابل کشتیرانی بودن آن است یا عمق ممتد آن، مشخص کنند. همچنین اینکه تعاریف «عمده»، «مهم»، «اصلی»، «وسط»، «مرکزی» و غیره روشن گردد و سرانجام اینکه در چه سطحی از آب تالوگ تعیین می‌شود؟

ب. مزایا و مضار روش (تالوگ) همان‌گونه که در بالا ذکر شد، یکی از دلایل اصلی اعمال پذیرش تالوگ دستیابی برابر کشورهای ساحل رودخانه به کانال یا مسیر قابل کشتیرانی است. بنابراین، می‌توان گفت که این مسأله یکی از مزایای تالوگ برای هر دو کشور است. البته باید متذکر بود که دستیابی به کانال قابل کشتیرانی تنها برای بهره‌برداری از حیث کشتیرانی مهم نیست بلکه همچنین ممکن است از جهت سهولت در امور دیگری نظیر ماهیگیری و غیره نیز مفید باشد. در این ارتباط ممکن است استدلال شود که دستیابی هر دو کشور ساحلی به خط‌القدر به منظور کشتیرانی و دیگر بهره‌برداری‌ها، موضوع‌هایی هستند که انحصاراً بستگی به، به‌کارگیری روش تالوگ ندارند بلکه با اعمال روش «حاکمیت مشترک» در صورتی که رودخانه اصولاً قابل کشتیرانی باشد می‌توان به آن استفاده‌ها و بهره‌برداری‌ها دست یافت؛ حتی به شیوه‌های بهتر و آسان‌تر. به نظر می‌رسد هنگامی که این مزیت (قابل کشتیرانی بودن) مطرح می‌گردد، تنها در مقایسه با روش خط منصف یا دیگر روش‌هاست نه با روش «حاکمیت مشترک».

دومین مزیتی که تالوگ دارد این است که این مرز اصولاً از جهات مختلف، مستقل از مسأله بالا و پایین آمدن آب است (۹۳). زیرا آن با توجه به شکل بستر رودخانه تعیین می‌گردد نه سطح آب. هر چند که شاید در برخی از معاهدات از جمله معاهده بین ایران و عراق روی این مسأله تکیه می‌شود. از این جهت، بحثی وجود دارد و آن این است که

آیا رودخانه‌هایی که کانال و مسیر خود را به هنگام سیل می‌سایند و یا در هنگام پایین بودن آب آن را پر می‌کنند، تالوگ آنها بر این اساس تغییر می‌کند؟ (۹۴) در پاسخ به این مسأله ابراز شده است که خط تالوگ تنها خط ممکن ناشی از طبیعت است که در یک رودخانه در تمام سطوح موجود آب یکسان است (۹۵). البته این به این معنا نیست که خط تالوگ خطی غیر قابل تغییر است. این روشن است که در حالت تغییر در بستر رودخانه خط تالوگ نیز تغییر خواهد کرد. معتقدان به این نظر ادامه می‌دهند که مسأله تغییرات، یک بحث مهمی در مورد هر رودخانه مرزی است، اما هیچ‌گونه بحثی در مخالفت با تالوگ در مقایسه با سایر شیوه‌های مرزی هنگامی که هیچ تغییری در بستر رودخانه وجود ندارد، نیست (۹۶). در این ارتباط باید بیان داشت که این تا حدودی درست است که بالا و پایین آمدن (کم و زیاد شدن) آب ممکن است، اگر هیچ تغییری در بستر رودخانه رخ ندهد، در خط تالوگ تأثیر نگذارد، اما باید به خاطر داشت که تغییر بستر رودخانه‌ها و آبراه‌های آنها یکی از ویژگی‌های اصلی رودخانه‌هاست. بنابراین، به علت اینکه مزیت مذکور در صورتی محقق است که در بستر رودخانه تغییر حاصل نشود پس به درستی نمی‌تواند به عنوان یکی از مزایای تالوگ مطرح شود.

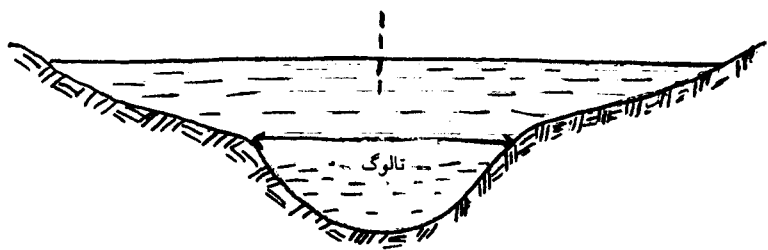
به عنوان مزیت دیگر از تالوگ ممکن است اظهار گردد که آن آخرین بخشی از رودخانه است که خشک می‌گردد و اولین قسمتی است که معمولاً از آب پُر می‌شود. بنابراین تأمین‌کننده این مطلب است که هر چقدر آب در رودخانه جریان یابد در اختیار هر یک از دو کشور ساحلی قرار دارد (۹۷). این مزیت از زاویه استفاده از رودخانه برای آبیاری نگریسته می‌شود که معمولاً در نواحی خشک و نیمه خشک نظیر برخی از قسمت‌های خاورمیانه و شمال آفریقا وجود دارد، در حالی که علت اصلی که برای اعمال تالوگ ارائه گردیده است قابلیت کشتیرانی در رودخانه‌هاست. در مواردی که مسأله «آخرین بخشی از رودخانه که خشک می‌گردد و اولین قسمتی که معمولاً از آب پُر می‌شود» به عنوان مزیت ارائه می‌گردد، نمی‌تواند از جهت قابلیت کشتیرانی مورد ملاحظه قرار گیرد، اگرچه ممکن است از جهات دیگر بهره‌برداری نظیر آبیاری مفید باشد و به عنوان یک مزیت تلقی شود.

اما درباره مزار این روش (تالوگ) می‌توان به اشتباه و سردرگمی در خصوص

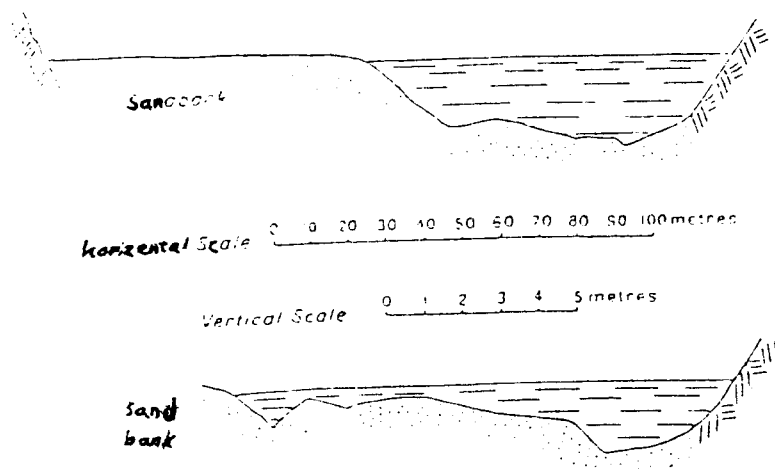
تشخیص و ارائه تعریفی از آن اشاره کرد. در برخی از معاهدات واژه «تالوگ» بدون هیچ‌گونه تعریفی استعمال شده است و بسیاری از تعاریف نیز دقیق نیستند. واژه خط منصف در برخی موارد معادل تالوگ به کار برده شده است. برای مثال معاهده ۱۹۳۷ در ارتباط با اروندرود بیان می‌کند که «مرز.. در برخی مواقع علامت پایین‌ترین آب و در برخی موارد تالوگ یا خط منصف است.» (۹۸) البته در این مورد به نظر می‌رسد منظور چیز دیگری باشد و آن این است که در قسمتهایی خط منصف و در قسمتهایی تالوگ باشد (یعنی روش به‌کارگیری معیارهای متفاوت برای قسمتهای مختلف رودخانه).

مثال دیگری نیز وجود دارد که می‌گوید: «تالوگ یا وسط آب‌ها...» (۹۹). از سوی دیگر همان‌گونه که اشاره شد برخی از تعاریف موجودند که تالوگ را به عنوان «یک کانال» و برخی به عنوان «یک خط» توصیف می‌کنند. با پذیرش روش تالوگ، خواه به عنوان خط در طول کانال یا خود کانال، در هر صورت یک تعریف از «کانال» نیز ضروری است. همان‌گونه که در تعاریف تالوگ مشاهده گردید، اوصاف زیادی برای کانال‌ها موجود است، اما کدام مناسب‌تر است؟ این اوصاف شامل «کانال عمده»، «کانال مهم»، «کانال اصلی»، «عمیق‌ترین کانال»، «وسیع‌ترین کانال»، «آنهایی که بیشترین آب را دارند»، «سریع‌ترین و تندترین جریان» یا «کانال قابل کشتیرانی» و غیره می‌شوند (۱۰۰).

