

بسم الله الرحمن الرحيم

جنبه‌های نظامی

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

ترجمه : بهمن آقائی

نشریه « بررسی حقوق بین الملل در هلند » در نخستین شماره سال ۱۹۸۵ مقاله‌ای تحت عنوان جنبه‌های نظامی کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها منتشر نموده است.^۱ مقاله مذکور در باره علل عدم توجه کافی به امور نظامی در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و مسائل مربوط به خلع سلاح و دیپلماسی دریائی کشورها که در ارتباط با حقوق دریاهاست ، بحث کرده که خلاصه آن بدین شرح است :

یادآوری این نکته بجاست که اثرات کنوانسیون ۱۹۸۲ بر مسائل مربوط به صلح و امنیت ، خود تحت تأثیر نحوه فعالیت کنفرانس حقوق دریاها و نیز موقعیت زمانی شکل گرفتن کنوانسیون مزبور بوده است . در فهرست مطالبی که به سال ۱۹۷۲ بعنوان دستور کار کنفرانس سوم حقوق دریاها تصویب گردید ، جایی برای مسائل نظامی منظور نشده بود . در کنوانسیون هم از مناطق صلح ، مناطق غیر نظامی و پیمان ۱۹۷۱

1 - R.W.G.De Muralt , the military Aspects of the U . N . Law of the sea convention , Netherlands International Law Review , 1985, VI. XXX 11 Issue 1 pp.

مسکو) که قراردادادن تسلیحات اتمی و دیگر سلاحهای انهدام دسته‌جمعی را در بستر دریاها و اقیانوسها و زیر بستر آنها منع می‌نماید (ذکری به میان نیامده است. البته این بدان معنی نیست که در کنوانسیون ۱۹۸۲ تلاشی در زمینه اشاره به مسائل مربوط به صلح و امنیت صورت نگرفته است در سال ۱۹۷۶ طی اجلاس کنفرانس سوم حقوق دریاها، در باره «استفاده صلح آمیز از اقیانوسها: مناطق صلح و امنیت» بحثهایی بعمل آمد، اما فقط ۱۷ هیأت نمایندگی از میان ۱۵ کشور شرکت کننده در اجلاس، در این مباحث حاضر شدند، و تنها نتیجه مثبت این مباحث ماده ۸۸ کنوانسیون بود که مقرر می‌نماید دریاها و آزاد باید به منظور مقاصد صلح آمیز مورد بهره‌برداری قرار گیرند. آمریکا و شوروی در این مباحث شرکت داشتند. هیأت روسی متذکر شد بهتر است مسأله استفاده صلح آمیز، مانع از فعالیت نظامی بطور کلی، نباشد. بطور خلاصه مذاکرات و مباحث سال ۱۹۷۶ نتوانست در باره فعالیتهای نظامی پیشنهادهای استواری ارائه دهد، گرچه تعداد زیادی از هیأت‌های نمایندگی در خصوص وضع محدودیتهای قویتر برای فعالیت نظامی علاقه نشان می‌دادند.

ممکن است این سؤال پیش آید که چرا این تمایلات هیأت‌های شرکت کننده و آنچه در کنوانسیون ذکر شده است این اندازه تفاوت وجود دارد؟ جواب این سؤال را باید در نحوه کار کنفرانس و نیز در شرایط سیاسی حاکم بر دهه گذشته، جستجو کرد. در کنفرانس از روش اجماع استفاده میشد و حتی المقدور از رأی‌گیری نسبت به متون ارائه شده اجتناب می‌گردید. در کنفرانس میان منافع کشورهای که نیروی دریائی قدرتمند دارند از یک طرف و کشورهای که دارای مناطق دریائی وسیع هستند و خواستار اعمال صلاحیت ملی میباشند و نیز کشورهای که خواهان کنترل تنگه‌های مهم‌اند، تعارض وجود داشت. در نتیجه کنفرانس نتوانست برای

ملاحظات نظامی راه حلی ارائه نماید. نظر به اینکه مسائل نظامی بسیار حساس‌اند، کشورهای که دارای ناوگان بزرگ دریائی میباشند نهایت سعی خود را بکار می‌برند تا در مباحث، موضوع استفاده نظامی از دریاها مطرح نشود.

