

جغرافیای سیاسی و حقوق بین‌الملل دریاها

دره میرحیدر* - استاد جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران
بهادر غلامی - دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران
فاطمه سادات میراحمدی - دانشجوی دکتری، جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران

پذیرش مقاله: ۱۳۹۰/۰۹/۰۷ تأیید نهایی: ۱۳۹۲/۰۴/۱۶

چکیده

از زمان آغاز تدوین حقوق بین‌الملل دریاها، عامل جغرافیا نقش مهمی را ایفا کرده است. امروزه نیز مسائلی مانند وقایع قطب شمال و منازعات میان کشورها در بسیاری از نقاط دنیا بر سر قلمروهای دریایی، نشانگر این واقعیت است که عامل مکان، نقش اساسی در بحث‌های میان کشورها درباره ادعاهای حقوقی آنها بازی می‌کند. این پژوهش بر اساس دیدگاه نئورالیستی و با روش توصیفی - تحلیلی به بررسی این مسئله می‌پردازد که عوامل جغرافیایی، چه نقشی در تدوین حقوق بین‌الملل دریاها و منازعات میان کشورها بر سر قلمروهای دریایی داشته است. در این راستا نقش عوامل موقعیت جغرافیایی، جزر و مد، شکل سواحل و وضع ناهمواری‌های ساحلی، خلیج، عمق، جریان‌های دریایی، دلتا، آبسنگ، برآمدگی جزری، تنگه، دهانه رودخانه، بسته یا نیمه‌بسته بودن دریا، مجمع‌الجزایر و منابع اقتصادی بستر دریا، در تدوین حقوق بین‌الملل دریاها مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج این پژوهش نشانگر آن است که جغرافیای سیاسی دریاها یک هویت میان‌رشته‌ای دارد؛ یعنی نقش جغرافیا، حقوق بین‌الملل، دیپلماسی، فناوری و قدرت را در چگونگی تعیین قلمروهای دریایی و بهره‌برداری دولت‌های ساحلی از آنها مورد بررسی قرار می‌دهد. در این میان جغرافیا بستر تمام این مسائل است؛ چراکه جغرافیای کشورهایی که در روند تدوین حقوق بین‌الملل دریاها حضور فعال داشته‌اند، به‌خصوص خصیصه‌های فیزیکی و ژئومورفولوژیکی سواحل آنها، نقش مهمی در تعیین وضعیت حقوقی قلمروهای دریایی داشته است. از سوی دیگر قوانینی که بر اساس منافع و با اعمال زور قدرت‌های بزرگ تصویب شده‌اند نیز، بر جغرافیای کشورها تأثیر گذاشته است.

کلیدواژه‌ها: جغرافیا، حقوق بین‌الملل دریاها، قلمرو، قلمروگستری، موقعیت جغرافیایی.

مقدمه

به‌طور کلی توسعه حقوق دریاها را نمی‌توان از توسعه حقوق بین‌الملل تفکیک کرد. این توسعه هنگامی صورت گرفت که ظهور کشورهای مستقل، به برقراری روابط واقعی بین‌المللی انجامید و جانشین روابط سلطنتی موجود در سرتاسر دوران حیات امپراتوری روم شد. این حالت از قرن شانزدهم میلادی به بعد به‌وجود آمد (چرچیل و لو، ۱۳۶۷: ۸). سابقه مباحث حقوقی دریاها نیز به سال ۱۵۹۰ میلادی برمی‌گردد. آنچه زمینه به‌وجود آمدن حقوق بین‌الملل دریاها شد، مباحث و مجادلات بین کشورهای دریایی بر سر حدگذاری مناطق دریایی بود. دانمارک اولین کشوری بود که در سال ۱۵۹۰ مسافت ۸ مایل را برای حریم دریایی خود انتخاب کرد. در نیمه قرن هفدهم نیز ایسلند و نروژ که کشورهای دریایی بودند، حریم‌های ۲۴ مایل را انتخاب کردند. با ارائه نظریه دریای آزاد هوگو گروسیوس، حقوقدان هلندی در سال ۱۶۰۹ میلادی و به‌دنبال آن نظریه دریای بسته سلدن، حقوقدان انگلیسی، این مباحث شدت گرفت و ضرورت حدگذاری مناطق دریایی بیشتر احساس شد. در سال‌های بعد با ارائه نظریه تیررس توپ و سپس معیار ۳ مایل عرض برای دریای ساحلی، از مجادلات کاسته شد؛ اما همچنان کشورهای اسکانداوی و مدیترانه عرض ۴ و ۶ مایل را قبول داشتند، و حتی برخی کشورها مانند برزیل و پرو که در کنار اقیانوس قرار داشتند، پا را از این هم فراتر گذاشته و مدعی ۲۰۰ مایل از ساحل خود شدند. این گفتمان‌ها و اختلاف نظرها که بین کشورهای دریایی وجود داشت؛ پس از جنگ جهانی اول موجب آغاز فرآیندی برای تدوین حقوق بین‌الملل دریاها شد که تا سال ۱۹۸۲ ادامه داشت. بعد از جنگ جهانی اول، ابتدا جامعه ملل در اولین اقدام خود برای از بین بردن این هرج و مرج، سال ۱۹۳۰ کنفرانس حقوق دریاها را در لاهه برگزار کرد که نتیجه‌ای دربرنداشت. سپس بعد از جنگ جهانی دوم، سازمان ملل دو کنفرانس در سال‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۶۰ برگزار کرد. درنهایت سومین کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها که در سال ۱۹۸۲ به تصویب رسید، امروزه به‌منزله یک سند قانونی و حقوقی رسمیت بین‌المللی داشته و ناظر بر رفتار دولت‌ها نسبت به محیط‌های دریایی و روابط میان آنهاست (حافظ‌نیا و کاویانی راد، ۱۳۸۳: ۱۴۳-۱۴۰).

جغرافیای سیاسی دریاها به‌منزله یک دانش نسبتاً متأخر دچار فقر ادبیات است. از ابتدای روند تدوین حقوق بین‌الملل دریاها، جغرافیا نقش مهمی در منازعات میان کشورها و تدوین قوانین داشته است؛ اما در پژوهش‌های جغرافیای سیاسی، به‌گونه‌ای جامع به تأثیرگذاری عوامل جغرافیایی بر تدوین قوانین دریایی پرداخته نشده است. از این رو مقاله حاضر به بررسی این مسئله می‌پردازد که عوامل جغرافیایی، چه نقشی در تدوین حقوق بین‌الملل دریاها و منازعات میان کشور بر سر قلمروهای دریایی داشته است.

مبانی نظری

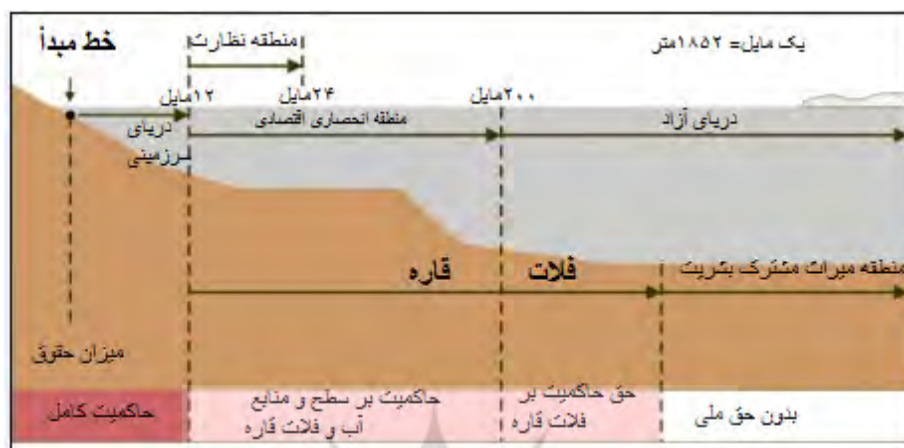
قلمروسازی^۱، یا قلمروگستری که از تلاش انسان چه به‌صورت فردی و چه به‌صورت جمعی برای اعمال نظارت انحصاری بر بخش معینی از فضا حکایت دارد (میرحیدر، ۱۳۸۴: ۱۶)، اساس نظری این مقاله را تشکیل می‌دهد. به‌طور رسمی

قلمروخواهی یا قلمروسازی یک راهبرد استفاده شده از سوی اشخاص، گروه‌ها و سازمان‌ها برای اعمال قدرت بر بخشی از فضا و محتویات آن تعریف می‌شود. راهبردی که در بردارنده یک سری از ویژگی‌هایی است که سه مورد از آن بارزتر است. نخست اینکه قلمروسازی شکلی از طبقه‌بندی با استفاده از نواحی‌ای است که هم شمول دارد و هم استثنا؛ دوم اینکه قلمروسازی می‌بایست قابلیت ارتباط داشته باشد، به‌گفته دیگر باید بتواند به‌صورت فیزیکی روی زمین نمایش داده شود، یا به‌آسانی بتوان شکل گرافیکی آن را روی نقشه مشخص کرد و سوم اینکه حفظ قلمرو نیازمند قدرت اجرایی است، از طریق حضور فیزیکی نیروهای نظامی، یا از طریق تهدید ارجاع به قانون، یا پرهیز از پذیرش اقدامات و ادعاهای مستقیم. بنابراین قلمروسازی، یک ساختار سیاسی انسان‌ساخت است که به تقسیم‌بندی فضا می‌پردازد. قلمروخواهی ذاتاً سیاسی است و ماهیت مشاجره‌آمیز دارد و بدون تقسیم بی‌رحمانه فضا به بخش‌های جداگانه و تخصیص انحصاری فضا، وجود نداشته است (بلاکسل، ۱۳۸۹: ۳۸-۳۷).