همچنین از لحاظ اینکه تالوگ به عنوان یک خط تلقی شود، این مسأله وجود دارد که آیا آن خط «خط مرکزی» یا «خط وسط» یا «خط ممتد عمیق‌ترین ژرفا» است؟ (۱۰۱) بر این اساس یک شخص ممکن است تلقی اولی یعنی «خط وسط کانال» را مورد انتقاد قرار داده و از تلقی دوم یعنی «خط ممتد عمیق‌ترین ژرفا» دفاع نماید، با این استدلال که به نظر می‌رسد خط وسط کانال یک انتخاب خوب و مناسب نیست، زیرا تمام کانال‌ها از جهت وضعیت لبه‌ها و شیب‌ها یکسان نیستند. (به تصویر شماره ۳ رجوع شود)



تصویر شماره ۳. طبق این تصویر ترسیم خط تالوگ ممکن است آسان باشد اما به نظر می‌رسد وجود موارد مشابه چنین وضعیتی نادر باشد.



تصویر شماره ۴. بُرشی از رودخانه «تَنوجوکی»^۱ این تصویر نشان می‌دهد که اشاره به جایگاه دقیق لبه‌ها و خط وسط عمیق‌ترین کانال کار آسانی نیست.

(مأخذ. Gleditsch, Op.Cit., p. 25.)

بنابراین کار آسانی نیست که لبه‌ها و خط وسط عمیق‌ترین کانال‌ها را در نظر ملحوظ داشت، در حالی که مفهوم «عمیق‌ترین خط ممتد» دقیقاً واضح و روشن است (۱۰۲). از سوی دیگر کلمه «ممتد»، گودال‌های عمیق مجزا از کانال را که بخشی از تالوگ نیستند شامل نمی‌شود (۱۰۳).

1. Tenojoki.

به غیر از مباحث بالا، بحث دیگری که ممکن است مطرح شود، این است که آیا تالوگ خط است یا کانال؟ این یک واقعیت است که در طول سالها، دولت‌ها در معاهداتشان و حقوقدانان بین‌المللی در کتاب‌ها و مقاله‌هایشان تلاش کرده‌اند که دربارهٔ مختصات ریاضی یک خط در مرزهای رودخانه‌ای بسیار دقیق باشند. این بسیار روشن است که هر چقدر خطی که داریم دقیق‌تر باشد قلمرو مشخص شده واضح‌تری خواهیم داشت. بسیاری از نویسندگان و دولت‌ها مایلند تا همان‌گونه که در مرزهای زمینی (خاکی) هست، خط دقیقی برای اعمال در مرزهای آبی ایجاد نمایند و بنابراین تلاش می‌کنند تا برای تالوگ و یا دیگر روش‌ها به‌عنوان یک خط دقیق، تعریفی ارائه دهند.

از سوی دیگر، برخی از تعریف تالوگ به‌عنوان یک خط اجتناب می‌کنند. این بخش به دلیل معنی اصلی تالوگ است و بخشی به دلیل دقت و مشکلاتی که آن ایجاد می‌کند. «دولاپارادل»^۱ در یکی از تعاریفش بیان می‌دارد که «تالوگ ناحیه‌ای مشخص در رودخانه است که در عمل مسیری متغیر است که به وسیله کشتیرانی در راهش به سوی پایین دست رودخانه دنبال می‌گردد» (۱۰۴). بر طبق نظر وی اعمال روش تالوگ به معنای یک خط دقیق مرزی نیست مگر اینکه چنین خط مرزی بتواند به‌وسیله تعریف تالوگ به عنوان خط عمیق‌ترین ژرفا در پایین‌ترین سطح آب رودخانه تعریف گردد (۱۰۵).

بوچز^۲ سی و پنج سال بعد از آن، در حالی که تعریف دولاپارادل را از «عمیق‌ترین ژرفا» به «عمیق‌ترین ژرفای ممتد» تغییر داد و تصحیح نمود، به‌طور کلی از اینکه تالوگ به عنوان یک خط باشد اجتناب و تالوگ را به عنوان یک ناحیه قبول می‌کند. او چنین بیان می‌کند:

«این مسأله به‌طور فوق‌العاده قابل سؤال است که آیا این خیلی ارزشمند است که چنین خط مرزی دقیقی در رودخانه‌های قابل کشتیرانی تثبیت گردد. از لحاظ عملی تالوگ به عنوان یک ناحیه مرزی (یعنی کانال رودخانه) بسیار مطلوب‌تر است، بدین ترتیب که یک کشتی در استفاده از کانال هرگز بدون اینکه وارد طرف دیگر رودخانه گردد کشتیرانی نخواهد کرد. و از سوی دیگر کشتی‌ها تقریباً همیشه

1. De Laparadelle.

2. Bouchez.

همزمان در حالی که قسمتی از آنها در یک سوی خط دقیق مرزی قرار

دارند، قسمت دیگر آنها در طرف دیگر آن نیز قرار دارند.» (۱۰۶)

هر دو محقق یعنی «دولاپارادل» و «بوچز» خوشبختانه تشخیص داده‌اند که ترسیم یک خط دقیق در رودخانه به‌عنوان مرز نه تنها غیرممکن بلکه بی‌فایده است، اما از سوی دیگر آنها نیز متأسفانه به راه‌های دیگر متوسل شده‌اند که مشکل همچنان باقی است. اولی وفاداری خود را به ناحیه «عمیق‌ترین ژرفا» ابراز داشته و دومی به سادگی کانال قابل کشتیرانی را به عنوان یک «ناحیه مرزی» انتخاب کرده است. همچنین از عبارات «بوچز» این‌طور استنباط می‌شود که وی از اعمال خط به عنوان مرز، تنها در رودخانه‌های قابل کشتیرانی اجتناب دارد و نه در رودخانه‌های غیرقابل کشتیرانی (که در آنجا معمولاً از خط منصف استفاده می‌شود). پذیرش نظریه تالوگ به عنوان یک «ناحیه مرزی»، تا حدودی نظریه اعمال نوعی «حاکمیت مشترک» را تنها در کانال قابل کشتیرانی و نه در کل رودخانه مطرح می‌نماید.

بنابراین ممکن است این بحث مطرح گردد که، درست است که با این نظر (با تعریف تالوگ به عنوان ناحیه) تلاش شده مشکلات تا حدودی حل گردند، اما از سوی دیگر، ممکن است این نظر همان مشکلات یا حتی مشکلات بیشتری را ایجاد کند. اگر کانال به عنوان یک ناحیه، یک مرز مشترک شناخته شود، دولت‌های مربوط باید مجدداً دو خط به جای یک خط در دو طرف کانال به عنوان خطوط مجزاکننده مرزی بین دو کشور تعیین و ترسیم نمایند. بنابراین در یک چنین حالتی ما مجدداً به نقطه اول شروع بحث می‌رسیم؛ یعنی ترسیم خطوط در رودخانه مرزی. اگر قصد ما بر این است که از ترسیم یک خط در آب‌ها به عنوان یک مرز، به علت عدم دقت و ابهام و مشکلات عمده آن و غیره خودداری کنیم، چرا نتوانیم نظریه کانال به عنوان ناحیه مرزی را به کل رودخانه تسری دهیم. به عبارت دیگر، این به این معنی است که «حاکمیت مشترک» بر کل رودخانه را اعمال کنیم. البته با توجه به این مسأله که رودخانه یک مرز آبی است و نه مرز خاکی، بدیهی است که در صورت به‌کارگیری روش حاکمیت مشترک، شرایط مربوط به آن باید مد نظر قرار گیرد.

مشکل دیگری که به تقسیم‌بندی نابرابر رودخانه مربوط می‌شود. این است که خط منصف در بسیاری از موارد منطبق با تالوگ نیست، با قبول تالوگ به عنوان مرز، رودخانه به دو قسمت نابرابر تقسیم می‌گردد. برخی مواقع مسأله نابرابری در تقسیم رودخانه سبب منازعاتی بین کشورهای مربوط از لحاظ بهره‌برداری‌های دیگر از رودخانه

می‌شود و این مسأله به‌ویژه در موردی که در زیر بستر رودخانه معادنی وجود دارد یا منافع دیگری نظیر گردشگری مطرح است، به وقوع می‌پیوندد. برای مثال، در دعوی بین رودزیای شمالی (که اکنون زامبیا نامیده می‌شود) و رودزیای جنوبی (که اکنون زیمبابوه نامیده می‌شود) در خصوص تعیین حدود مرزشان در رودخانه «زامبزی»^۱ به وقوع پیوست (۱۰۷). رودزیای شمالی ادعا نمود که مرز بین‌المللی در رودخانه باید در عمیق‌ترین کانال آبی تثبیت شود. چنین مرزی که براساس تالوگ است مالکیت آبشارهای نیاگارا که بزرگترین جذابیت توریستی را دارد به رودزیای شمالی اختصاص می‌داد. از سوی دیگر، رودزیای جنوبی ادعا نمود که وسط رودخانه را باید به عنوان مرز تعیین کرد و سرانجام چنین روشی توسط دولت‌های مذکور مورد قبول واقع گردید (۱۰۸). در این ارتباط می‌توان چنین استدلال کرد که تالوگ هنگامی اعمال می‌گردد که اصلی‌ترین، یا حداقل یکی از عمده‌ترین کارکرد رودخانه، کشتیرانی است. بنابراین اگر کشورهای مربوط قصدشان بر این است که عمدتاً از رودخانه برای کشتیرانی استفاده کنند، باید از منافع دیگر که اهمیت کمتری برایشان دارد صرف‌نظر کنند. گرچه این موضوع تا حدودی درست است اما از سوی دیگر کلیه موارد و منافع دارای ارزش یکسانی نیستند. برای مثال، همان‌گونه که در قضیه رودزیای شمالی مشاهده گردید، منازعه‌ای بر سر منفعت خاصی بین دو کشور در خصوص رودخانه موجود بود. یا در موارد دیگر اگرچه کشتیرانی برای دو کشور اهمیت دارد، اما برای یکی اهمیتش کمتر است، در عوض ممکن است برای کشور مذکور منفعت دیگری بیشتر مطرح باشد. بنابراین و در نتیجه ممکن است رسم یک خط به عنوان مرز، محدودیت‌هایی را برای منافع یک یا هر دو کشور ایجاد نماید.