از لحاظ جنبه‌های نظامی، مقایسه بین قواعد جاری حقوق بین‌الملل و آنچه کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می‌نماید مفید است. حقوق دریاها سرکب از قواعد عرفی موجود، ضمن اولین کنفرانس حقوق دریاها در ۱۹۵۸ تا حدود زیادی تدوین گردید. تعداد قابل ملاحظه‌ای از کشورها عضو کنوانسیونهای چهارگانه‌ای نیستند که نتیجه کنفرانس فوق‌الذکر بود و این مطلب بدان معنی است که کشورهای غیر عضو خود را فقط در همان حدودی متعهد و ملزم به رعایت مفاد این کنفرانس می‌دانند که مربوط به تدوین حقوق عرفی است و بنابراین در قبال بخشهایی از کنوانسیون که واجد حالت قراردادی‌اند (و در واقع به منزله گسترش دامنه حقوق دریاها محسوب میشوند) متعهد نمی‌باشند.^۲

تفسیر برخی از مواد حساس کنوانسیون ۱۹۸۲ مسائل بحث‌انگیزی را پیش می‌آورد. برخی از کشورها در هنگام امضای کنوانسیون بعنوان بیانیه عقایدی ابراز نموده‌اند که با مفاد کنوانسیون هماهنگی ندارد. گرچه کنوانسیون ۱۹۸۲ اعلام تحفظ یا احتیاط (Reservation) را منع کرده است ولی اعلامیه‌های تفسیری، طبق ماده ۳۱ مجاز تلقی شده است. در نتیجه کشورها ضمن اعلامیه یا بیانیه تفسیری خود مطالبی

۲. کنفرانس اول (۱۹۵۸) و دوم (۱۹۶۰) نتوانستند مسائل کشورهای جهان را درباره مناطق دریائی حل نمایند. در سال ۱۹۵۸ پیشنهادهائی درباره تنظیم عبور کشتیهای جنگی از آبهای ساحلی و اخذ اجازه قبلی یا اعلام قبلی عبور آنها مورد بحث قرار گرفته بود، که قبول نشد و رد گردید.

را تکرار نموده‌اند که در خلال مذاکرات ۹ ساله‌ای که منجر به انعقاد آن گردید، مطرح و رد شده بود. احتمالاً بهنگام الحاق یا تصویب کنوانسیون نیز کشورهای دیگر تفسیرهای دیگری را مطرح خواهند کرد. مسأله جنبه‌های نظامی حقوق دریاها از جمله مسائلی است که غالباً در بیانیه کشورهای منعکس شده است. در مورد کنوانسیون بطور کلی میتوان گفت:

۱. کنوانسیون ۱۹۸۲ هنوز لازم‌الاجراء نشده است، ولی برخی از کشورها در قبال آن طوری عمل می‌کنند که حالتی شبیه مقررات لازم‌الاجراء را به خود می‌گیرد.

۲. در برخی از موارد کنوانسیون ۱۹۸۲ راه حلی ارائه نمی‌نماید.

۳. برخی کشورها کم و بیش مصمم‌اند که در قبال کنوانسیون نظرات خاصی را قبل و بعد از لازم‌الاجراء شدن آن حفظ نمایند، حتی اگر این نظرات مغایر با کنوانسیون باشد.

اکنون به بررسی سوادی از کنوانسیون ۱۹۸۲ که دارای اهمیت نظامی هستند می‌پردازیم و در حد امکان قواعد موجود و مقررات جدید را مقایسه می‌کنیم.

* مطابق ماده ۱۹، پاراگراف دوم از A تا F، برخی از فعالیت‌های نظامی با مفهوم عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی مغایرت دارد. ماده ۲. نیز زیر دریائیه‌ها را ملزم می‌نماید که هنگام عبور از دریای سرزمینی دیگران بر روی آب حرکت نمایند و پرچم خود را به حالت نمایان قرار دهند. مفاد این دو ماده با ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ مطابقت دارد.

ماده ۲ دارای عناصری مشترک با ماده ۱۵ و ۱۷ کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ است. مطابق این ماده دولت ساحلی میتواند قوانین و مقرراتی در باره عبور بی‌ضرر وضع نماید. در اجلاس نهم کنفرانس حقوق دریاها

(۱۹۸۰) کشورهای آرژانتین ، چین ، اکوادور ، ماداگاسکار ، پرو و فیلیپین اصلاحیه‌ای پیشنهاد کردند که بر طبق آن عبور کشتیهای جنگی از دریای سرزمینی ، بعنوان عبور بی‌ضرر ، منوط به کسب اجازه یا اعلام قبلی بود . کشورهای صاحب ناوگان بزرگ دریائی با این پیشنهاد مخالفت کردند . در خلال اجلاس یازدهم (۱۹۸۲) گروهی متشکل از ۳۰ هیأت نمایندگی اصلاحیه‌ای پیشنهاد کردند و خواستار اضافه نمودن فهرست موضوعاتی شدند که دولت ساحلی میتواند در باره آنها و در ارتباط با عبور بی‌ضرر به وضع قانون بپردازد (از قبیل ملاحظات امنیتی) . این پیشنهاد پس از قرائت یک اعلامیه پس گرفته شد .^۳ در اعلامیه آمده بود که هدف از اصلاحیه پیشنهادی روشن کردن مفاد ماده ۱۹ و ۲۰ است . این مواد در قبال بی‌ضرر نبودن عبور به پیش‌بینی تضمین‌هایی سپردازد و دولت‌های ساحلی بر همین اساس خود را در اقدام لازم برای دفاع از