قلمروسازی در دریاها تفاوت‌هایی با فرآیند قلمروسازی در خشکی دارد. قلمروهای دریایی در واقع تداوم قلمروهای خشکی در زیر آب هستند که بر اساس اصول و قواعد حاکم بر روابط بین‌الملل در محیط دریا شکل می‌گیرند. پس اولین و مهم‌ترین عامل برای داشتن قلمرو دریایی، موقعیت کنار دریایی کشور است. قلمروگستری کشورها در دریا خیلی دیرتر از خشکی صورت گرفت و جغرافیای سیاسی دریاها یک دانش نسبتاً متأخر است. ماهیت سیال آب، وجود عوامل و عناصر دریایی، پای‌بندی به قواعد حقوق بین‌الملل دریا و اعتقاد به اصل آزادی در دریا، در این تأخیر نقش داشته‌اند و قلمروسازی در دریا را تحت تأثیر قرار داده‌اند (میرحیدر، راستی، امیری، التیامی‌نیا و سلطانی، ۱۳۸۶: ۲ و ۳). بنابراین می‌توان گفت جغرافیای سیاسی دریاها شاخه‌ای از جغرافیای سیاسی است که به بررسی عملکرد سیاست در تقسیم فضای دریاها می‌پردازد؛ ضمن اینکه توجه خاصی به تأثیرات متقابل جغرافیا و قوانین دریایی مصوب در کنوانسیون‌های حقوق دریا دارد. اولین سؤالی که به ذهن متبادر می‌شود این است که چرا سیاست به تقسیم فضای دریاها می‌پردازد؟ در پاسخ می‌توان گفت، به‌منظور شکل‌دهی به قلمروهای دریایی و بهره‌برداری حکومت‌ها از آن برای اهداف دفاعی، امنیتی، سیاسی، اقتصادی و زیست‌محیطی.

در مورد شکل‌گیری قلمروهای دریایی ما با دو نوع مسئله روبه‌رو هستیم، مسائل ساختاری و مسائل مربوط به بازیگران. مسائل ساختاری نیز بر دو نوع است: طبیعی و انسانی. ساختارهای طبیعی عبارتند از: موقعیت جغرافیایی، خصوصیات مورفولوژیک و زمین‌شناختی دریاها، سواحل، نقش عوامل و عناصر دریایی. ساختارهای انسانی نیز مصوبه‌ها و قوانین حقوق بین‌الملل دریاها هستند که در کنوانسیون‌های سازمان ملل متحد و قوانین دریایی از سوی کشورها به‌طور اختصاصی تدوین و تصویب می‌شوند. مسائل عاملیت به نقش بازیگران به‌ویژه حکومت‌ها و سازمان‌های مرتبط با مسائل دریاها برمی‌گردد. حکومت‌ها برای حفظ منافع خود، گاهی هماهنگ و گاهی در تعارض با قوانین بین‌الملل حقوق دریاها عمل می‌کنند و اینجاست که تضاد و درگیری میان کشورها از یک سو و اختلاف با سازمان بین‌المللی دریایی^۱ سازمان

ملل به وجود می‌آید. در بررسی سیاست‌هایی که از طرف حکومت‌ها در این زمینه اعمال می‌شود و برد و باخت آنها از مواهب دریاها و بستر، نباید از نقش تکنولوژی، قدرت و دیپلماسی و جغرافیای کشورها غافل ماند (میرحیدر، ۱۳۹۱).



شکل ۱. قلمروهای دریایی بر اساس کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها (۱۹۸۲)^۱

شکل ۱ قلمروهای دریایی را نشان می‌دهد که عبارتند از: دریای سرزمینی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی، فلات قاره، دریای آزاد و منطقه میراث مشترک بشریت که حقوق کشورها در هر یک از این مناطق متفاوت است. قلمروهای دریایی به تدریج و با اهداف متفاوت به وجود آمدند. ابتدا انگیزه اصلی کشورهای ساحلی برای ایجاد قلمرو، دفاعی و نظامی بود. اما ایجاد قلمرو در بستر دریا که موجب شد منطقه‌ای به نام فلات قاره به وجود آید، ناشی از انگیزه‌های اقتصادی بود (میرحیدر، ۱۳۸۶: ۳). اما به نظر می‌رسد که امروزه مسئله امنیت اهمیت بیشتری یافته است. اکنون وقایع محیطی و مسائل وابسته به امنیت، گستره‌ای از تهدیدها فرض می‌شوند و در حال تعریف سیاست‌هایی در تعیین حدود مرزهای دریایی هستند. ریشه این فرآیند به این واقعیت برمی‌گردد که مرزهای دریایی کنونی بیشتر از قبل با مفهوم امنیت پیوند خورده‌اند. مرزهای دریایی در امنیت استراتژیک، امنیت اقتصادی، امنیت مهاجرتی و امنیت اکولوژیکی کشورها نقش مهمی ایفا می‌کنند. در این شرایط جدید و در این دیدگاه جدید، مرزهای دریایی نقش مهمی را در امنیت دولت‌ها به دلیل کنترل قلمرو از جهت مهاجرتی، بهداشتی، نظامی، مالی، اقتصادی و ... ایفا می‌کنند. به گفته دیگر به گونه‌ای پارادوکسیکال، در جهانی که بیشتر جنبه تجاری و اقتصادی می‌یابد؛ مرزهای دریایی محتوای سیاسی به خود می‌گیرند، همان گونه که مرزهای خشکی نیز این چنین هستند. بنابراین امروزه ما با تغییرات کیفی، یعنی گذار از مرزهای اقتصادی که به کنترل منابع اقتصادی اختصاص پیدا می‌کرد (گاهی نیز مباحثاتی بر سر آنها هم در مفهوم کارتوگرافیک و هم در مفهوم دیپلماتیک بود)، به مرزهای امنیتی که قصد مقابله با تهدیدهای مهاجرتی و ریسک‌های محیطی و ... را دارد، مواجه ایم (ویورو و ماتئوس، ۲۰۰۴). تلاش‌های دولت‌ها برای کشاندن خطوط مبدأ خود به سمت دریا، نشان‌دهنده این مسئله است که دولت‌ها بیش از پیش نگران امنیت ملی خود هستند و با ارائه تفسیری موسع از مفهوم امنیت،

1. <http://noc.ac.uk/research-at-sea/planning-expedition/law-at-sea/law-sea>

خواهان تحکیم موقعیت خود بر قلمروهای دریایی هستند (ممتاز و رنجبریان، ۱۳۷۵). بنابراین نمی‌توان گفت که مکان و سرزمین اهمیت خود را از دست داده است. دو روند متفاوت، شامل روند جهانی‌شدن و فرا قلمروگرایی و روند قلمروسازی و قلمروخواهی در جریان است و جغرافیا در روند قلمروسازی و تدوین حقوق بین‌الملل دریاها اهمیت زیادی دارد. این اهمیت را می‌توان در روند تدوین حقوق بین‌الملل دریاها و منازعات کنونی میان کشورها بر سر قلمروهای دریایی به خوبی مشاهده کرد.

موقعیت جغرافیایی

برای داشتن قلمروهای دریایی نیاز قرارگرفتن در کنار دریاها و داشتن ساحل است و این موقعیت جغرافیایی کشورها نسبت به دریاها است که وضعیت حقوقی آنها را تعیین می‌کند. علاقه‌مندی حاکمان و دولت‌ها برای گسترش حیطه حاکمیت بر دریاها سابقه طولانی دارد. آنچه زمینه‌ساز به‌وجود آمدن حقوق بین‌الملل دریاها شد، مباحث و مجادلات بین کشورهای دریایی، بر سر حدگذاری مناطق دریایی بود (حافظ‌نیا و کاویانی راد، ۱۳۸۳). امروزه نیز موقعیت جغرافیایی نقش مهمی میان کشورها بر سر قلمروهای دریایی دارد. در این زمینه می‌توان به وضعیت قطب شمال و مباحثی اشاره کرد که از سال ۲۰۰۷ در اثر نازک‌شدن و آب‌شدن یخ‌ها بین روسیه و کشورهای آمریکا، کانادا، دانمارک و نروژ بر سر قلمروسازی و تعیین حدود فلات‌قاره بیرونی به‌وجود آمده است (دادس، ۲۰۱۰). هر یک از این کشورها به‌دنبال یافتن شواهد جغرافیایی برای گسترش قلمروهای دریایی و در نتیجه، دستیابی به منابع طبیعی موجود در قطب شمال هستند. این بین روسیه اولین کشوری است که در این زمینه اقداماتی انجام داده است و شواهدی جغرافیایی (رشته‌کوه لامونوسف^۱) را برای اثبات ادعای خود مبنی بر مالکیت بر بخشی از قطب شمال به سازمان ملل ارائه کرده است. این اقدام روسیه موجب واکنش کشورهای دیگر حاشیه قطب شمال شد و هر یک در پی شواهدی برای تسلط بر قسمتی از قطب شمال هستند. در حال حاضر بیشتر کشورهای قطب شمال در حال افزایش حضور نظامی خود در این منطقه‌اند (استراندسیرگ، ۲۰۱۰: ۱۷).

محصور بودن در خشکی - که محدودیت‌هایی را برای کشورها ایجاد می‌کند - نیز، یک موقعیت جغرافیایی است. بیش از ۳۰ کشور در جهان فاقد ساحل بوده و محاط در خشکی هستند. دولت‌های محاط در خشکی سه مسئله عمده دارند: حق کشتیرانی دول محاط در خشکی؛ دسترسی دول محاط در خشکی و دارای شرایط نامساعد جغرافیایی به منابع دریایی و دسترسی دول محاط در خشکی به دریا.

در کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو، سازمان ملل حق عبور بی‌ضرر به کشورهای محاط در خشکی را داد. این کشورها برای فعالیت بیشتر و نیز بهبود مواضع خود، در کنفرانس سوم حقوق دریاها اقدام به ایجاد گروهی متشکل از ۵۳ کشور (حدود یک‌سوم از کل شرکت‌کنندگان) کردند. کشورهایی که مخالف چنین حقی بودند (به‌ویژه فرانسه)، استدلال می‌کردند که چون دول محاط در خشکی دارای بنادری در دریا نیستند و ناو جنگی ندارند، بنابراین نمی‌توانند تابعیت کشتی‌های تجاری خود را تأیید کنند و کنترل مؤثری بر آنها داشته باشند. کنوانسیون سوم حقوق دریاها در سال ۱۹۸۲، نه تنها حق عبور

بی‌ضرر از دریای سرزمینی و آزادی کشتیرانی در آبهای ماورای آن را برای این کشورها اعطا کرده است، بلکه مقرر می‌کند که با کشتی‌های حامل پرچم این کشورها در بنادر دریایی، به همان ترتیبی رفتار خواهد شد که با سایر کشورها می‌شود. دول محاط در خشکی و کشورهای دارای شرایط نامساعد جغرافیایی، دارای حقوق دسترسی و استفاده از منابع دریایی آزاد و کلوخه‌های بستر دریا هستند. همچنین دول مزبور از استفاده‌های دیگر دریای آزاد، مثل تحقیقات علمی، کابل کشی و لوله‌گذاری در زیر دریاها نیز بهره‌مند هستند. کشورهای مزبور در جریان کنوانسیون سوم، خواستار امکان دسترسی به منابع جاندار و غیر جاندار منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره دول همجوار خود بودند. در مورد منابع غیر جاندار، خواسته‌های دول مزبور با مخالفت شدید کشورهای ساحلی روبه‌رو بود؛ زیرا به حقوق شناخته‌شده دول ساحلی در فلات قاره لطمه می‌زد. در مورد منابع جاندار، براساس این کنوانسیون، دول ساحلی باید حجم کل صید مجاز را برای همه انواع ماهی‌ها در مناطق انحصاری اقتصادی خود تعیین کنند و آن قسمت از کل صید مجاز (مازاد) که دول ساحلی قادر به بهره‌برداری از آن نیستند را برای بهره‌گیری کشورهای دیگر آزاد اعلام کنند. ماده (۱) ۱۲۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می‌کند که دول محاط در خشکی، از حق آزادی عبور از قلمرو دول ترانزیت با وسایل حمل و نقل برخوردار خواهند شد. بدین ترتیب حق ترانزیت در عمل تا حدود زیادی به شرایط و نحوه توافق دول ترانزیت و دول محاط در خشکی و نیز، اقداماتی که دول ترانزیت طبق ماده ۱۲۵ اتخاذ می‌کند، بستگی خواهد داشت. از سوی دیگر، موقعیت جغرافیایی شماری از کشورها به گونه‌ای است که دارای شرایط نامساعد جغرافیایی از لحاظ دریایی هستند. برای نمونه، برخی از آنها سواحل بسیار کمی نسبت به وسعت قلمرو زمین خود دارند (مانند عراق و زئیر)، یا موقعیت همسایگانیشان طوری است که مانع از اختصاص مناطق دریایی (به‌خصوص فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی) متناسب با طول سواحل یا وسعت سرزمینی آنها می‌شود (مانند سنگاپور و توگو)، یا منطقه انحصاری اقتصادی آنها فاقد منابع غنی طبیعی است (مانند جامائیکا و تانزانیا). طبق بخش پنجم کنوانسیون ۱۹۸۲ که مربوط به منطقه انحصاری اقتصادی است، کشورهای دارای شرایط نامساعد جغرافیایی به معنای دول ساحلی هستند که موقعیت جغرافیایی آنها به نحوی باشد که متکی به بهره‌برداری منابع جاندار مناطق انحصاری اقتصادی دول دیگر در خرده منطقه یا منطقه خود از لحاظ تأمین ماهی کافی برای احتیاجات غذایی مردم یا بخشی از آنها باشند؛ یا نمی‌توانند ادعای داشتن منطقه انحصاری اقتصادی خاص خود را بکنند (بند ۲ ماده ۷۰) (چرچیل و لو، ۱۳۶۷: ۵۳۱ و ۵۴۰). حقوق این کشورها نیز شبیه کشورهای محصور در خشکی است. عراق از جمله کشورهایی است که از لحاظ دریایی دارای شرایط نامساعد جغرافیایی است. این کشور در شرایط جزر و مد، بین ۱۵ تا ۶۰ کیلومتر مرز آبی با خلیج فارس دارد. اصولاً یکی از دلایلی جنگ‌های متعدد در منطقه، عدم دسترسی آسان عراق به خلیج فارس بوده است. به همین دلیل حکومت‌های مختلف در عراق با سیاست‌هایی چون مذاکره و دیپلماسی و جنگ و منازعه، برای رفع این نقیصه جغرافیایی تلاش کرده‌اند (ملکی، ۱۳۸۳: ۶۳-۶۲).

روش پژوهش

در این پژوهش از روش توصیفی - تحلیلی بهره گرفته شده است. برای پاسخگویی به این مسئله که عوامل جغرافیایی، چه نقشی در تدوین حقوق بین‌الملل دریاها و منازعات میان کشورها بر سر قلمروهای دریایی داشته، داده‌ها و اطلاعات

لازم به‌شيوه کتابخانه‌ای و جست‌وجوی رایانه‌ای جمع‌آوری شدند؛ بدین صورت که اصول و موادی که در حقوق بین‌الملل دریاها بُعد جغرافیایی دارند، استخراج شده و سپس با تجزیه و تحلیل چگونگی و چرایی تصویب این قوانین با استفاده از شیوه کیفی، به بررسی نقش عوامل جغرافیایی، به‌خصوص جغرافیای طبیعی کشورها، در تدوین قوانین و نیز منازعات میان کشورها پرداخته شده است.

بحث و یافته‌ها

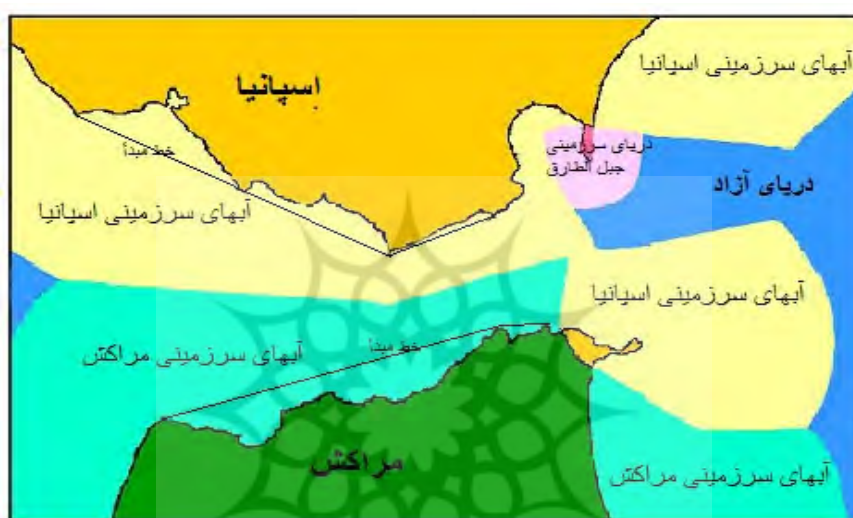
جزر و مد

جزر و مد عبارت است از تغییرات منظم ارتفاع آب در حول یک مقدار میانگین در یک دوره چند ساعته تا یک‌روزه، با دامنه نوسان حدود صفر تا چند متر (کلنات، ۱۳۷۸: ۷۱). جزر و مد جلوه‌ای از میدان گرانشی است که عمده‌ترین عناصر سازنده این میدان، جاذبه‌های زمین، ماه و خورشید و اثر متقابل آنها بر هم است (حسینی‌نژاد و بسیطنژاد، ۱۳۸۷: ۲۴). جزر و مد در تدوین حقوق دریاها نقش مهمی دارد. خط مبدأ در سواحل مستقیم و بی‌عارضه، بر اساس خط پست‌ترین جزر تعیین می‌شود. بر اساس ماده سوم کنوانسیون دریای سرزمینی و ماده پنجم کنوانسیون ۱۹۸۲ «خط مبدأ عادی برای اندازه‌گیری عرض دریای سرزمینی، خط پست‌ترین جزر آب در امتداد ساحل است که روی نقشه‌های با مقیاس بزرگ رسماً توسط دولت ساحلی تعیین می‌شود». تأثیر انتخاب خط پست‌ترین جزر آب در مقایسه با بالاترین حد آب یا مد کامل آب - به‌خصوص در سواحل که میزان تفاوت جزر و مد بسیار است - این است که حدود خارجی دریای سرزمینی و به‌تبع آن سایر مناطق را بیشتر به طرف دریا می‌کشد. همچنین خط پست‌ترین جزر در تعیین خط مبدأ رودخانه‌هایی که مستقیماً وارد دریا می‌شوند، نیز نقش دارد. ماده ۱۳ کنوانسیون دریای سرزمینی و ماده ۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، به‌طور صریح مقرر می‌کند که اگر رودخانه‌ای مستقیماً به دریا بریزد، خط مبدأ خط مستقیمی خواهد بود که نقاط پست‌ترین جزر را در سواحل دهانه رودخانه به یکدیگر متصل کند. علاوه بر این، جزر و مد در تعریف و تعیین خط مبدأ جزایر، برآمدگی‌های جزری و... نیز نقش داشته است (چرچیل و لو، ۱۳۶۷: ۷۵).