مشکل دیگری که ممکن است موجود باشد این است که یک رودخانه ممکن است دارای چندین کانال باشد که در برخی از موارد ویژگی‌های آنها مشابه نیستند، یا اینکه رودخانه یک کانال اصلی دارد اما به دو یا چند شعبه تقسیم می‌گردد. در صورت پذیرش تالوگ در این حالت، حل چنین مشکلی بستگی به معیار و تعریفی دارد که برای تالوگ

انتخاب می‌شود. اینکه تالوگ به‌عنوان یک خط پذیرفته شده باشد یا به‌عنوان یک کانال و در صورت پذیرش کانال به‌عنوان مرز، آیا مناسبت آن برای کشتیرانی مطرح است یا عمیق‌ترین ژرفای ممتد ملاک است؟ اینها مسائلی هستند که باید کشورهای مربوط با توجه به اوضاع و احوال رودخانه در معاهداتشان تعیین کنند (۱۰۹).

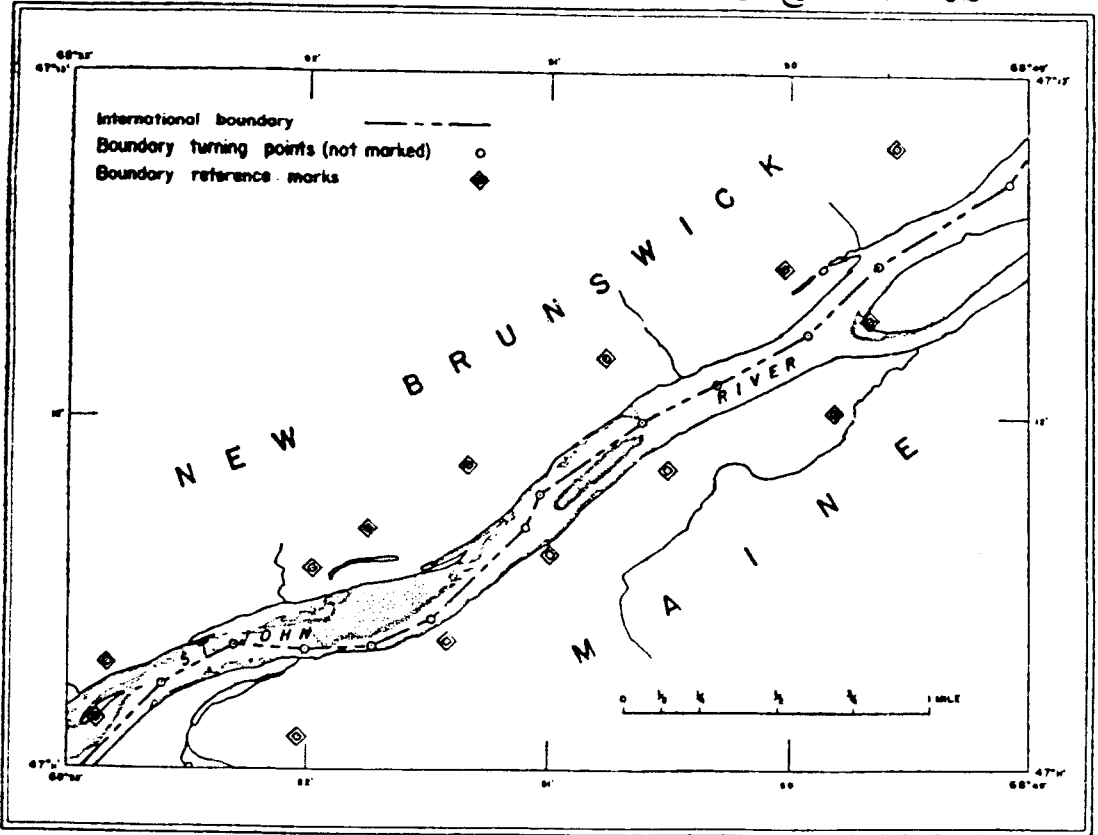
همچنین می‌توان به مشکل مربوط به انتخاب یک تعریف مناسب برای تالوگ اشاره کرد. موردی که ممکن است این مشکل را در بر داشته باشد هنگامی وجود دارد که هر یک از کشورهای مرزی یک کانال قابل کشتیرانی در نزدیک مرز خود داشته باشند. در چنین موردی که هر یک از دو کشور کانال مربوط به خود را دارد، خط مرزی ممکن است در بین دو کانال تعیین گردد. یک مثال موجود را می‌توان در تعیین حدود مرزی در رودخانه «گوادیانا»^۱ که مرز بین پرتغال و اسپانیا را تشکیل می‌دهد یافت. ماده ۵ پروتکل نهایی مورخ ۲۹ مارس ۱۸۹۵ چنین مقرر می‌دارد:

«این به‌طور صریح بیان می‌گردد که خط مربوط به کشتیرانی رودخانه «گوادیانا» بر مبنای خط منصف تثبیت می‌گردد که در جهت تقاطع تالوگ‌های دو نوار (کانال) کشیده می‌شود. بدین ترتیب که هر دو کشور پرتغال و اسپانیا قادر خواهند بود که در آب‌های خود کشتیرانی کنند.» (۱۱۰)

بنابراین برخی از نویسندگان این نوع دسته‌بندی از تعیین حدود را به‌عنوان روشی دیگر مطرح می‌کنند (۱۱۱). به هر حال یافتن راه‌حلی در این ارتباط بدین معنی نیست که دیگر مشکلات مربوط به اعمال تالوگ در کل حل شده است. در پایان این بحث باید مجدداً همان‌گونه که در خصوص خط منصف ذکر گردید، تأکید کرد که هیچ‌گونه اعتراضی از حیث انگیزه وجود عدالت و عادلانه بودن برای ایجاد چنین روشی وجود ندارد، اما مشکلات عملی آن و اساساً غیرواقعی و ذهنی بودن ترسیم چنین خطی در رودخانه ما را ترغیب می‌کند تا برای یافتن یک روش مطلوب که مبتنی بر خط نباشد تلاش کنیم.

۴. پاره‌خط‌های مستقیم

الف. تعریف، مثال‌ها، مزایا و مضار: روش دیگر تأسیس خط مرزی در «رودخانه این است که... مرز توسط خطوط مستقیم اختیاری تثبیت شود.» (۱۱۲) این روش در رودخانه «سنت جان»^۱ بین ایالات متحده آمریکا و کانادا (۱۱۳) به کار گرفته شده است. (به تصویر شماره ۵ رجوع شود).



تصویر شماره ۵. قسمتی از رودخانه «سنت جان» بین کانادا و ایالات متحده که مرز رودخانه‌ای را به روش پاره‌خط‌های مستقیم نشان می‌دهد. این خطوط مرزی به وسیله علائمی در طرفین ساحل‌های رودخانه مشخص می‌شود.
(مأخذ: نقشه کمیسیون مرزی بین‌المللی کانادا و ایالات متحده)