۳ . در جریان کنفرانس سوم حقوق دریاها ، ایران از جمله دولتهای طرفدار کسب اجازه قبلی برای عبور بی‌ضرر ناوهای خارجی از آبهای سرزمینی بود و از این نظر دفاع می‌نمود و نیز در زمره پیشنهاد کنندگان اصلاحیه مذکور در فوق بود . قدرتهای بزرگ بحری و در رأس آنها آمریکا با ترفندهای مختلف منجمله تهدید به ترک کنفرانس و ایجاد بن‌بست در کنار آن تلاش کردند تا از درج مواد مربوط به استفاده ناوهای جنگی از عبور بی‌ضرر به شرط کسب اجازه یا اطلاع قبلی ، جلوگیری کنند . در نهایت قرار شد که پس از قرائت اعلامیه‌ای توسط رئیس کنفرانس ، پیشنهاد دولتهای سزبور پس گرفته شود . در این اعلامیه که هیچ کشوری هم بدان اعتراض ننموده ، آمده است : « بانیان اصلاحیه با علم به اینکه حق قانونگذاری برای عبور ناوهای جنگی خارجی را از دریای سرزمینی و کسب اجازه یا اعلان قبلی را مطابق عرف متداول و روح مفاد کنوانسیون ، در مورد عبور بی‌ضرر ، برای خود محفوظ میدارند و هدف از ارائه اصلاحیه صرفاً دادن صراحت بیشتر به این حق مسلم در متن طرح کنوانسیون بوده است ، اینک برای کمک به تسهیل کار کنفرانس و دستیابی به اتفاق نظر از پا فشاری در رأی‌گیری خودداری می‌نمایند . » (نقل از گزارش هیأت جمهوری اسلامی ایران در اجلاس یازدهم سوئین کنفرانس حقوق دریاها) . « مترجم »

امنیت خویش محقق میدانند. ملاحظه میشود که در هر دو مورد تلاشهایی که برای محدود کردن عبور کشتیهای جنگی بعمل آمد موفقیت آمیز نبود. اما کشورهای زیر بهنگام امضاء کنوانسیون، طبق ماده ۳۱. بعنوان بیانیۀ تفسیری، علاوه بر موارد مربوط به مسائل دیگر، به مطالب فوق نیز اشاره نمودند و متذکر شدند که عبور کشتیهای جنگی منوط به اعلام قبلی است. کشورهای مذکور عبارتند از دماغه سبز (کیپ ورده)- فنلاند، ایران^۴، عمان، رومانی، سائوتومه و پرنسیپ، سودان، سوئدو، یمن. مصر در هنگام اعلام الحاق یا تصویب کنوانسیون بیان کرده است که کشتیهای جنگی باید اجازه قبلی بگیرند.

مقایسه بین وضعیتی که مؤسس براساس کنوانسیون ۱۹۸۲ است و وضعیت ناشی از کنوانسیون ۱۹۵۸ بین ملاحظات زیر است:

۱. در کنوانسیون ۱۹۵۸ مربوط به دریای سرزمینی و منطقه مجاور، مقررات خاصی که ناظر به عبور کشتیهای جنگی باشد وجود ندارد.^۵
۲. روشی که در کنفرانس ۱۹۵۸ اعمال شده بود با روش کنفرانس

۴. دولت جمهوری اسلامی ایران هنگام امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها اعلام نموده است: «به استناد حقوق بین الملل عرفی، مقررات ساده ۲۱ بادر نظر گرفتن ساده ۱۹ (در مورد معنای عبور بی ضرر) و ساده ۲۵ (در مورد حق صیانت کشورهای ساحلی) حقوق کشورهای ساحلی را در ارتباط با امنیت سرزمینی آنها و وضع قوانین و مقررات، از جمله الزامات راجع به کسب اجازه قبلی را برای کشتیهای نظامی که قصد عبور بی ضرر از آبهای سرزمینی دارند، محفوظ میدارد.» (اعلامیه دولت جمهوری اسلامی ایران هنگام امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در سرنته گویی).