شکل سواحل و وضع ناهمواری‌های ساحلی

شکل سواحل از مهم‌ترین عوامل جغرافیایی در تدوین حقوق بین‌الملل دریاها است؛ چرا که هر شکل جغرافیایی قوانین خاص خود را می‌طلبد. اگر ساحل فاقد بریدگی‌های زیاد، یعنی مستقیم، غیر مضرس و بی‌دندانه باشد، خط پست‌ترین جزر، خط مبدأ در نظر گرفته می‌شود (مواد ۳ تا ۱۱ و ۱۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ و مواد ۴ تا ۱۴ و ۱۶ کنوانسیون ۱۹۸۲). در غیر این صورت از روش ترسیم خط مبدأ مستقیم که پیشرفته‌ترین نقاط سواحل را به هم وصل می‌کند، استفاده خواهد شد. این قانون ناشی از رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در سال ۱۹۵۱ در دعوی بین انگلستان و نروژ در مورد خطوط مبدأ نروژ بود که بر اساس آن، دریای سرزمینی نروژ اندازه‌گیری می‌شد (پرسکات، ۱۹۹۶). ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ که با اندک تغییری همان ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت است، شرایط کاربرد خطوط مبدأ مستقیم را تعیین کرده است. این شرایط ناظر بر طبیعت و خصوصیات جغرافیایی ساحل است و بر همین اساس

بندهای ۱ و ۲ ماده ۷، سه موقعیت متفاوت را در نظر گرفته است: زمانی که سواحل بسیار دندان‌دار و بریده است؛ یا زنجیره‌ای از جزایر در امتداد ساحل و در نزدیکی آن قرار دارد و مواردی که به سبب وجود دلتا یا شرایط طبیعی دیگر، ساحل بسیار بی‌ثبات است. شکل ۲ خط مبدأ کشورهای اسپانیا و مراکش را نشان می‌دهد. همان‌طور که مشاهده می‌شود، در ترسیم خط مبدأ این دو کشور، در مناطقی که دارای سواحل دندان‌دار هستند، از خط مبدأ مستقیم و در سواحل بی‌عارضه، از خط پست‌ترین جزر استفاده شده است. گفتنی است که عرض تنگه جبل الطارق ۱۰ مایل بوده و به همین دلیل آبهای بین دو کشور اسپانیا و مراکش در این تنگه، آبهای سرزمینی است.



شکل ۲. مرزهای دریایی اسپانیا و مراکش بر مبنای شکل سواحل آنها^۱

امروزه به کارگیری خطوط مبدأ مستقیم برای جلو بردن خطوط مبدأ به سمت دریا رویه‌ای کاملاً رایج است. این اقدام گاه به لحاظ اهمیت حیاتی منافع سیاسی و گاه برای حفاظت از محیط زیست انجام می‌گیرد. مسئله ترسیم خطوط مبدأ مستقیم، از جمله مسائلی است که بیشترین مجادلات در بین کشورها را موجب شده است. چون در اغلب موارد جزایری که در ترسیم خطوط مبدأ استفاده شده‌اند، بسیار دور از قلمرو اصلی دولت‌ها قرار گرفته‌اند. جزایر گالاپاگوس^۲ متعلق به اکوادور، جزایر فرو^۳ متعلق به دانمارک و جزایر فالکلند^۴ که تحت حاکمیت انگلستان قرار دارد، نمونه‌های بارز این جزایر هستند. از سال ۱۳۷۲ که ایران آخرین قانون مناطق دریایی خود را تصویب کرده، نحوه ترسیم خطوط مبدأ ایران مورد اعتراض بعضی دولت‌ها، از جمله ایالات متحده آمریکا و اتحادیه اروپا بوده است. بر مبنای تصویب‌نامه هیئت وزیران مورخ ۱۳۵۲/۴/۳۱، خط مبدأ ایران در خلیج فارس و دریای عمان به استثنای منطقه تنگه هرمز، خطوط مبدأ مستقیمی است که پیشرفته‌ترین نقاط سواحل و جزایر ایرانی مقابل ساحل را به یکدیگر متصل می‌کند. در ماده ۳ قانون سال ۱۳۷۲ در مورد خطوط مبدأ ایران در خلیج فارس و دریای عمان، بیان شده که آبهای واقع بین خط مبدأ دریای

1. <http://www.gibnet.com/fish/waters.htm>

2. Galapagos

3. Fero

4. Falkland

سرزمینی و قلمرو خشکی و همچنین آبهای واقع بین جزایر متعلق به ایران که فاصله آنها از یکدیگر از دو برابر عرض دریای سرزمین تجاوز نکند، جزء آبهای داخلی محسوب می‌شوند. این درحالی است که بنابر مطالعات جغرافیایی وزارت خارجه آمریکا در سال ۱۹۹۲ (۱۳۷۱) بیش از ۷۰ دولت روش خطوط مبدأ مستقیم را به کار گرفته‌اند که برخی از این خطوط جای تأمل بیشتری دارد. برای مثال دولت کلمبیا برای تبدیل آبهای داخل پیش‌آمدگی‌های ساحلی به آب داخلی، اقدام به ترسیم خطوطی کرده است که طول یکی از آنها به ۱۳۰ مایل می‌رسد. میانمار نیز نقطه‌ای در ۷۵ مایلی ساحل را جزء خطوط مبدأ خود قرار داده است، با این اقدام دولت میانمار با اختصاص کل خلیج مارتابان^۱، به مساحت ۴۹ هزار کیلومتر مربع، منطقه‌ای را از آن خود کرده که مساحت آن با کشور دانمارک برابر است. مثال دیگر کشور کانادا است که گرداگرد محیط خارجی مجمع‌الجزایر قطبی کانادا تا مدار ۸۳ درجه شمالی را خطوط مبدأ مستقیم رسم کرده است (ممتاز و رنجبریان، ۱۳۷۵: ۱۰۱-۸۹).

خلیج

خلیج از عوامل جغرافیایی دیگری است که در روند تدوین قوانین دریایی تأثیرگذار بوده است. از عواملی که در تعیین وضعیت یک فرورفتگی به‌منزله خلیج کوچک در نظر گرفته می‌شود، پیشرفتگی آب خلیج در زمین و نیز امنیت و منافع اقتصادی دولت ساحلی است. کنوانسیون ۱۹۵۸ مقررات آشکار و دقیقی برای تعیین دو نکته مبهم در این مورد پیش‌بینی کرده است که همین مقررات به‌طور دقیق در کنوانسیون ۱۹۸۲ (ماده ۱۰) نقل شده است. برای تعیین اینکه فرورفتگی ساحلی به مفهوم حقوقی خلیج کوچکی است، کنوانسیون روش هندسی معینی را وضع کرده است. ابتدا یک خط در دهانه فرورفتگی رسم و سپس یک نیم دایره که قطر آن همین خط است کشیده می‌شود و مساحت آن محاسبه می‌شود، آنگاه مساحت بین خط کشیده‌شده و خط پست‌ترین جزر آب در فرورفتگی ساحلی محاسبه می‌شود. اگر مساحت آب اندازه‌گیری شده بیشتر از مساحت نیم‌دایره باشد، فرورفتگی را می‌توان خلیج کوچک دانست. سپس برای تعیین خط مبدأ آن، خطی در امتداد دهانه آن کشیده می‌شود، اگر طول خطی که کشیده شده ۲۴ مایل باشد، این خط مبدأ محسوب می‌شود و اگر بیش از ۲۴ مایل باشد، یک خط مستقیم ۲۴ مایلی در داخل خلیج به نحوی کشیده می‌شود که بیشترین آب ممکن را مسدود کند، این همان خط مبدأ است. در قسمت غیر مسدود، خط مبدأ همان خط پست‌ترین جزر است. در مقابل دو نوع خلیج نیز وجود دارد که مقررات ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و ماده ۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ شامل آنها نمی‌شود و آنها خلیج‌های تاریخی و خلیج‌هایی هستند که سواحل آنها متعلق به بیش از دو دولت است. شکل ۳ مرزهای دریایی ایتالیا و اسلونی در خلیج تریست را نشان می‌دهد. اگر عنوان خلیج تاریخی برای یک خلیج محرز شود (یعنی دولتی بتواند اثبات کند که برای زمان قابل ملاحظه‌ای مدعی یک خلیج با آب داخلی خود بوده و طی این مدت، ادعای این دولت مورد اعتراض سایر دولت‌ها نبوده)، آنگاه خطی که دو طرف دهانه آن را به هم وصل می‌کند، خط مبدأ است. طول این خط نیز می‌تواند هر قدر که لازم است، ترسیم شود. در حال حاضر بیش از ۲۰ دولت مدعی داشتن خلیج

تاریخی هستند که از آن جمله می‌توان به ادعای آمریکا بر خلیج چسپیک^۱ اشاره کرد. خلیج‌های تاریخی نیز از جمله مواردی هستند که موجب منازعه میان کشورها شده‌اند. برای نمونه می‌توان از ماجرای خلیج سیرت^۲ نام برد که منجر به بروز کشمکش‌هایی بین لیبی و آمریکا شده است. خلیج‌های هم‌مرز با چند کشور نیز شامل مقررات ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ نمی‌شوند. خط مبدأ این خلیج‌ها را نمی‌توان توسط خطی در دهانه خلیج رسم کرد؛ بلکه خط مبدأ، خط پست‌ترین جزر آب در امتداد ساحل خواهد بود (چرچیل و لو، ۱۳۶۷: ۷۴-۶۹).