1. St. John.

همچنین این روش در مرز بین نروژ و اتحاد جماهیر شوروی (سابق) در سال ۱۹۴۷ در مصب رودخانه «جاکوبس لُو»^۱ در اقیانوس منجمد شمالی به کار گرفته شده است، اما در این مورد، روش مزبور تنها به طرف دریا از نقطه‌ای که تالوگ ناپدید می‌شود به کار رفته است (۱۱۴). موافقتنامه بین نروژ و فنلاند ۱۹۳۱ در خصوص همان مصب، مرز را در طول خطوط مستقیم در جلوی رودخانه مقرر نمود (۱۱۵). این موافقتنامه در سال ۱۹۴۷ به علت غیر عملی بودن کنار گذاشته شد (۱۱۶). مزایای چنین روشی ممکن است به طور خلاصه در عبارات زیر ذکر گردد: این سیستمی از خطوط مستقیم است، مثل مرزهای معمول در خشکی است یا اینکه یک خط غیر قابل تغییر است (۱۱۷). یا اینکه آن تعیین حدود یک مرز را به آسانی قابل رویت می‌سازد، جایی که محل دقیق تالوگ طبیعی یا خط منصف نمی‌تواند در یک نظر و دید اجمالی تعیین شود (۱۱۸). در پاسخ به این اظهارات می‌توان بیان داشت که اولاً این خطوط مستقیم در واقع خطوط غیر قابل تغییر نیست. زیرا در نتیجه تغییرات در مسیر رودخانه، تغییراتی در خطوط نیز پیدا می‌شود. به این دلیل است که در این‌گونه معاهدات که چنین روشی اعمال می‌شود دوره‌ای برای بررسی تجدید وضعیت و موقعیت این خط و تجدید نظر در آن در نظر گرفته می‌شود. ثانیاً اگر خط مستقیمی در کانال قابل کشتیرانی قرار نداشته باشد، چنین مرزی در هر نقطه‌ای برای هر دو کشور دسترسی به کانال قابل کشتیرانی را فراهم نمی‌سازد (۱۱۹). ثالثاً چنانچه «گلدتیش»^۲ بیان می‌دارد، این روش برای دریاچه‌ها، برخی از مصب‌های رودخانه‌ها و احتمالاً قطعات خاص وسیع، مستقیم و رودخانه‌های نسبتاً ثابت مناسب می‌باشد (۱۲۰). از این جهت این روش ممکن است شامل بسیاری از رودخانه‌های مرزی با ویژگی مذکور نشود. علاوه بر این، بنابر فرض به کارگیری چنین روشی در خصوص رودخانه‌های نادر مذکور هیچ اعتراض عمده‌ای هم نمی‌تواند از این جهات در خصوص به کارگیری خط منصف یا تالوگ به عنوان مرز مطرح گردد (۱۲۱).

بحث دیگری که ممکن است علیه این روش مرزی وجود داشته باشد، این است که تعیین حدود یک رودخانه با علامتگذاری‌های ارجاعی و مشخص در وسط یا در کنار

رودخانه، نیاز به زمان، کار، وسایل و مواد زیادتر دارد تا انجام ساده چنین کاری در یک خطر مرزی خاکی. همچنین در صورت تغییر مسیر رودخانه نیاز به حفظ و نگهداری زیادتری دارد (۱۲۲). علاوه بر این، هنگامی که نشانه‌ها در آب کار گذاشته می‌شود، ممکن است باعث مشکلاتی در امر کشتیرانی شود.

در مجموع چنین به نظر می‌رسد که پذیرش چنین روشی، از این عقیده ناشی شود که برخی نویسندگان و دولت‌ها تلاش‌شان بر این بوده است که مرزهای بسیار دقیقی را بین کشورها تعیین نمایند، بدون اینکه تفاوت‌های موجود بین مرزهای آبی و خاکی را در نظر داشته باشند. و بنابراین، این روش به خاطر مضاری که دارد یا به عبارت بهتر مفیدیت خاصی که به همراه ندارد معمولاً مورد استفاده قرار نگرفته است.

۵. به کارگیری معیارهای متفاوت برای بخش‌های مختلف رودخانه

- تعریف، مثال‌ها و مضار: امکان دیگری که برای ایجاد یک خط مرزی در یک رودخانه وجود دارد، به کارگیری معیارهای مختلف برای بخش‌های مختلف رودخانه‌ای و تقسیم یک رودخانه به قسمت‌هایی در طول رودخانه است. یک مثال برای مورد اول، پروتکل ۱۹۱۳ در ارتباط با اروندرود است، (۱۲۳) که خط منصف را در مقابل خرمشهر تعیین می‌کند، در حالی که در بقیه قسمت‌ها مرز رودخانه ساحل چپ رودخانه است (طرف ایران). علاوه بر این در سال ۱۹۳۷ در معاهده مربوط به همین رودخانه، تالوگ برای طول ۷ کیلومتر در جلوی بندر آبادان تعیین گردید، در حالی که در جلوی بندر خرمشهر خط منصف و بقیه مرز، ساحل چپ رودخانه (طرف ایران) بود (۱۲۴).

همچنین یک رودخانه ممکن است در طول به دو قسمت تقسیم گشته و تمام آب و بستر آن به یک کشور اختصاص یابد و تمام قسمت دیگر به کشور دیگر. موافقتی از این نوع بین فرانسه و ایتالیا در معاهده ۱۷ دسامبر ۱۹۱۴ در ارتباط با بهره‌برداری از آب‌های رودخانه رویا^۱ است (۱۲۵).

موافقتنامه دیگری بین اسپانیا و پرتغال در ۱۱ اوت ۱۹۲۷ منعقد گردید که مقرر

می‌داشت تمام آب از شروع قسمت تالوگ تا محل تلاقی رودخانه‌های «تورمس»^۱ و «دیورو»^۲ به پرتغال تعلق خواهد داشت و آب قسمت دیگر از بخش بین‌المللی متعلق به اسپانیا است (۱۲۶).

«دولا پارادل» اعمال چنین روشی را در مرز «گینه فرانسه - سورینام» متذکر می‌شود. طرفین برای حل و فصل اختلاف خود به این نتیجه نایل شدند که مرز، سواحل دو کشور را یکی پس از دیگری تشکیل می‌دهد. بدین ترتیب که رودخانه به چهار قطعه تقسیم می‌گردد که یک قسمت به تمامه متعلق به یک کشور و قسمت دیگر به کشور دیگر تعلق دارد و همین‌طور قسمت‌های دیگر (۱۲۷).

در خصوص مثال‌های بالا (مورد اول) ممکن است این سؤال درباره پذیرش چنین روشی مطرح گردد که چرا در جایی که راه‌های مناسب و معمولی خط منصف و تالوگ وجود دارد، چنین روشی به کار گرفته شده است؟ قطعاً نباید گفته شود که همیشه چنین کاری تنها به علت وجود یک توافق یا منافع دولت‌های مربوط بوده است. به نظر می‌رسد که یکی از کشورهای مربوط منافع‌های خاصی در بخش‌هایی از رودخانه نظیر وجود معدن، وضعیت استراتژیک یا وجود محل مناسبی برای ماهیگیری یا برای کشتی‌ها و منافع دیگر داشته است. هر یک از این دلایل ممکن است سبب منازعه و اختلافی بوده که منجر به انعقاد موافقتنامه‌ای مبتنی بر چنین روشی شده است تا منافع خاص به طور روشن به نفع کشور قدرتمند تأمین گردد. البته این ضرورت ندارد که تنها یکی از دو کشور با قدرتش به طور مستقیم این معاهده را بر طرف دیگر تحمیل کرده باشد بلکه با نفوذ و حمایت قدرت‌های بیگانه به نفع یکی از دو کشور و اعمال فشار بر طرف دیگر به اشکال گوناگون وجود داشته که موجب انعقاد موافقتنامه مزبور و در نتیجه به کارگیری چنین روشی شده است.

حداقل سه مثال در جهت اثبات چنین نظری می‌توان ارائه داد. مثال مذکور در بالا درباره مرز «گینه فرانسه و سورینام» (۱۲۸) است که این روش بعداً منتفی شد، به نظر می‌رسد برای تسهیل در بهره‌برداری از حقوق مربوط به معادن آبرفتی طرح‌ریزی شده

1. Tormes.

2. Duero.

بوده است (۱۲۹). در پروتکل ۱۹۱۳ بین ایران و عثمانی (عراق) (۱۳۰) نفوذ و فشار قدرتهای خارجی (دولت انگلستان) بر ایران دیده می شود. یکی از مواد پروتکل مزبور در خصوص اروندرود خط منصف را در جلو بندر خرمشهر تعیین می کرد. با مطالعه زمینه تاریخی این پروتکل و دلایلی که در پس انعقاد این معاهده وجود دارد انگیزه مربوط به اعمال چنین روشی به روشنی معلوم می گردد. در واقع این دلایل چنین بودند: امن کردن مسیر آبی برای کشتی های خارجی، حمل کالا، نفت و غیره (۱۳۱). همچنین معاهده ۱۹۳۷ بین ایران و عراق (۱۳۲) خط تالوگ در رودخانه اروند بین دو کشور مربوط در جلو بندر آبادان تعیین گردید. دلیل انعقاد این معاهده همانگونه که تاریخ نشان می دهد سیاسی بود (۱۳۳).

مطالب بالا نشانگر این است که حداقل برخی از این معاهدات که از این روش استفاده کرده اند بر مبنای توافقات واقعی دو طرف نیستند بلکه از سوی یکی از دو طرف یا قدرتهای خارجی بر طرف دیگر تحمیل شده است. البته گاهی ممکن است اعمال آن به لحاظ اوضاع و احوال خاص رودخانه طبق توافق واقعی طرفین بوده باشد، اما خصوصاً وقتی روش های معمول دیگر نظیر خط منصف و تالوگ که عموماً به نفع طرفین است وجود دارد، وجود چنین روشی خیلی نادر است و اصولاً غیر معقول به نظر می رسد.