اعلامیه فوق با سیاست کلی ایران در قبال مساله عبور ناوهای جنگی و نیز قانون آبهای ساحلی محبوب ۱۳۱۳ مطابقت دارد. «مترجم»

۵. پیش نویس کنوانسیون دارای مقرراتی در این باره بود، اما بهنگام رأی این سوار حذف شد.

سوم حقوق دریاها متفاوت بود. در کنفرانس سوم حقوق دریاها، تا جایی که امکان داشت از رأی‌گیری اجتناب میشد ولی در کنفرانس ۱۹۵۸ در خصوص هر ماده و هر اصلاحیه‌ای رأی‌گیری انجام میگرفت.

بهرحال، با توجه به رد پیشنهاد اصلاحی، فعلا برای تفسیر کنوانسیون ۱۹۵۸ دو روش وجود دارد، که هر دو نیز به یک نتیجه میرسد. عده‌ای استدلال می‌کنند که مقرراتی وضع نشده است، بنابراین باید دید عرف مرسوم بین‌المللی چیست. این استدلال معمولا به این نتیجه میرسد که اجازه قبلی یا اعلام قبلی ضرورت ندارد. برخی دیگر میگویند که اگر فرض کنیم کنوانسیون ۱۹۵۸ ناظر بر همه کشتیها از جمله کشتیهای جنگی است، این کشتیها مجاز به عبور بی‌ضرر هستند. معهذا کشورهای بلوک شرق بهنگام امضای کنوانسیون ۱۹۵۸ (که بر خلاف کنوانسیون ۱۹۸۲ اعلام تحفظ را منع نکرده است) تحفظ خود را اعلام نموده و متذکر شده‌اند که خود را محق میدانند که عبور کشتیهای جنگی را فقط با اجازه قبلی مجاز بشمارند.

البته در حال حاضر بلوک شرق برداشت متفاوتی دارد، زیرا پس از سال ۱۹۵۸ نیروی دریائی شوروی گسترش قابل ملاحظه‌ای پیدا کرده است و در نتیجه این کشور علاقمند به داشتن آزادی بیشتر جهت عبور از آبهای ساحلی دول دیگر است. عامل دیگری که در این باب باید مورد توجه قرار گیرد آنستکه در سال ۱۹۵۸ آبهای ساحلی بطور کلی، محدودتر از امروز بودند، کنوانسیون ۱۹۵۸ عرض دریای سرزمینی را تحدید نمی‌کرد ولی عقیده عمومی بر آن بود که این عرض نباید از ۱۲ مایل تجاوز نماید. بهنگام تشکیل دوسمین کنفرانس حقوق دریاها به سال ۱۹۶۰ نیز وضعیت تغییری نکرد و در مورد این محدوده توافقی بعمل نیامد. طبق آمار سال ۱۹۸۳ بیش از ۲۳ کشور عرض دریای

سرزمینی خود را ۱۲ مایل اعلام کرده‌اند. ماده سوم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیز حداکثر ۱۲ مایل را برای دریای سرزمینی پیش‌بینی کرده است. بی‌شک عرض وسیعتر جهت دریای سرزمینی محدودیتهای زیادتری برای کشتیهای جنگی ایجاد می‌کند.

*ماده ۲۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ مساله عبور بی‌ضرر کشتیهای را که با انرژی اتمی حرکت میکنند و یا حامل مواد خطرناک هستند، تنظیم می‌نماید. بدین ترتیب کشتیهای جنگی اتمی و کشتیهای جنگی حامل سلاحهای اتمی شامل مقررات ماده مزبور میشوند. در اجلاس نهم کنفرانس سوم حقوق دریاها به سال ۱۹۷۶، دولت هند با حمایت ده کشور دیگر، سعی نمود اینگونه کشتیهای جنگی را از حق عبور بی‌ضرر محروم نماید. این پیشنهاد از حمایت کافی برخوردار نشد و در «متن واحد مذاکره» (متنی که در واقع پیش‌نویس کلی کنوانسیون ۱۹۸۲ محسوب میشود) ذکر نگردید. دولت یمن هنگام امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ اعلام نمود که از این کشتیها برای عبور بی‌ضرر اجازه قبلی میخواهد. همچنین یمن (صنعا) که در نزدیکی تنگه باب المندب (در دهانه جنوبی دریای سرخ) قرار دارد، متذکر شد که برای تنگه‌ها رژیم خاص جداگانه‌ای را، با این عنوان که وضعشان از لحاظ مقررات متفاوت با قواعد مربوط به دریای سرزمینی باشد، قبول ندارد. یادآوری می‌کنیم که کنوانسیون ۱۹۵۸ مساله عبور اینگونه کشتیها را مطرح نمی‌کند.