شکل ۳. مرزهای دریایی ایتالیا و اسلوونی در خلیج تریست^۳

عمق

عمق یک عامل مهم جغرافیایی است که در تدوین قوانین در کنوانسیون‌های حقوق دریاهای نقش داشته است. عمق آب در مورد فلات قاره شاید بیشترین تأثیر را داشته است؛ چراکه طبق کنوانسیون ۱۹۵۸، فلات قاره عبارت بود از بستر و زیربستر مناطق زیر آب در مجاورت ساحل، ولی خارج از دریای سرزمینی تا عمق ۲۰۰ متری یا فراتر از آن، تا جایی که عمق آبهای مجاور، بهره‌برداری از منابع منطقه فوق را مقدور کند. بند ۵ ماده ۷۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز صراحت دارد که مرز فلات قاره یا نباید از ۳۵۰ مایل دریایی از خط مبدأ فراتر باشد، یا اینکه از ۱۰۰ مایل دریایی از عمق ۲۵۰۰ متری بیشتر نشود. علاوه بر این عمق آب در کشتیرانی، به‌خصوص در تعیین مسیر برای کشتی‌ها و تهیه طرح‌های تفکیک تردد^۴، نقش مهمی داشته است. برای مثال از پنج طرحی که در تنگه هرمز و خلیج فارس تهیه شده، عمق آب بیشترین تأثیر را داشته است (میرحیدر، ۱۳۶۷: ۵۸۰-۵۷۹).

1. Chesapeake

2. Sirt

3. http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/56/Bay-of-Piran_maritime-boundary

۴. طرح‌های تفکیک تردد که بهتر است آنها را آزادراه‌های دریایی بنامیم، جزئی از نظام تعیین مسیر برای کشتی‌ها هستند. هدف خاص این طرح‌ها پیشگیری از برخورد شناورها و ضایعات ناشی از آن است. عناصر اصلی این طرح‌ها را مسیرهای یک‌طرفه و مناطق تفکیک تشکیل می‌دهند، ولی ساختار طرح‌ها تحت تأثیر شرایط جغرافیایی محلی و به نسبت آهنگ تردد، متفاوت هستند (میرحیدر، ۱۳۶۷: ۵۷۲).

جریان‌های دریایی

جریان‌های اقیانوسی (دریایی) که عبارتند از حرکت افقی و مداوم آب در یک جهت معین (کاویانی و علیجانی، ۱۳۷۱: ۱۷۴-۱۷۳)، در تدوین حقوق دریاها تأثیرگذار بوده‌اند. در این زمینه باید به تعیین ۲۰۰ مایل برای منطقه انحصاری اقتصادی اشاره کرد. شیلی دولتی بود که این مسئله را مطرح کرد. البته ادعای دولت شیلی در ابتدا ۲۰۰ مایل برای دریای سرزمینی بود که بعدها برای منطقه انحصاری اقتصادی نیز از آن استفاده شد. دلیل انتخاب ۲۰۰ مایل توسط شیلی، عبور جریان آب سرد همبلیت^۱ از حدود ۲۰۰ مایلی سواحل پرو و شیلی بوده است. این جریان آب سرد که از جنوب اقیانوس اطلس آغاز شده و در امتداد ساحل غربی آمریکای جنوبی (شیلی) به طرف شمال حرکت می‌کند، باعث می‌شود که آبهای غنی و پلانکتون‌های سواحل غربی آمریکا به سطح آب آمده و باعث تجمع شدید ماهی شوند (میرحیدر، ۱۳۸۴: ۱۸۸). جریان‌های دریایی، همچنین در ماده ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز آمده است. در این ماده به حقوق حاکمه در مورد فعالیت‌های اقتصادی برای اکتشاف و بهره‌برداری از منطقه انحصاری اقتصادی، مثل تولید انرژی از آب، جریان‌های دریایی و باد، اشاره شده است (چرچیل و لو، ۱۳۶۷: ۲۵۵-۲۵۴). همچنین جریان‌های دریایی در تهیه طرح‌های تفکیک تردد نیز، نقش مهمی دارند.

بسته یا نیمه‌بسته بودن دریا

ماده ۱۲۲ از کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها ۱۹۸۲، بیان می‌کند: برای اهداف این کنوانسیون، دریاهای بسته و نیمه‌بسته به معنای «خلیج، حوضه یا دریای احاطه‌شده توسط دو یا بیشتر از دو کشور است که به وسیله یک خروجی باریک به دیگر دریاهای اقیانوس‌ها متصل است، یا به‌طور کامل یا عمدتاً متشکل از دریاهای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی دو یا بیشتر از دو کشور ساحلی است». ماده ۱۲۳ UNCLOS ۱۹۸۲ بیان می‌کند: «کشورهای هم‌مرز با دریای بسته و نیمه‌بسته باید با یکدیگر در اعمال حقوق خود و در انجام وظایف خود تحت این کنوانسیون همکاری کنند». برای این منظور آنها باید به‌طور مستقیم، یا از طریق یک سازمان منطقه‌ای مناسب تلاش کنند (آقای، ۲۰۰۶: ۴-۵). خلیج فارس یکی از دریاهای نیمه‌بسته است که به دلیل عرض کم تمام آن منطقه، انحصاری اقتصادی و فلات قاره محسوب می‌شود، لذا کشورهای غیرساحلی به جز کشمیری روی منطقه انحصاری اقتصادی و عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی، هیچ حقوق دیگری نخواهند داشت. کشورهای این منطقه هنوز نتوانسته‌اند به‌طور کامل به تقسیم قلمروهای دریایی و تحدید حدود آنها پردازند.

دهانه رودخانه‌ها

ویژگی‌های فیزیکی دهانه رودخانه‌ها بسته به اینکه رودخانه از طریق خلیج یا دلتا یا مستقیماً به دریا وارد شود، در تدوین حقوق دریاها نقش داشته است. ماده ۱۳ کنوانسیون دریای سرزمینی و ماده ۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به‌طور صریح مقرر می‌کند: «اگر رودخانه‌ای مستقیماً به دریا بریزد خط مبدأ، خط مستقیمی خواهد بود که نقاط پست‌ترین جزر

1. Hum bolt

در سواحل دهانه رودخانه را به یکدیگر متصل می‌کند». اگر رودخانه از طریق خلیج به دریا می‌ریزد؛ خط مبدأ براساس قاعده خلیج‌ها تعیین می‌شود. در مواردی که رودخانه از طریق دلتا به دریا می‌ریزد خط مبدأ باید از حد جزر و در مواقعی با استفاده از خطوط مستقیم مشخص شود.

دلتاها

دلتا یک جلگه رسوبی در دهانه رودخانه است که عموماً سه پهلو و به شکل مثلث بوده و رودخانه در آن به شاخه‌های متعددی تقسیم می‌شود. در محل‌هایی که رودخانه‌ها با بار رسوبی بالا به توده‌های بزرگ از آب ساکن می‌رسند، از حرکت آنها کاسته شده در نتیجه دلتا تشکیل می‌شود (چورلی، شوم و سون، ۱۳۷۹: ۳۲۲). دلتاها محیط‌های پیچیده‌ای هستند که خصوصیات آنها با بررسی نوع سیستم رودخانه تأمین‌کننده رسوب، فرایندهای ساحلی و آب و هوا تعیین می‌شوند (محمودی، ۱۳۸۰: ۱۱۱). در مواردی که رودخانه‌ای از طریق دلتای خود به دریا می‌ریزد، بعید است که بتوان از مواد ۱۳ و ۹ استفاده کرد. به جای آن خط مبدأ را باید از حد پایین آب، یا در برخی موارد با خطوط مبدأ مستقیم تعیین کرد. جغرافیای کشور بنگلادش و پیشنهاد این کشور موجب اضافه‌شدن یک بند به قانون رودخانه‌ها شده است. به این صورت که چنانچه خطوط مبدأ مستقیم با اتصال نقاطی در امتداد ساحل که به‌واسطه وجود دلتا یا شرایط طبیعی دیگر - که بسیار بی‌ثبات هستند - تشکیل می‌شود؛ حتی اگر خط پست‌ترین جزر آب تغییر کند، خطوط مبدأ موجود تا زمانی که دولت ساحلی طبق مقررات کنوانسیون آنها را تغییر بدهد، به اعتبار خود باقی خواهند ماند (البته این موارد خیلی نادر است چون بیشتر دلتاها حالت پیشرفته دارند تا فرورفتگی در ساحل) (پورنوری و حبیبی، ۱۳۸۵: ۳۵).

برآمدگی‌های جزری

برآمدگی جزری در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲، قطعه‌ای از خشکی که به‌طور طبیعی به‌وجود آمده و آب آن را احاطه کرده است و موقع جزر بیرون از آب، اما به هنگام مد زیر آب قرار می‌گیرد (ماده ۱) ۱۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده ۱) ۱۳ کنوانسیون ۱۹۸۲) تعریف شده است. طبق ماده ۱۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده ۱۳ کنوانسیون ۱۹۸۲، اگر برآمدگی جزری به‌طور کامل، یا بخشی از آن در فاصله‌ای کمتر از عرض دریای سرزمینی قلمرو اصلی یا یک جزیره واقع شده باشد، خط جزر آب در این برآمدگی به‌منزله خط مبدأ برای اندازه‌گیری عرض دریای سرزمینی استفاده می‌شود و نیز، چنانچه برآمدگی جزری به‌طور کامل در فاصله‌ای بیش از عرض دریای سرزمینی از قلمرو اصلی یا یک جزیره قرار گرفته باشد، دارای محدوده دریای سرزمینی خاص خود نیست (چرچیل و لو، ۱۳۶۷: ۷۸-۷۷).