علاوه بر این، بر فرض که چنین روشی به موجب توافق واقعی طرفین بوده باشد، تمام مشکلات و مسایلی که به همراه دیگر روش ها (تالوگ - خط منصف، یکی از دو ساحل به عنوان مرز و غیره) است، هنوز موجود می باشد. بنابراین، این روش نمی تواند شیوه ای مناسب باشد، هم از لحاظ انگیزه ای که معمولاً در پس آن نهفته است و هم از لحاظ مشکلات عملی که به همراه آن است. بنابراین به نظر می رسد این روش، دیگر مورد استعمال نداشته باشد.

۶. حاکمیت مشترک

تعریف: روش دیگری که برای تعیین مرزهای رودخانه ای ممکن است اعمال شود عبارتست از وجود مرز در دو ساحل رودخانه. به موجب این روش مرز هر کشور در

ساحل رودخانه طرف خودش قرار دارد و رودخانه بدون اینکه به انواعی که بیشتر ذکر شد تقسیم یا مرزبندی شود، به صورت مشترک باقی می ماند (۱۳۴).

این روش چون ماهیتاً با روش‌های دیگر متفاوت است و کل منطقه آبی رودهای مرزی به صورت قلمرو مشترک مفروض می‌گردد و به عبارتی در رودخانه خط مرزی وجود ندارد بلکه منطقه و قلمروی مرزی وجود دارد که تحت حاکمیت مشترک است، بنابراین خود مقوله‌ای است که به دلیل وجود ابعاد گوناگون و وجود کار بیشتر باید جداگانه مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گیرد. لذا در این مقاله به تعریف اجمالی آن اشاره گردید و از بحث و بررسی آن صرف نظر شد تا ان شاء الله در آینده در قالب مقاله‌ای دیگر به بحث مستوفی در خصوص آن اقدام گردد.

خاتمه و نتیجه‌گیری

بررسی انواع مختلف تعیین حدود مرزی رودخانه‌ای با در نظر گرفتن تاریخچه آن، موارد موجود و بررسی مزایا و مضار هر یک از آنها این امکان را به ما می‌دهد که آنها را به‌طور کلی به سه دسته اصلی تقسیم‌بندی کنیم: دسته اول آنهایی هستند که به نظر می‌رسد به دلیل غیرعادلانه بودن قابل قبول نباشند. انگیزه‌ای که در پس چنین روش‌هایی وجود دارد بر مبنای عدالت و تأمین حقوق و منافع طرفین به‌طور مساوی نیست. این مسأله باعث وجود بسیاری از مشکلات و همچنین منازعات ممتد بین دو کشور ساحلی می‌گردد که در مواردی ممکن است اثرات مضر و فاجعه‌آمیزی نظیر جنگ را به همراه داشته باشد. یکی از دو ساحل به عنوان مرز و در مواردی به کارگیری معیارهای متنوع برای قسمت‌های مختلف یک رودخانه مثال‌های دیگری از چنین روش‌هایی هستند. در ارتباط با چنین روش‌هایی ممکن است پیشنهاد گردد که قواعد و مقرراتی بین‌المللی تنظیم گردد تا برای این‌گونه کشورهای ساحلی که از وجود چنین روش‌هایی رنج می‌برند، این امکان فراهم گردد تا به آنها حقی برای تجدیدنظر در معاهداتشان در این خصوص داده شود. در این خصوص شاید این اشکال وارد باشد که نیازی به مقررات بین‌المللی نیست و تجدیدنظر در معاهده مربوط با رضایت و کمک دو دولت مربوط انجام می‌شود. اما باید متذکر شد که در این نوع روش‌ها در واقع یک دولت

متضرر و دولت دیگر منتفع - بلکه بسیار منتفع - می‌گردد. بنابراین دولت اخیر طبیعتاً حاضر به تجدیدنظر در معاهده نیست و نتیجتاً اختلاف و منازعه بین آنها همچنان ادامه می‌یابد. از اینرو ممکن است علاوه بر ارجاع اختلاف باتوافق دو کشور به داوری یا دیوان بین‌المللی دادگستری، پیشنهاد شود که جامعه بین‌المللی و مقررات بین‌المللی در این خصوص چاره‌ای بیندیشند. ولی به هر حال ممکن است اعمال اجباری چنین مقرراتی با توجه به حاکمیت کشورها امری آسان نباشد.

دسته دوم روش‌هایی هستند که در زمان حاضر به وفور وجود دارند و انگیزه برای ایجاد آنها مبتنی بر رعایت عدالت و تأمین منافع هر دو طرف مربوط می‌باشد، نظیر اعمال «خط منصف» برای رودخانه‌های غیرقابل کشتیرانی و روش «تالوگ» برای رودخانه‌های قابل کشتیرانی. اما به دلیل مشکلات عملی و فنی چنین روش‌هایی که معمولاً از مسأله ترسیم خط به عنوان مرز ناشی می‌شوند، نمی‌توانند به عنوان روشی کاملاً رضایت‌بخش مطرح گردند. این مشکلات از مسأله تعریف یک چنین خط یا کانالی شروع شده و به موضوعات مختلفی که معمولاً به تعریف و موقعیت دقیق چنین خط و کانالی در رودخانه‌های مرزی بستگی دارد، می‌انجامد که در متن مقاله به‌طور تفصیل بحث گردید.

سومین دسته (روش) اساساً نسبت به روش‌های دیگر تفاوت دارد. بدین ترتیب که معیار برای مرز در رودخانه خط نیست بلکه خطوط مرزی در دو ساحل رودخانه - و به عبارتی در خشکی - تعیین می‌گردد و رودخانه بدون اینکه تقسیم شود تحت حاکمیت مشترک کشورهای ساحل رودخانه قرار می‌گیرد.

چون در این مقاله به بررسی این‌گونه روش به صورت تحلیلی پرداخته نشده است نتیجه‌گیری در خصوص آن به کار و تحقیقی دیگر که ابعاد مختلف این روش را مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌دهد، واگذار می‌شود.

در مجموع با بررسی تحلیلی پنج شیوه اول که در دو گروه اول و دوم جای داده شد، به نظر می‌رسد که هر یک از دو گروه از شیوه‌ها بنا به دلایل خاص خود مشکلاتی را به وجود می‌آورند. دسته اول به واسطه انگیزه بی‌عدالتی و زورمداری که در پس آنها نهفته است قابل قبول نبوده و همواره اختلاف و منازعه بین کشورهای مربوط را زنده نگه

می‌دارد و دسته دوم هم، هر چند انگیزه عادلانه و منطقی بودن را به همراه دارد، اما به لحاظ مشکلات عملی موجود و اصولاً طرح مسأله خط مرزی فرضی و قابل تغییر بودن آن در آب و نیز تغییر مسیر رودخانه و تبعات ناشی از آن و موارد دیگر نمی‌تواند به خوبی قابل پذیرش باشد. اگر هم مشاهده می‌شود که در برخی موارد بعضی از این مشکلات وجود نداشته یا کم است و در نتیجه بروز اختلاف در حداقل است به این علت نیست که این شیوه‌ها راه حل عملی، منطقی و مطلوبی هستند بلکه آن به دلیل همکاری صمیمانه و مسالمت آمیز طرفین مربوط است که با ایجاد کمیته‌ها و کمیسیون‌های مشترک آبی و به کارگیری حسن نیت و همکاری‌های ممتد و واقعی اختلافات خویش را حل کرده و در نتیجه موضوع منازعه را کاهش داده یا اصلاً منتفی می‌سازند. بنابراین به نظر می‌رسد با توجه به مسائل مذکور باید در پی شیوه‌ای دیگر غیر از دو دسته اول و دوم بود. به نظر می‌رسد شیوه مطلوبی که در پی آن هستیم روش ششم یا گروه سوم از تقسیم‌بندی‌ها باشد که پیشتر مختصراً به تعریف و چگونگی آن اشاره گردید که آن روش «حاکمیت مشترک» است. اما اینکه روش اخیر پاسخگوی ایرادها و مشکلات مطروحه است یا نه، و اصولاً اعمال آن با مرزهای آبی سازگار است یا نه، مسأله‌ای است که باید در گفتار و مقاله‌ای دیگر مورد بررسی و استدلال تفصیلی قرار گیرد که امید است بتوانیم در تحقیقی دیگر در آینده به بررسی آن پردازیم.

یادداشت‌ها

1. A. O. Cukwurah, *The Settlement of Disputes in International Law*, (Manchester, Manchester U.P., 1967), p. 47.
2. Treaty of August 10, 1797, *De Martens, R.*, (1st ed.), VII, p. 201, Arts. 7 & 8, (2nd. ed, p. 413); 54 C.T.S., p. 141; U. N. Economic Commission for European Committee on Electric Power, *Legal Aspect of Hydro Electric Development of Rivers and Lakes of Common Interests*, Geneva, 1952, (E/ECE/136, E/ECE/EP/98 Rev. 1, p. 235); G. Ireland, *Possessions and Conflicts in South America Boundaries*, (Cambridge, Har. U.P., 1938), p. 148.

3. *De Martens, R.*, (1st. ed.) I, p. 486, at p. 490, art. II.

4. 128 B.F.S.P., p. 323.