*ماده ۲۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ نه تنها موارد مغایر با عبور بی‌ضرر را ذکر نمی‌نماید بلکه حق کشور ساحلی را، برای جلوگیری موقت عبور هرگونه کشتی، در مناطق معین به دلائل امنیتی، منجمله تمرین تسلیحات، مطرح میکند.

*ماده ۲۹ به تعریف کشتیهای جنگی اختصاص دارد و مشابه ماده ۸،

- بند دوم از کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در باره دریای آزاد است .
- *در ماده ۳ آمده است که کشتیهای جنگی بایستی قوانین و مقررات کشور ساحلی را مراعات کنند و در صورت درخواست کشور ساحلی ، دریای سرزمینی آن کشور را ترک نمایند . متن این ماده تا حدودی محکمتر از ماده ۲۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ در باره دریای سرزمینی و منطقه مجاور است ، زیرا در کنوانسیون ۱۹۸۲ پیش بینی شده که کشتی جنگی در صورت درخواست کشور ساحلی بایستی « بلافاصله » محل را ترک نماید .
- *ماده ۳۱ ناظر به مسوولیت دولت صاحب پرچم برای خسارات ناشی از کشتیهای جنگی است . کنوانسیون ۱۹۵۸ به این مطلب اشاره ندارد ، مع هذا کشور ساحلی میتواند طبق حقوق بین المللی عرفی از کشور صاحب پرچم بخاطر خساراتی که کشتیهای جنگی وارد آورده اند تقاضای جبران نماید ، در واقع ماده ۳۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ تدوین و تنظیم حقوق بین الملل عرفی محسوب میشود .
- *ماده ۳۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ نسبت به مسوولیت کشتیهای جنگی و کشتیهای غیرتجاری تأکید می نماید . مواد ۹۵ و ۹۶ از بخش هفتم کنوانسیون ۱۹۸۲ که مربوط به دریای آزاد است ، به طرح مساله مسوولیتهای فوق میپردازد .
- *مواد ۳ تا ۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز در باره عبور از تنگه هاست . در اثر گسترش عرض دریای سرزمینی ، بیش از یکصد تنگه که مورد استفاده کشتیرانی بین المللی میباشد و قبلا بخشی از دریای آزاد محسوب میشدند ، بصورت قسمتی از دریای سرزمینی درآمده اند . کنوانسیون ۱۹۸۲ برای تنگه هائی که بخشی از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی را به یکدیگر متصل می نماید رژیم خاصی در نظر گرفته است که « عبور ترانزیتی » خوانده میشود ، این رژیم شامل هواپیماها نیز میگردد . در اینجا،

بین کشتیها و هواپیماهای نظامی با کشتیها و هواپیماهای غیرنظامی هیچگونه تمایز قائل نشده‌اند. رژیم مزبور قائل به حقوقی گسترده‌تر از عبور بی‌ضرر است. محدودیت‌هایی که در رژیم عبور ترانزیتی وضع شده است مربوط می‌شود به: ایمنی کشتیرانی و پرواز بر فراز تنگه، جلوگیری از آلودگی، منع تخلیه و بارگیری کالا یا ماهیگیری، یعنی محدودیت‌هایی که همگی آنها بمنظور تأمین عبور مداوم و بلا انقطاع کشتیهاست. در صورتیکه یک تنگه تنها راه عبور نبوده و راههای مشابه دیگری هم موجود باشد، رژیم ترانزیتی اعمال نمی‌گردد و رژیم عبور بی‌ضرر اعمال می‌شود. چنانچه تنگه‌ای آبهای سرزمینی کشوری را به دریای آزاد متصل نماید این رژیم مورد توجه قرار می‌گیرد (ماده ۵۴) و در این صورت حق عبور بی‌ضرر قابل تعلیق نیست.

کنوانسیونهای بین‌المللی که از قدیم‌الایام رژیم عبور برخی از تنگه‌ها را تعیین نموده‌اند تحت تأثیر کنوانسیون ۱۹۸۲ نخواهند بود. نظر ما به رژیم عبور از تنگه‌هایی مانند بسفور و داردانل است، که قرارداد ۱۹۳۶ «مونترو» رژیم عبور از آنها را پیش‌بینی کرده است. در کنوانسیون ۱۹۵۸ مربوط به دریای سرزمینی و منطقه مجاور، فقط یک ماده (ماده ۱۶) به تنگه‌های بین‌المللی اختصاص دارد و این ماده تعلیق حق عبور بی‌ضرر را از تنگه‌هایی که دو بخش از دریای آزاد و یا بخشی از دریای آزاد را به دریای سرزمینی کشور متصل می‌نماید منع کرده است. در ۱۹۵۸ با توجه به محدودیت میزان عرض دریای سرزمینی اهمیت این مساله زیاد نبود. سالهاست که حقوق بین‌الملل عمومی بطور کلی حق عبور از طریق تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی را پذیرفته است و آمریکا و شوروی نیز معتقدند که حقوق موجود ناظر بر قبول حق عبور آزاد کشتیهای تجاری و جنگی میباشد.