آب‌سنگ‌ها

آب‌سنگ‌ها یا صخره‌های مرجانی از قدیمی‌ترین و غنی‌ترین اجتماعات موجودات زنده روی زمین هستند. بیشتر صخره‌های مرجانی بین ۵۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰ سال عمر دارند و بسیاری از آنها صخره‌های آبی روی هم انباشته شده‌ای هستند که از قدمت آنها میلیون‌ها سال می‌گذرد. آب‌سنگ‌های مرجانی که مرداب کم‌عمقی در داخل خود دارند، مسئله‌انگیز هستند؛

زیرا ممکن است معمولاً زیر آب باشند، ولی در هنگام جزر ظاهر شوند. بعد از سال ۱۹۵۸ با ظهور کشورهایی که متشکل از سنگ‌های مرجانی در کارائیب و اقیانوس‌های هند و آرام (باهاما، مالدیو و...) بودند، نیاز سیاسی به وضع قواعد خاص جزایر مرجانی بیشتر شد، در نتیجه کنوانسیون ۱۹۸۲ به این مسئله توجه کرده است. ماده ۶ این کنوانسیون مقرر می‌کند که جزایر واقع در داخل آبسنگ‌های مرجانی یا جزایری که دارای حواشی صخره‌ای هستند، خط مبدأ برای تعیین عرض دریای سرزمینی، خط پست‌ترین جزر آب در صخره‌های سمت دریاست (چرچیل و لو، ۱۳۶۷: ۸۳-۸۲). همچنین آبسنگ‌ها در تعیین مسیر برای کشتی‌ها و مکان‌گزینی طرح‌های تفکیک تردد نیز نقش مهمی را ایفا می‌کنند.

جزایر

جزایر اطرف یک کشور، در واقع جزء قلمرو آن کشور محسوب می‌شوند. در کنوانسیون ۱۹۵۸ (ماده ۱۰، بند ۱) و کنوانسیون ۱۹۸۲ (ماده ۱۲۱، بند ۱) جزیره این‌گونه تعریف شده است: قطعه زمینی که به‌طور طبیعی به‌وجود آمده است و اطراف آن را آب احاطه کرده و به هنگام مد، بیرون از آب است. در کنوانسیون ۱۹۵۸ فقط در مورد اختصاص دریای سرزمینی برای جزایر صحبتی به میان آمده، ولی تأثیر آن، منطقه نظارت را نیز شامل می‌شود (ماده ۲۴، بند ۲)؛ اما براساس کنوانسیون ۱۹۸۲، تمام جزایر می‌توانند برای کلیه مناطق دریایی شامل دریای سرزمینی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره خط مبدأ داشته باشند (ماده ۱۲۱، بند ۲). اما در همین کنوانسیون برای صخره‌هایی که قادر نیستند جمعیت یا حیات اقتصادی خودشان را داشته باشند، یک استثنا وجود دارد و آن اینکه این‌گونه جزایر، فقط از لحاظ خط مبدأ دریای سرزمینی و منطقه نظارت، قابل استفاده هستند و برای آن منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره نمی‌توان قائل شد (ماده ۱۲۱، بند ۳) (چرچیل و لو، ۱۳۶۷: ۸۰-۷۸). جزایر یکی از منابع تنش دائمی در میان کشورها است و نمونه آن را می‌توان در خلیج فارس به‌وضوح مشاهده کرد. اختلافات در مورد جزایر سه‌گانه ایرانی، جزایر مابین قطر و ابوظبی، قطر و عربستان و... از این دست موارد است. در واقع محسوب کردن مناطق دریایی (دریای سرزمینی، فلات قاره، منطقه انحصاری اقتصادی) برای جزایر، باعث اهمیت آنها و شکل‌گیری منازعات در مورد آنهاست؛ چرا که دسترسی به قلمروها و منابع طبیعی بیشتری را امکان‌پذیر می‌کند. برای مثال عراق در سال ۱۹۷۰ ادعای مالکیت دو جزیره بوبیان و وره را داشته است. تصرف این جزایر عراق را قادر می‌کند تا بر کانال ام‌القصر نظارت کاملی داشته باشد و سهم بیشتری از بستر خلیج فارس را طلب کند. عراق در مقاطع زمانی مختلف، به کویت پیشنهاد مبادله سرزمین به‌ازای یک یا هر دو جزیره را داد و همچنین پیشنهاد مبادله آب شیرین با کویت از شط‌العرب را به‌طور مستقیم مطرح کرد، اما کویت همه این پیشنهادها را رد کرده است (کمپ و هارکاو، ۱۳۸۳: ۱۵۴). از سوی دیگر، جزایری که از نظر اقتصادی اهمیت آن در درازمدت برای کشوری به‌اثبات رسیده است را می‌توان در پشت خط مبدأ مستقیم قرار داد و خط مبدأ را بر اساس آن ترسیم کرد. ایران چنین اقدامی را در مورد جزیره خارک انجام داده است که از نظر اقتصادی بسیار مهم است و علاوه‌بر واقع شدن در یک منطقه نفتی، کانون لوله‌های نفتی و مرکز صادرات نفت کشور به‌شمار می‌رود. این اقدام ایران موجب اعتراض آمریکا و برخی از کشورهای خلیج فارس و جهان شده است.

تنگه‌ها

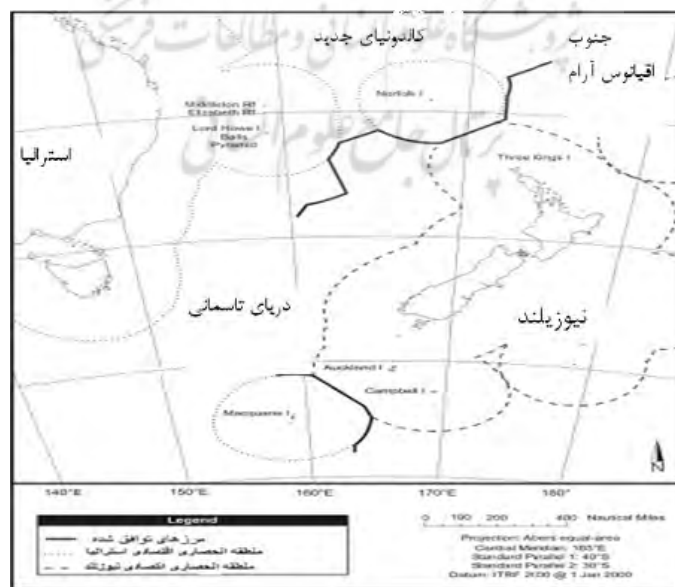
تنگه یک عامل مهم زمین‌شناختی است و عبارتست از یک معبر باریک طبیعی یا بخشی از آب که دو قسمت بزرگ‌تر از آبها را به هم متصل می‌کند. طبق قواعد ۱۹۵۸، تعیین وضعیت حقوقی عبور از تنگه‌ها منوط به این است که آبهای تنگه جزء دریای آزاد باشد، یا بخشی از دریای سرزمینی محسوب شوند. اگر جزء آبهای آزاد باشد، کشتی‌های خارجی از همان آزادی کشتیرانی برخوردار هستند که در هر نقطه دیگر از آبهای آزاد می‌توانند داشته باشند، ولی اگر آبهای تنگه در داخل دریای سرزمینی یک یا چند دولت ساحلی باشد، کشتی‌های خارجی فقط حق عبور بی‌ضرر دارند. تعلیق این عبور نیز منع شده است (ماده ۱۶، بند ۴ کنوانسیون ۱۹۵۸). کنوانسیون ۱۹۸۲، نظام عبور ترانزیت برای تنگه‌هایی که مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی، بین بخشی از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و بخش دیگر از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی قرار می‌گیرد را تصویب کرد (ماده ۳۷). در جریان این کنوانسیون، بین کشورهای قدرتمند دریایی و غیر دریایی با کشورهای جهان سومی که در تنگه‌ها ساحل داشتند، اختلاف نظر شدیدی بروز کرد؛ کشورهای ساحلی خواهان اختیارات بیشتری برای حفاظت از منافع ملی خود در ارتباط با تنگه‌ها بودند، برعکس کشورهای قدرتمند به‌ویژه آمریکا و شوروی، خواهان آزادی عمل و اختیارات نامحدود در عبور از تنگه‌ها بودند و معتقد بودند که قاعده عبور بی‌ضرر مشکل‌ساز بوده و مغایر با مأموریت‌های استراتژیک زیردریایی‌ها و شناورهاست. درنهایت با پادرمیانی انگلستان و ارائه نظریه عبور ترانزیت تا حدی اختلافات تعدیل شد (ممتاز، ۱۳۵۷: ۲۳۹). عبور ترانزیت شامل عبور پیوسته و سریع از تنگه‌های بین‌المللی است. در قانون مربوط به عبور ترانزیت از تنگه‌های بین‌المللی، استثناهایی با توجه به عوامل جغرافیایی وجود دارد: ۱. اگر مسیری با سهولت مشابه به‌لحاظ خصوصیات آب‌نگاری وجود داشته باشد؛ ۲. تنگه‌هایی که بین سرزمین اصلی و جزیره متعلق به دولت ساحلی قرار دارند و راهی نیز در دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی برای عبور کشتی‌ها وجود دارد، مانند تنگه کورفو^۱؛ ۳. تنگه‌هایی که بخشی از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی را به دریای سرزمینی یک یا چند دولت متصل می‌کند، مانند تنگه تیران (چرچیل و لو، ۱۳۶۷: ۱۷۱). از سوی دیگر، خصیصه‌های فیزیکی تنگه‌ها، در ایجاد طرح‌های تفکیک تردد و برآورد پارامترهایی چون احتمال تصادف و... اهمیت زیادی دارد (میراکیس و کونتیناکیس، ۲۰۰۸).