برای اطلاع از مثال‌های بیشتر به منابع زیر نیز مراجعه شود:

V. Adami, *National Frontiers in Relation to International Law*, (1919), Trans. by T.T. Behrens, (London, O.U.P., 1927), pp. 20-22; L.J. Bouchez, "The Fixing of Boundaries in International Boundary Rivers", 12 (1963) I.C.L.Q., (789-817), p. 791; A. O. Cukwurah, *op.cit.*, pp. 47-49; G. Glos, *International Rivers, A Policy - Oriented Perspective*, (Singapor, G.H. Kiat & Co. Ltd., 1961), p. 9; K. Gleditsch, "Rivers as International Boundaries" 22 (1952) *Acta Scandinavica Juris Gentium*, (15-32), pp. 30-31, Notes 11& 12.

5. C. C. Hyde, "Notes on Rivers as Boundaries", 1912 Am. J.I.L., (901-909), p. 905; A. O. Cukwurah, *op.cit.*, p. 48.

6. L. J. Bouchez, *op.cit.*, p. 791.

7. *Ibid.*, p. 971.

۸. در این خصوص به قضایای زیر که مربوط به ایالات متحده امریکاست مراجعه کنید:

Handley's Lessee V. Anthony, 5 Wheat, 374; *Harward V. Ingersoll*, 13 How, 381; *Washington V. Oregon*, 211 U.S.S.C.R., 127.

۹. برای مطالعه تاریخی و نیز متن فارسی معاهدات مذکور به کتاب زیر مراجعه کنید: زمینه تاریخی اختلافات ایران و عراق، تألیف دکتر منوچهر پارسادوست، (تهران، شرکت انتشار، ۱۳۶۵)، صص ۲۲۴-۲۱۸، ۲۴۳-۲۳۴.

برای متن لاتین معاهده ۱۸۴۷ ملاحظه کنید:

45 B.F.S.P., p. 874; 16 (1935) L.N.O.J., p. 225.

برای متن لاتین معاهده (پروتکل) ۱۹۱۳ ملاحظه کنید: 16 (1935) L.N.O.J., p. 227.

و برای متن لاتین قرارداد ۱۹۳۷ ملاحظه کنید: 190 L.N.T.S.

۱۰. فرمان پادشاه انگلستان به تاریخ ۲۰ ژوئیه ۱۷۶۷ که در دعوای شماره ۵۰ در (1933-34) 7 Ann. Dig. P.I.L.C. ذکر گردیده است.

11. 289 U.S.S.C.R., 593, 595, 596.

12. 7 (1933-34) Ann. Dig P.I.L.C., No. 50, p. 135.

۱۳. در ارتباط با مشکلات و تعیین حدود مرز زمینی مقابل رودخانه‌ها و تغییرات چنین مرزهایی،

مسائل مربوط به رودخانه‌های دارای جزر و مد و غیر جزر و مد و همچنین تعریف ساحل، بستر، پایین‌ترین خط جزری و بالاترین خط مدی، خط مبدأ و غیره به منابع زیر مراجعه شود:

B. N. Johannson, "An Examination of the Law of Water Boundaries and Accretions in Manitoba", 8 (1977) *Mani. L.J.*, (405-416); J.S. Pethic & I. Aurocochea, "The Coastline, Its Physical and Legal Definition", 1 (1988) 1 *J.E. Coast., L.*, (29-42).

۱۴. مواد ۵ و ۱۳ از کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) را ملاحظه کنید:

The Third Conference on the Law of the Sea, A/CONF. 62.122 (1982); K.R. Simmonds, U.N. *Convention on the Law of the Sea* (1982), New York, Oceana Publications, Inc. (1983), pp. B 27, B30;

همچنین ماده ۳ از کنوانسیون ژنو در مورد حقوق دریای سرزمینی و منطقه مجاور (۱۹۵۸) را ملاحظه کنید:

Geneva Convention on the Law of the Territorial sea and the Contiguous Zone, U.N. Conference on the Law of the Sea, Geneva, February 24 - April 27, 1958, *Official Record*, Vols. I - VII, U.N. Doc. A/ CONF. 13.37 - 43; 516 U.N.T.S., p. 205; (1965) U.K.T.S., No. 3; Cmnd. 2511.

15. V. Adami, *op.cit.*, p. 21.

۱۶. همان، ص ۲۱ «... روزی فرا می‌رسد که ارتباطات به وسیله رودخانه‌های بزرگ انجام می‌پذیرد که آزاد اعلام می‌گردد، همان‌گونه که امروز راه‌های بزرگ دریایی چنین است...».

۱۷. در این باره ملاحظه کنید: مقررات هلسینکی، (اوت ۱۹۶۶) در خصوص استفاده از آب‌های رودخانه‌های بین‌المللی:

The Helsinki Rules Concerning the Uses of the Waters of International Rivers, *The 52 nd. Conference of the International Law Association*, Published by I.L.A., Printed by Conbrian News (Aberystwyth) Ltd., 1967, chapter 4, Arts. XII, XIII, pp. 28-29

همچنین ملاحظه کنید: کنوانسیون بارسلون ۱۹۲۱ خصوصاً بند ۱ ماده ۱۰ مقررات منضم به کنوانسیون: Barcelona Convention (1921), 7 L.N.T.S., p. 35؛ همچنین ملاحظه کنید: سومین کنفرانس حقوق دریاها (۱۹۸۲) فصل سوم در خصوص عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی (U.N.C.L.S. 1982, Sec. 3). به پاورقی شماره ۱۴ مراجعه شود.

۱۸. ملاحظه کنید: ماده ۴ مقررات هلسینکی. به پاورقی شماره ۱۷ رجوع شود. یادداشت توضیحی و تفسیری در خصوص ماده یاد شده، بیان می‌دارد که «این ماده منعکس‌کننده اصل کلیدی حقوق بین‌الملل در این حوزه است که هر کشور حوزه رودخانه‌ای این حق را دارد که از آب‌های حوزه مربوط به‌طور معقول استفاده نماید. این اصل وضعیت حاکمیت مطلق که به دکترین «هارمون» معروف است و حامی حق بدون قید و شرط دولت مذکور در استفاده و بهره‌برداری از یک رودخانه بین‌المللی را که از قلمروش می‌گذرد، رد می‌کند...». درباره حقوق مربوط به مالک یا کشور کنار ساحل ملاحظه کنید:

G. V. Krishnan, "Riparian Rights", 118 (1960) *M.L.J.*, pp. 43-52.

در مقاله مذکور چنین حقی این‌گونه تعریف می‌شود: «حقوقی را که به نفع اشخاص استفاده‌کننده از آب یک نهر (رودخانه) که زمین‌اش متصل به رودخانه است، حق رودخانه‌ای می‌گویند» نویسنده در ادامه به قضیه‌ای حقوقی اشاره کرده و ادامه می‌دهد (البته این تعریف و قضیه مورد نظر مربوط به حقوق داخلی در هندوستان است): «یک مالک کنار رودخانه شخصی است که مالک زمین کنار رودخانه است و چنین شخصی حق برداشتن آب از چنین نهری را دارد.»

(*Secretary of State for India V. Subbarayudu*, 62 *M.L.J.* 213).

و سپس نویسنده این حق را به عنوان یک حق طبیعی مطرح می‌کند، همان، ص ۴۳. همچنین ملاحظه کنید:

W.S. Armstrong, "The British Columbia Water Act: The End of Riparian Rights", 1 (1962) *University of British Columbia L. Rev.* (583-594).

همچنین ملاحظه کنید: کنوانسیون بارسلون (۲۵ آوریل ۱۹۲۱). به پاورقی ۱۷ رجوع شود. و سرانجام در این خصوص می‌توان به مقررات پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل در ارتباط با حقوق رودخانه‌ها و آبراه‌ها مراجعه کرد که در سال ۱۹۹۷ منجر به کنوانسیون در خصوص استفاده‌های غیرکشتریانی از رودخانه‌ها شد. (A/51/ 869 (11 April, 1997)

19. 1017 U.N.T.S., p. 136.

20. The 1847 Treaty, 45 B.F.S.P., p. 874, Art. 2.

برای اطلاع از متن فارسی معاهده به پاورقی شماره ۹ رجوع شود.

21. M.F.A. of Iran, *Some Facts Concerning the Disputes between Iran and Iraq over the Shat - Al - Arab*, (Tehran, M.F.A. of the Iran, 1969), p. 49.

22. S. B. Jones, *Boundary Making*, (Washington, Carnegie Endowment for International Peace, Division of International Law, 1945), pp. 118-19.