در خلال کنفرانس سوم حقوق دریاها مخالفت‌های سختی علیه عبور آزاد کشتیها و هواپیماهای نظامی ابراز میشد، اما عبور آزاد کشتیهای تجاری بعنوان اقدامی، که به نفع همه کشورهاست، تلقی میگردید. چهار کشور مالزی، مراکش، عمان و یمن با قبول اعمال رژیم خاص بر تنگه‌ها مخالف بودند.

در سال ۱۹۷۶ اسپانیا و یونان پیشنهاد کردند که مقرر شود زیردریائیها ملزم به عبور از سطح آب باشند، مگر اینکه کشور ساحلی اجازه عبور از زیر آب را به آنها داده باشد ولی این امر در «متن واحد مذاکره» درج نشده بود. در طول سالهای بعد نیز تعداد زیادی اصلاحیه پیشنهاد شد که هیچکدام از حمایت کافی برخوردار نگردید.

توجه به اعلامیه‌های تفسیری همراه با امضای کنوانسیون مفید است. در اعلامیه یمن صریحاً کسب اجازه ذکر شده است. اعلامیه فیلیپین به اندازه کافی روشن نیست. در این اعلامیه آمده است: تنگه‌هایی که آبهای داخلی فیلیپین را به منطقه انحصاری اقتصادی یا آبهای آزاد متصل مینماید مشمول رژیم خاص حاکم بر تنگه‌ها نمیشوند. اگر منظور اعلامیه تنگه‌های داخل مجمع‌الجزایر فیلیپین باشد این مطلب را میتوان درست دانست، در غیر اینصورت صحیح نیست. یونان معتقد است که تعداد زیادی تنگه در دریای اژه وجود دارد و این کشور میتواند با توجه به مقاصد کشتیرانی و همچنین امنیت خود، تعدادی از آنها را برای عبور بین‌المللی انتخاب نماید. در این مورد باید توجه داشت که حقوق بین‌الملل عمومی برای مسیرهایی که در طول سالهای گذشته مورد استفاده معمولی کشتیرانی بین‌المللی بوده‌اند اهمیتی خاص قائل است، اما یونانیها به این امر اشاره نکرده‌اند. عمان که در دهانه تنگه هرمز

واقع است اعلام نموده است که مواد مذکور و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نمی‌تواند مانع از اتخاذ اقدامات مقتضی آن کشور برای حفاظت از منافعش در صلح و امنیت باشد.

* بندیک ماده ۱۳۹، کشتیهائی را که در حال عبور از تنگه‌ها هستند از تهدید دولت ساحلی و یا استفاده از زور، که مغایر با اصول حقوق بین‌المللی مندرج در منشور ملل متحد است، منع نموده است. این ماده دولت صاحب پرچم کشتی را، که در حال عبور ترانزیتی است، مکلف و متعهد می‌سازد ولی به کشور ساحلی حق نمیدهد که به خاطر وقوع یا احتمال وقوع عملی مغایر تعهدات مزبور از عبور ترانزیتی جلوگیری نماید. ایران نیز که در کنار تنگه هرمز قرار گرفته اعلام نموده است که فقط برای دولتهائی قائل به حق عبور ترانزیتی است که عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ باشند، زیرا این قسمت از مقررات کنوانسیون حالت عرفی ندارد.

بطور کلی میتوان گفت که کنوانسیون ۱۹۸۲ نسبت به کنوانسیون ۱۹۵۸، جهت عبور از تنگه‌ها رژیم آزادتری را مد نظر قرار میدهد ولی این امر با توجه به جنبه‌های دیگر مساله، محدود میشود. گسترش عرض دریای سرزمینی و تعریف دقیقتر از آنچه مجاز است و آنچه مجاز نیست (در باره عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت) مقایسه میان مقررات دو کنوانسیون را در آنچه مربوط به رژیم عبور از تنگه‌های بین‌المللی است دشوار مینماید. بنظر میرسد تا جائیکه تنگه‌ها بخشی از دریای سرزمینی هستند، طبق کنوانسیون ۱۹۵۸ حق عبور بی‌ضرر و بدون وقفه، منجمله برای کشتیهای جنگی، منظور شده است در حالیکه این رژیم با رژیم حق عبور بی‌ضرر «بطور کلی» تفاوت دارد یعنی قابل تعلیق نمی‌باشد. تناقضهای موجود بین

قواعد ۱۹۵۸ و آنچه عملاً اجراء میگردد. ۶ احتمالاً بعد از لازم الاجراء شدن کنوانسیون ۱۹۸۲ از بین خواهد رفت ، ولی اعلامیه های کشورها کار عبور از برخی تنگه ها را با مشکلاتی روبرو خواهند کرد .