مجمع‌الجزایرها

شکل خاص کشورهای چون فیلیپین، ژاپن و اندونزی که از جزایر زیادی تشکیل شده‌اند، موجب ایجاد قوانینی برای مجمع‌الجزایرها شد. ابتدا فیلیپین و سپس اندونزی در دسامبر ۱۹۵۷ با دادن اعلامیه‌ای، قلمرو مجمع‌الجزایرها را جزء حاکمیت ملی خود اعلام کردند. اساس به‌وجود آمدن کشورهای مجمع‌الجزایری، ژئومورفولوژی و عوامل جغرافیایی قاره‌هاست. از نظر ژئومورفولوژی کف اقیانوس‌ها پیوستگی دارند. مجمع‌الجزایرها در واقع قله کوه‌هایی هستند که از آب بیرون آمده‌اند، بنابراین کشورهای مجمع‌الجزایری، در زیر آبها پیوستگی جغرافیایی دارند. ماده ۴۶ کنوانسیون ۱۹۸۲

مجمع‌الجزایر را بدین شرح تعریف می‌کند: مجمع‌الجزایر گروهی از جزایر، از جمله بخش‌هایی از جزایر است که آبها و سایر عوامل طبیعی را چنان به یکدیگر مرتبط کند که این جزایر، آبها و سایر عوامل طبیعی یک واحد جغرافیایی، اقتصادی و سیاسی را تشکیل دهند و از لحاظ تاریخی نیز چنین تلقی شود. قلمروهای بدون پیوستگی و استمرار، مشکل فاصله ایجاد می‌کنند (آنکا، ۱۹۹۶). بنابراین یک نیاز برای کشورهای مجمع‌الجزایری وجود داشت که با توجه به وضعیت جغرافیایی به منافع خود در مورد قلمروهای دریایی دست یابند. کنفرانس‌های ۱۹۳۰ لاهه و ۱۹۵۸ ژنو نتوانستند در مورد مقررات ویژه و جامعی برای مجمع‌الجزایرها به توافق برسند. در حالیکه کنفرانس ۱۹۵۸ یادداشت جالبی درباره این موضوع پیش رو داشت و مسئله یکی از انواع مجمع‌الجزایرها را که به اصطلاح مجمع‌الجزایر ساحلی خوانده می‌شود، را حل کرد (ماده ۴).

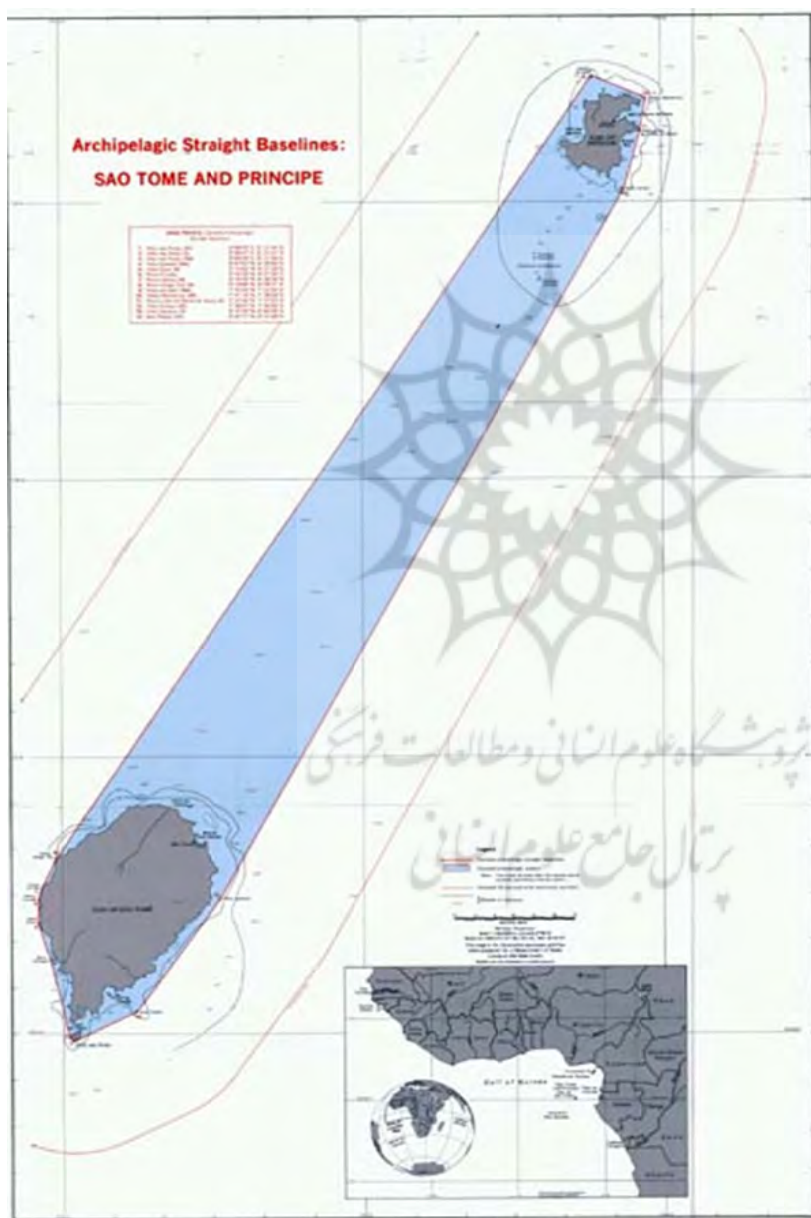
در کنوانسیون ۱۹۵۸ برخی دولت‌ها به‌خصوص اندونزی، فیلیپین، دانمارک و یوگسلاوی، تلاش ناموفقی کردند که قواعد خطوط مبدأ مستقیم را که مربوط به مجمع‌الجزایر ساحلی می‌شود، به‌طور قیاسی بر مجمع‌الجزایر میان اقیانوسی تسری بخشند. مخالفان اصلی اتخاذ نظام ویژه‌ای برای مجمع‌الجزایرها در کنفرانس ۱۹۵۸، کشورهای بزرگ دریایی بودند. آنها هراس داشتند که چنین نظامی منجر به تبدیل قسمت‌هایی از دریای آزاد و دریای سرزمینی به آبهای داخلی شود و در نتیجه حق کشتیرانی ناوگان تجاری و نظامی آنها سلب شود. بعد از سال ۱۹۵۸ تعداد زیادی از کشورهای مجمع‌الجزایری در دریای کارائیب و اقیانوس‌های هند و آرام به استقلال رسیدند و این امر باعث افزایش فشار در ایجاد نظام ویژه‌ای برای مجمع‌الجزایرهای میان اقیانوسی به‌منظور تأمین منافع این کشورها شد. در نهایت در بخش چهارم کنوانسیون ۱۹۸۲، نظام خاصی برای این کشورها درج شد. شکل ۴ خط مبدأ مجمع‌الجزایرهای استرالیا و نیوزیلند و نیز، مناطق انحصاری اقتصادی ترسیم شده بر اساس این خطوط را نشان می‌دهد.



شکل ۴. مرزهای دریایی استرالیا و نیوزیلند

منبع: اسکفیلد، ۲۰۰۸: ۷

بند یکم ماده ۴۷ از کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می‌کند که کشور مجمع‌الجزایری می‌تواند دورترین نقاط از پیشرفته‌ترین جزایر و صخره‌ها را با استفاده از خطوط مبدأ مستقیم به هم متصل کند. البته مشروط بر این موارد: نسبت زمین به آب در داخل خطوط بیشتر از یک به یک و کمتر از یک به ۹ نباشد؛ طول خطوط مبدأ بیش از ۱۰۰ مایل نباشد؛ جزایر اصلی مجمع‌الجزایر باید داخل خطوط مبدأ مجمع‌الجزایری باشند؛ خطوط مبدأ مجمع‌الجزایری به نحوی کشیده نشود که از شکل کلی مجمع‌الجزایر به دور باشد؛ این خطوط نباید از برآمدگی‌های جزری ترسیم شوند و این خطوط نباید به نحوی



ترسیم شود که دریای سرزمینی دولت دیگری را از دریای آزاد یا منطقه انحصاری جدا کند (ماده ۴۷ کنوانسیون ۱۹۸۲). درواقع روش‌های قانونی کشیدن خط مبدأ مجمع‌الجزایری که بیشتر عامل جغرافیا را مد نظر قرار می‌دهد، دلالت ضمنی بر این دارد که کشورهایمانند کریباتی و توالو از حیطة مجمع‌الجزایرها مستثنی هستند، در حالیکه برای مثال کشورهایمانند باهاما و فیجی این صلاحیت را دارند که جزء مجمع‌الجزایرها باشند. (آنکا، ۱۹۹۶). شکل ۵ خط مبدأ مستقیم مجمع‌الجزایر سائوتومه و پرنسیپ را که در نقشه با رنگ آبی مشخص شده است، نشان می‌دهد.