23. L. J. Bouchez, *op.cit.*, p., 792.
24. V. Adami, *op.cit.*, p. 21; F. J. Berber, *Rivers in International Law*, (London, Stevens & Sons Ltd., 1959), p. 23.
25. "Moniteur. Universel de 1792, No. 127", cited by F. J. Berber, *op.cit.*, p. 23.
۲۶. مواد ۱۳ و ۱۲۷ کنوانسیون ۱۹۸۲؛
- A. Cassese, *International Law in a Diveded World*, (Oxford, Clarendon Press, 1986), pp. 367-92; S. Oda, "NIEO, Law of the Sea and Common Heritage of Mankind", K. Hossain, *Legal Aspects of the New International Economic Order*, (London, France Printer (Publishers), 1980), pp. 169-73.
۲۷. حدیثی از پیامبر اکرم (ص) است که می‌فرماید: «مردم در سه چیز شریکند، آتش (سوخت)، آب‌ها و مراتع» نوری طبرسی، حسین، مستدرک الوسائل، جلد ۳، فصل ۴ - ص ۱۵۰، حدیث شماره ۲، (چاپ قدیم)؛ حر عاملی، محمدحسن، وسایل الشیعه، (تهران، مکتبه الاسلامی، ۱۳۵۳)، (تجدید چاپ)، فصل ۵، حدیث شماره ۱؛ قاسم بن سلام، کتاب الاموال، (قاهره، دارالفکر، ۱۹۷۵)، ص ۳۷۲؛ مکی‌العالمی، محمد جمال‌الدین (شهید اول)، اللعنة الدمشقیه (قم، انتشارات علمی، ۱۳۵۳)، جلد ۷، ص ۱۸۵. در برخی از منابع به جای مردم، مسلمین آمده است. شیخ صدوق، من لایحضره الفقیه، (بیروت، دارالتعاریف، ۱۹۸۱)، جلد ۳، ص ۱۵۱؛ شیخ طوسی، تهذیب الاحکام، (نجف، دارالکتاب الاسلامیه، ۱۹۶۱)، جلد ۷، ص ۱۴۶.
28. L. J. Bouchez, *op.cit.*, p. 792.
29. G. Glos, *op.cit.*, p. 9.
30. V. Adami, *op.cit.*, p. 20.
31. K. Gleditsch, *op.cit.*, p. 17.
۳۲. پروتکل مربوط به تعیین حدود رودخانه بین ایران و عراق منضم به معاهده ۱۹۷۵، 1017 U.N.T.S., p. 138.
33. A. J. Day, *Border and Territorial Disputes*(London, Longman, 1987), p. 238; روزنامه گاردین، ۳۰ اوت ۱۹۸۸
34. G. Kaechenbeek, *International Rivers*, (London, Sweet & Maxwell Ltd. 1918), p. 175; J. Westlake, *International Law*, I, (Combridge, Com. U.P., 1904), p. 141.
35. *Micklethwait V. Newlay Bridge Co.* (July 22), 1882, 51 J.P., p. 192.

36. *Thompson V. Newlay Bridge Co.* (July 22, 1886) 51 J.P., p. 132.
37. A.S. Wisdom, "The Medium Filum Rule", 119 (1955) *Justice of the peace and Local Government Review*, No. 14, p. 218.
38. S. B. Jones, *op.cit.*, p. 114.
39. 3 L.N.T.S., p. 106, Art. 2 (English text at p. 122).
40. De *Martens*, *N.R.G.* 3 rd. ser. XI, p. 888; 113 B.F.S.P., p. 1121; 2 L.N.T.S., p. 196.
41. 70 L.N.T.S., p. 315; 123 B.F.S.P., p. 593; (1926) B.T.S., No. 30.
 G. Glos, *op.cit.*, pp. 8, 232-34. برای مثال‌های بیشتر ملاحظه کنید:
 همچنین فهرستی از معاهداتی را که در آنها خط منصف اعمال شده است، می‌توانید در منبع زیر مشاهده کنید:
 E/ECE/136.E/ECE/EP/98, Rev. pp. 215-20.
42. A. O. Cukwurah, *op.cit.*, pp. 50-51.
43. *Ibid.*, p. 51.
44. S. Moore, *History and Law of fisheries*, (London, Stevens & Haynes, 1930), pp. 114-118,
 در این منبع به قضیه «هیندسان» علیه «اشبای» ارجاع داده می‌شود:
Hindson V. Ashby, 60 J.P., p. 489.
45. S. B. Jones, *op.cit.*, p. 114.
 ۴۶. معاهده بین پیدمونت و فرانسه، ۲۴ مارس ۱۷۶۰، مواد ۱، ۲ و ۹، 41. C.T.S., p. 401.
 ۴۷. معاهده صلح و مودت، حدود و حل و فصل اختلافات بین ایالات متحده امریکا و مکزیک در خصوص رودخانه گرانده (Rio Grande) که به معاهده «گوادلوپ - هیدالگو» *Hidalgo* *Guadaloupe Treaty* معروف است، ۲ فوریه ۱۸۴۸، ملاحظه کنید:
 5 T.I.A.S., p. 207; 37 B.F.S.P., p. 576; U.S.T.S., No. 207.
 ۴۸. به قسمت بعدی که در خصوص روش تالوگ است مراجعه شود.
49. K. Cleditsch, *op.cit.*, pp. 18-19.
50. 112 B.F.S.P., p. 1; 29 H.C.T., p. 603; 1919 B.T.S., No. 4; Cmd. 153, Art. 30.
51. L.J. Bouchez, *op.cit.*, p. 793; A. O. Cukwurah, *op.cit.*, pp. 49-50;
 C.C.Hyde, *op.cit.*, p. 901, D.P.O'Connell, *International law*, I (London, Stevens & Sons, 1970), p. 579.

52. S.B. Jones, *op.cit.*, p. 114.

۵۳. به پاورقی شماره ۹ رجوع شود.

54. D.P. O'Connell, *International Law*, Vol. I, 8 ed., p. 579; J. Westlake, *op.cit.*, p. 141; G. Kaeckenbeeck, *op.cit.*, pp. 32-33, 176;

جعفری ولدانی، اصغر، «نگرشی به عهدنامه ۱۹۷۵ ایران و عراق»، مجله حقوقی، بهار ۱۳۶۵، ش ۵.

55. De Martens, R (Supp.), II, p. 296 (France and Austria).

56. 59 C.T.S., p. 325, Art. 1.

57. K. Gleditsch, *op.cit.*, p. 20; C.C. Hyde, *op.cit.*, p. 904.

58. "Der Grosse Horder: Die four schiffahrt dauernd unterhaltene stromrinne" (L.J. Bouchez, *op.cit.*, p. 793. (به نقل از:

۵۹. دیوان عالی ایالات متحده آمریکا آن را در قضیه "Louisiana V. Mississippi" بیان داشت:

202 U.S.S.C.R., 1, 48.

60. L.J. Bouchez, *op.cit.*, p.749.

61. 77 C.T.S., p. 97; *De Martens N.R.*, VII, p. 123.

۶۲. فهرست مناسبی برای معاهداتی که خط مرزی را تعیین می‌کنند، در منبع زیر ملاحظه شود:

Annex 1, Doc. E/ECE/136.E/ECE/EP. 98 Rev. 1; C.C. Hyde, *op.cit.*, pp. 902-3.

63. C.C. Hyde, *op.cit.*, p. 902.

۶۴. معاهده بین ایالات متحده آمریکا و اسپانیا، ۲۷ اکتبر ۱۷۹۵، ماده ۴

8 B.F.S.P., p. 540; Malloy's Treaties II, p. 1640

متحده آمریکا، معاهده مرزی در خصوص رودخانه‌های «گراند» و «کلرادو» (واشینگتن)، ۱۲ نوامبر ۱۸۸۴

U.S.T.S., N. 226; p. 540 75 B.F.S.P., p.994.

۶۵. ماده ۱ معاهده "Webster - Ashburton"، ۹ اوت ۱۹۴۲ بین بریتانیای کبیر و ایالات متحده در

مورد مرزها، توقف تجارت برده و استرداد مجرمین (واشینگتن)، درباره رودخانه سنت جان (St. John)

Malloy's Treaties I, p. 650; 30 B.F.S.P., p. 360; U.S.T.S., No. 119.

۶۶. معاهده ۱۱ آوریل ۱۹۰۸ بین بریتانیای کبیر و ایالات متحده آمریکا در خصوص مرزهای بین‌المللی

کانادا درباره رودخانه سنت کریگس (St. Croix) ماده ۲.