* مواد ۶ و ۸ . کنوانسیون ۱۹۸۲ پیش بینی هایی در خصوص منطقه انحصاری اقتصادی دارد که بطور سر بسته به اسورنظامی هم مربوط میشود . برخی از کشورها در خلال سالهایی که مذاکرات کنفرانس حقوق دریاها جریان داشته است خواستار آن بوده اند که اشاره به اسور نظامی روشن تر باشد ولی عملاً این پیشنهاد مورد حمایت قرار نگرفت . در بخشهایی از سوادفوق به ساختن تأسیسات و جزایر مصنوعی ، فقط با اجازه دولت ساحلی ، اشاره شده است . طبعاً این تأسیسات ، تأسیسات شامل نظامی هم میشود . ماده ۸ . عین مقررات ماده ۶ را در باره فلات قاره جاری میداند . برخی از کشورها در تفسیرهای خود اشاره کرده اند که در منطقه انحصاری اقتصادی ، بدون اجازه دولت ساحلی ، انجام تمرینات نظامی را نمی پذیرند . مواد ۶ و ۸ . کنوانسیون ۱۹۸۲ بایند دوم و ششم ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ در باره فلات قاره مشابهت هایی دارند .

* مواد ۸۶ تا ۱۲ . کنوانسیون ۱۹۸۲ مربوط به دریای آزاد است . مفاد مواد ۸۶ تا ۱۱۵ غالباً کم و بیش مشابه مقررات کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در باره دریای آزاد است ، مفاد ماده دیگر تا حدود زیاد برگرفته از کنوانسیون ۱۹۵۸ در باره ماهیگیری و حفظ منابع زنده دریای آزاد است .

در خصوص استفاده نظامی از دریای آزاد نکات زیر قابل ملاحظه اند :

۶ . برای نمونه ، زیر دریایی ها در تنگه ها همچنان از زیر آب حرکت می کنند ، این روش دنباله روش کار گذشته و مربوط به زمانی است که عرض دریای سرزمینی سه مایل بوده است و در نتیجه زیر دریایی ها عملاً در درون دریای آزاد بوده و بدین جهت در زیر آب می مانده اند .

۱. طبق ماده ۸۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ دریای آزاد بایستی برای مقاصد صلح آمیز مورد استفاده قرار گیرد. ماده ۱۴۱ نیز صریحاً بهمین امر اشاره مینماید. در بند دوم ماده ۵۸ هم گفته شده است که مقررات مواد ۸۸ تا ۱۱۵ تا حد امکان شامل منطقه انحصاری اقتصادی نیز میگردد. معهدا اعمال این مواد در عمل بسیار محدود گردیده و معنی استفاده از دریا برای «مقاصد صلح آمیز» به بوته فراموشی سپرده شده است. در اجلاس بیست و سوم مجمع عمومی سازمان ملل به سال ۱۹۶۸ در باره معنی واقعی استفاده صلح آمیز از دریا مباحثاتی مطرح بود. در آن زمان شوروی میخواست استفاده نظامی از کف اقیانوس را منع نماید ولی آمریکا اصرار داشت که اینگونه استفاده‌ها را فقط زمانی باید منع کرد که در راه مقاصد صلح آمیز نبوده و یا با منشور ملل متحد یا حقوق بین الملل مطابقت نداشته باشد. مباحثات نیز به جایی رسید که شوروی با آمریکا هم عقیده گردیدند.

با توجه به این وضعیت برخی از دانشمندان در باره ماده ۸۸ گفته‌اند که مفاد این ماده فقط متضمن نوعی نصیحت است و بیشتر از آنکه توجیه یک وضع جدید باشد باعث موجب بی اثر شدن کنوانسیون است.