- Malloys's Treaties, I, p. 818; U.S.T.S., No. 497.
۶۷. معاهده بین مکزیک و ایالات متحده امریکا در ارتباط با رودخانه‌های «گراناد» و «کلرادو»، ۱۲ نوامبر ۱۸۸۴، ماده ۱.
- Mallay's Treaties, I, p. 1159; U.S.T.S. No. 226; 75 B.F.S.P., p. 994.
۶۸. به پاورقی شماره ۵۰ رجوع شود.
69. 420 U.N.T.S., p. 161, English Translation at p. 234. Art. 3.
70. Parliamentary Papers, Turkey No. 2 (1880) p. 318; *De Martens N.R.G.* 2nd Ser., V, p. 680; 4 M.E.T., p. 2897.
71. (1964) U.K.T.S., No. 51; Cmd, 6965, p. 12.
72. League of Nations, Report of the Commission entrusted by the Council With the Study of the Frontier between Syria and Iraq, Doc. No. C. 578 M. 258, 1932 VI, p. 18 (Geneva, September 10, 1932).
۷۳. به پاورقی شماره ۴۷ رجوع شود.
74. E. Lauterpacht, "River Boundaries: Legal Aspects of Shatt - al - Arab Frontier", A (1960) I.C.L.Q., (208-36) p. 216.
75. Scott, Hague Court Reports, 1 (1916), p. 122, at p. 129.
76. 291 U.S.S.C.R., 361-85.
77. 252 U.S.S.C.R., 273.
78. 147 U.S.S.C.R., 1, 7-14.
- در ارتباط با تعریف تالوگ همچنین دو مورد زیر را ملاحظه کنید: «لوئیزیانا» علیه «می‌سی‌سی‌پی» (Louisiana V. Mississippi) که «آب عمیق‌ترین کانال قابل کشتیرانی» را متذکر می‌شود (202 U.S.S.C.R., 1,48) و «آیووا» علیه «ایلی‌نویز» (Iowa V. Illinois) که کلمه «وسط کانال اصلی قابل کشتیرانی» را ذکر می‌کند (202 U.S.S.C.R., 59).
79. J. West lake, *International Law*, vol. 1, (Cambridge U.P. 1904), p. 141.
80. W. E. Hall, *A Treatise in International Law*, (Oxford, Clarendon Press, 1924), 8th ed., p. 147.
81. L. Oppenheim, *International Law*, (London, Longman, 1962), p. 532.
82. S. W. Boggs, *International Boundaries*, (New York, Columbia U.P., 1940), p. 184.
83. C. C. Hyde, *op.cit.*, p. 903.

84. S. B. Jones, *op.cit.*, p. 116.
85. *Ibid.*, p. 116. (در این منبع «جونز» نظر «هاتاچا» را بیان می‌کند)
86. A. S. Hershey, *The Essential of International Public Law and Organization*, (New York, Macmillan, 1930), p. 270.
87. D.P. O'Connell, *op.cit.*, p. 579.
88. (Annuaire, IX, 182) Cited by C.C. Hyde, *op.cit.*, p. 903.
89. Act of the European Commission for Demarcation of the Frontiers of Bulgaria, September 20, 1879, Parliamentary Papers, Turkey No. 2 (1880), p. 316; *De Marten N.R.G.*, 2nd. Ser. V., p. 680; 4 M.E.T., D. 2897.
90. V. Adami, *op.cit.*, pp. 17-18.
۹۱. به پاورقی شماره ۵۰ رجوع شود.
92. 1017 U.N.T.S., p. 138, Art. 2.
93. K. Gleditsah, *op.cit.*, p. 20.
94. S. B. Jones, *op.cit.*, p. 117.
95. K. Gleditsch, *op.cit.*, p. 20.
96. *Ibid.*, p. 20.
97. A. M. Hirsch, "River Boundaries in the Middle East", 4 (1955)*Revue de Droit International Pour le Moyen Orient*, (423-35), p. 429.
98. 190 L.N.T.S., p. 241; U.N.S.C., Doc. 1969, p. 122, S/9323, Art. 4(C).
۹۹. معاهده بین فرانسه و پروس، ۲۳ اکتبر ۱۸۲۳. III Art. 911, p. 907, at p. 911, Art. III 16 B.F.S.P., p. 907, at p. 911, Art. III.
۱۰۰. مترادف انگلیسی اوصاف مذکور در خصوص تالوگ به عنوان «کانال» به ترتیب چنین است:
"Main channel", "Important channel", "Principal channel", "The deepest one", "The widest" "those which carry most water", "The fastest of rapid current", "Navigable channel".
۱۰۱. مترادف انگلیسی اوصاف مذکور برای تالوگ به عنوان «خط» به ترتیب چنین است:
"Centre line of the channel", "middle line of the channel", "the continuous line of the deepest sounding".
۱۰۲. مقاله آقای Gleditsch را ملاحظه کنید: پیشین، صص ۲۴-۲۵ که نظر هاتاچا (Hataja) را در این ارتباط بیان می‌کند.

103. S. B. Jones, *op.cit.*, p. 117.
104. De Laparadelle, *La Frontiere*, (Paris, Les Editions Internationales 1928), p. 202.
105. *Ibid.*, p. 203.
106. L. J. Bouchez, *op.cit.*, pp. 793-94.
107. *The times*, November 1, 1963.
۱۰۸. موافقتنامه درباره «وسط رودخانه زامبزی» که از طریق اخبار بی‌بی‌سی در ساعت ۱ بعد از ظهر شنبه، ۲۸ دسامبر ۱۹۶۳ پخش گردید. به نقل از A. O. Cukworah, *op.cit.*, p. 56.
۱۰۹. برخی ممکن است در این‌گونه موارد، راه‌هایی را برای تقسیم رودخانه‌ها پیشنهاد کنند. برای مثال «بوچز» دو امکان را برای تقسیم جزایر یا تثبیت مرز، در تالوگ یکی از شعبه‌های رودخانه بیان می‌دارد، پیشین، ص ۷۹۵ (L.J.Bouchez, *op.cit.*, p. 795)
110. 85 B.T.S.P., p. 463
111. L. J. Bouchez, *op.cit.*, p. 795.
- «بوچز» این چنین روشی را به عنوان آن دسته از خطوط مرزی تقسیم‌بندی می‌کند که خیلی ارتباط نزدیک با ساختار طبیعی رودخانه دارد.
112. *Ibid.*, p. 796.
۱۱۳. معاهدات مربوط بین بریتانیای کبیر و ایالات متحده را ملاحظه فرمائید:
30 B.F.S.P.,p. 136; 51 B.F.S.P.,p. 934.
114. 52 U.N.T.S., No. 768, English translation at p. 211.
115. See: "Protocol of Boundary Revision Norway - Finland 1931", (1939)
Journal of Field Works, cited by K. Gleditsch, *op.cit.*, p. 31.
116. Cited by K. Gleditsch, *op.cit.*, p. 21.
117. K. Gleditsch, *op.cit.*, p. 21.
118. S. B. Jones, *op.cit.*, p. 117; K. Gleditsch, *op.cit.*, p. 21.
119. K. Gleditsch, *op.cit.*, p. 21.
120. *Ibid.*, p. 21.
121. L. J. Bouchez, *op.cit.*, p. 796.
122. S. B. Jones, *op.cit.*, pp. 117-118.
123. 16 (1935) L. N. O. J., p. 227.
124. 190 L.N.T.S., p. 241.

125. 220 C.T.S., p. 372; 108 B.F.S.P., p. 465.

126. 82 L.N.T.S., p. 113.

127. P. De Laparadelle, *op.cit.*, pp. 206-10.

128. *Ibid.*

129. S. B. Jones, *op.cit.*, p. 119.

۱۳۰. به پاورقی ۱۲۳ رجوع شود.

۱۳۱. برای تاریخچه اختلافات مرزی بین ایران و عراق و اروندرود رجوع شود به: پارسادوست، منوچهر، پیشین، به ویژه صص ۵۷-۱۱۹.

132. 190 L.N.T.S., p. 241.

۱۳۳. به پاورقی شماره ۱۳۱ رجوع شود.

۱۳۴. یک رودخانه همچنین ممکن است به عنوان محلی بی طرف که به هیچ یک از دو کشور متعلق نیست تلقی شود. رجوع شود به:

J. C. Garlomango, *El Derecho Fluvial Internacional*, (Buenos Aires, de Martino, 1913), pp. 4-8, quoted by G. Glos, *op.cit.*, p. 231.; A.O, Cukwurah, *op.cit.*, p.46.0.

علائم اختصاری

A/CONE: International Conference (U.N.)

Ann. Dig. P.I.L.C.: Annual Digest (and Report) of Public
International Law Cases

B.F.S.P.: British Foreign States Papers.

B.T.S.: British Treaty Series.

Cmd: Papers Presented to Parliament by Command of His
(Her) Majesty (Comment Papers) 1 - 9889 (199-56)

Cmnd: 1- (1956-)

C.T.S.: Consolidated Treaty Series.

H.C.T.: Hertslet's Commercial Treaties.

I.C.L.Q.: International Comparative Law Quarterly.

I.L.A.: International Law Association.

J.E.Coast. L. Journal of Estuarine Coastal Law.

J.P.:	Justice of Peace.
L.N.O.J.:	League of Nations Official Journal.
L.N.T.S.:	League of Nations Treaty Series.
Mani. L.J.:	Manitoba Law Journal.
M.E.T.:	The Map of Europe by Treaty.
M.F.A.:	Ministry of Foreign Affairs.
M.L.J.:	Madras Law Journal.
N.R.:	Nouveau Recueil de Traités.
N.R.G.:	Nouveau Recueil General de Traités.
O.U.P.:	Oxford University Press.
T.I.A.S.:	Treaties and other International Acts Series (U.S.)
U.N.Doc:	United Nations Document.
U.K.T.S.:	United Kingdom Treaty Series.
U.N.T.S.:	United Nations Treaty Series.
U.S.T.S.:	United States Treaty Series.
U.S.S.C.R.:	United States Supreme Court Reports.
U.P.:	University Press.