۲. ماده ۳۰۱ نیز دارای همین وضع است این ماده استفاده از زور را علیه کشورهای دیگر مغایر با اصول حقوق بین الملل مندرج در منشور ملل متحد میداند. عنوان این ماده تا حدودی گمراه کننده است و به «استفاده‌های صلح آمیز از دریاها» اشاره دارد. میدانیم که جنبه‌های نظامی مساله از حساسیت فراوان برخوردار است اما کنوانسیون ۱۹۸۲ هیچ معیاری بدست نمیدهد تا معلوم نماید کدام نوع استفاده نظامی از دریا مجاز است و ممکن است تحت عنوان فوق قرار گیرد. با توجه به اینکه امور نظامی بطور کلی منع نشده‌اند و پیشنهادهای وارد در این موضوع به تصویب نرسید، میتوان نتیجه گرفت که فعالیت نظامی پذیرفته شده است.

به منظور اعمال حقوق بین الملل در دریاهاى آزاد اهمیت عملی وظائف کشتی‌های جنگی بسیار زیاد است. کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز یک وظیفه جدید یعنی جلوگیری از قاچاق مواد مخدر و پخش برنامه‌های مخابراتی غیر مجاز را بدانها اضافه کرده است. اینکه کدام کشتیها و هواپیماها میتوانند به این کار بپردازند در ماده ۱۱ و بند ۵ ماده ۱۱۱ آمده است.^۷

این قسمت از کنوانسیون از جمله مباحثی بود که در مورد آن بین هیأت‌های نمایندگی شرکت کننده در اجلاس‌های کنفرانس سوم حقوق دریاها اختلاف نظر وجود نداشت.

قسمت هفتم کنوانسیون در باره حفاظت و نگهداری محیط زیست دریائی نیز از لحاظ نظامی اهمیت دارد. اعمال مقررات در این باب بعهده کشتیها و هواپیماهای جنگی و دیگر کشتیهای دولتی (ماده ۲۲۴) است، کشتیها و هواپیماهای مزبور خود ملزم به رعایت مقررات کنوانسیون، در باره حفاظت و نگهداری محیط زیست دریائی نیستند، ولی در مورد فعالیت کشتیها و هواپیماهای دولتی دول متبوع آنها باید اطمینان حاصل نمایند که فعالیتهای مذکور تا حدودی که معقول و قابل اعمال است با کنوانسیون مطابقت می‌نماید (ماده ۲۳۶).

نتیجه

در حال حاضر، ارزیابی اثرات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها کاری عجولانه است. کنوانسیون مزبور هنوز لازم‌الاجراء نشده است. در واقع نحوه عمل و رویه کشورهای جهان به دنبال کنفرانس سوم حقوق دریاها و کنوانسیون ۱۹۸۲ در حال تحول است (شاید برخی از

۷. میتوان این بند را با بند ۴ از ماده ۲۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، در باره دریای آزاد، مقایسه کرد.

کشورها که میخواستند بهنگام امضاء یا تصویب کنوانسیون اعلامیه‌ای صادر نمایند تا کنون از این کار خودداری کرده و به انتظار تحولات بعدی نشستند (باشند) اما بهرحال، نحوه عمل کشورها به مسائلی که ناشی از جنبه‌های نظامی کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها هستند تا حدودی پاسخ میدهد. بنظر میرسد که اعلامیه‌های برخی از دولت‌ها موجب الغاء نکات مهمی از امور مورد توافق در کنوانسیون باشد. در همین جهت آمریکا در جریان کنفرانس سوم حقوق دریاها تلاش فراوان نمود تا با توجه به توان دریائی گسترده خود موفق شود مساله استفاده‌های نظامی از دریا را بنحو مطلوبی در کنوانسیون منعکس نماید، اما پس از تدوین کنوانسیون از امضای آن خودداری کرد.

انگلستان نیز که یک قدرت بزرگ دریائی محسوب میشود خواستار تغییر برخی از مواد کنوانسیون است. در خلال مذاکرات نهائی که منجر به انعقاد کنوانسیون گردید برخی بده و بستانها انجام گرفت و کشورهای جهان سوم که به اهمیت استفاده از تکنولوژی و امکانات آمریکادر بهره‌برداری از منابع اعماق دریاها آگاه بودند حاضر شدند در مقابل جلب همکاری آمریکا و غرب در این زمینه، برخی از منافع دریائی آنها را پذیرا شوند.

کشورهای صنعتی غرب در حال حاضر برای امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ به صورت فعلی، تردید دارند و یا اصولا آنها مردود میدانند، در نتیجه بسیاری از کشورها نیز از امتیازاتی که داده‌اند پشیمان شده‌اند. امتیازات داده شده بیشتر در زمینه‌هایی است که دارای اهمیت نظامی میباشد و کشورهای در حال توسعه اصولا مخالف دادن اینگونه امتیازات بوده‌اند.