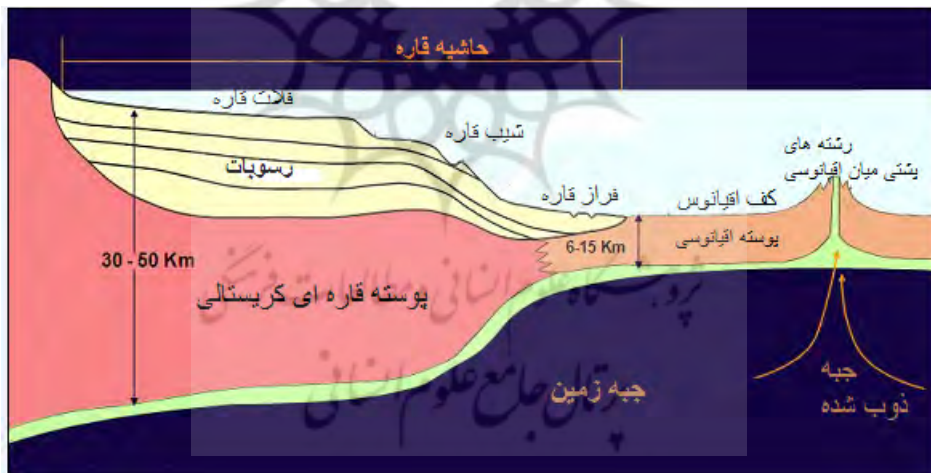
شکل ۵. خط مبدأ مستقیم مجمع‌الجزایر سائوتومه و پرنسیپ^۱

منابع طبیعی

منابع طبیعی، همواره نقش مهمی در تدوین قوانین دریاها و تعیین قلمروهای دریایی داشته‌اند؛ چرا که اکثر کشورهای جهان در صدد دستیابی بیشتر به منابع زنده و غیر زنده دریایی، برای توسعه اقتصادی خود هستند. بسیاری از دولت‌های ساحلی خواستار گسترش میزان کنترل خود بر منابع ماهیگیری و معدنی دور از ساحل هستند. علاوه بر معادنی که در کف دریاها وجود دارد، آب دریا نیز خود تأمین‌کننده مواد معدنی خام است. چند میلیون تن سدیم و کلر در هر کیلومتر مکعب آب وجود دارد. منگنز و برم و مقدار کمتری از موادی مانند ازت، آلومینیوم، قلع، اورانیوم و حتی طلا، در آب دریاها وجود دارد که در صورت غنی‌شدن (تبخیر، تمرکز یافتن و...) می‌توانند سبب ایجاد معادن شوند (کلتات، ۱۳۷۸: ۲۱۱-۲۱۰). این منابع فشارهای اقتصادی و سیاسی ایجاد کرده و در روند تدوین حقوق دریاها نقش تعیین‌کننده‌ای داشته‌اند. در اینجا به قلمروهای دریایی که در اثر اهمیت این منابع به وجود آمده‌اند، پرداخته می‌شود.

الف) فلات قاره

اصولاً دلیل شکل‌گیری این قلمرو دریایی، جغرافیایی و ژئومورفولوژیکی، این بوده که فلات قاره جزئی از خشکی است که در زیر آب قرار دارد و ادامه طبیعی قلمرو سرزمینی دولت‌ها در زیر آب است (شکل ۶).



شکل ۶. فلات قاره^۱

از لحاظ زمین‌شناسی، تمام خشکی‌های روی زمین توسط حاشیه‌ای در ژرفای کم زیر آب با پهنای متوسط حدود ۱۶۰ کیلومتر احاطه شده که شیب این حاشیه در ابتدا کم و به تدریج زیاد می‌شود تا جایی که شیب یکباره زیاد شده و به صورت سکو به کف دریا می‌پیوندد. لبه خارجی این سکو، اغلب در ژرفای ۲۰۰ متر ظاهر می‌شود که به آن فلات قاره یا سکوی ساحلی یا دشتاب می‌گویند (میرحیدر، ۱۳۷۱: ۱۹۵). عمق دریا در این منطقه در تمام نقاط یکسان نیست، ولی بیشتر موارد تغییر جهت از اعماق ۹۰-۱۰۰ متری دیده می‌شود. پهنای فلات قاره نیز به توپوگرافی سواحل مجاور بستگی دارد. در مناطقی که سواحل پست و جلگه‌ای باشد، پهنای آن خیلی زیاد (مانند اروپای غربی) است و در سواحل بلند و

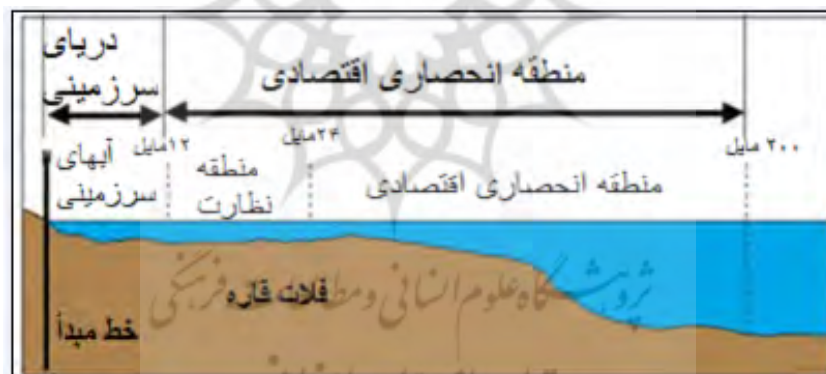
کوهستانی مانند سواحل غربی آمریکای جنوبی، باریکه‌ای بیش نیست. در سواحل جزایر آتشفشانی جدید ناحیه فلات‌قاره دیده نمی‌شود (جداری عیوضی، ۱۳۸۱: ۲۹-۲۸). در واقع فلات‌قاره کشورهایی که روی حاشیه قاره‌های واگرا قرار دارند (اروپا و آمریکای شمالی) وسیع‌تر از آنهایی هستند که در کناره قاره‌های همگرا قرار گرفته‌اند (آمریکای شمالی و آسیا)؛ یعنی فلات‌قاره در نواحی کششی عریض‌تر از نواحی تراکمی بوده و بنابراین ساختمان زمین‌شناسی آنها به جابه‌جایی صفحه مربوط است (هیتز، ۱۳۸۱: ۷۱).

مهم‌ترین منابع فلات‌قاره ذخایر نفت و گاز است که بیش از ۹۰ درصد از ارزش معدن بستر دریاها را تشکیل می‌دهد. علاوه بر منابع معدنی، فلات‌قاره از لحاظ شیلات و انواع موجودات ساکن در این منطقه مثل صدف‌ها و خرچنگ‌ها برای دول ساحلی مهم است. وجود چنین منابع متنوع و غنی باعث شده است که وضعیت حقوقی فلات‌قاره به مسئله مهمی تبدیل شود. نخستین ادعا برای حق صلاحیت بر فلات‌قاره را آرژانتین در سال ۱۹۴۴ ابراز کرد. ایالات متحده به سرعت از این حرکت پیروی کرد و یک سال بعد، هاری اس. ترومن بیانیه ۲۶۶۷ را صادر کرد که حق حاکمیت بر تمامی کف دریا و طبقه زیرین فلات‌قاره را ادعا می‌کرد (بلاکسل، ۱۳۸۹: ۲۱۴). ترومن ضمن تأکید بر ارزش ذخایر نفتی زیر دریا در سواحل آمریکا، حق تملک بر منابع طبیعی بستر و زیر بستر و آبزیان فلات‌قاره آبهای ساحلی خود را تا عمق ۲۰۰ متر برای کشورش اعلام کرد. به دنبال این امر، برخی کشورها ادعای صلاحیت و کنترل بر منابع آبهای عمق خود تا ۲۰۰ مایل از ساحل را داشتند و برخی دیگر مدعی حاکمیت بر آن شدند. به همین دلیل بحث فلات‌قاره یکی از موضوعات مورد توجه در اجلاس ۱۹۵۸ ژنو بود که دولت‌های شرکت‌کننده به یک توافق در این زمینه رسیدند. ماده اول کنوانسیون ۱۹۵۸ فلات‌قاره را این‌گونه تعریف می‌کند: «بستر و زیر بستر مناطق زیر آب در مجاورت ساحل، ولی خارج از دریای سرزمینی تا عمق ۲۰۰ متری و فراتر از آن تا جایی که عمق آبهای مجاور بهره‌برداری از منابع منطقه فوق را مقدور کند». بعد از کنفرانس ۱۹۵۸ منابع بستر دریاها به‌طور روزافزون مورد توجه قرار گرفت. نگرانی اصلی این بود که با توسل به معیار قابل بهره‌برداری بودن، دول ساحلی با اتکا به پیشرفت سریع دانش فنی، دامنه ادعای خود را علاوه بر تمامی فلات‌قاره، به تمامی کف اقیانوس‌ها گسترش دهند. این می‌توانست به نفع کشورهای باشد که دانش فنی لازم برای بهره‌برداری از اعماق اقیانوس‌ها را داشتند. به همین دلیل کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می‌کند: «فلات‌قاره دولت ساحلی متشکل است از بستر و زیر بستر مناطق زیر آب در ماورای دریای سرزمینی در امتداد دامنه طبیعی قلمرو زمینی کشور تا لبه بیرونی حاشیه قاره، در مواردی که لبه بیرونی تا این مسافت نباشد تا مسافت ۲۰۰ مایل دریایی از خطوط مبدأ که برای تعیین عرض دریای سرزمینی استفاده می‌شود (ماده ۱) ۷۶ کنوانسیون ۱۹۸۲). همچنین در این قانون مقرر شده است که مرز فوق‌الذکر یا نباید از ۳۵۰ مایل دریایی از خط مبدأ دریای سرزمینی بیشتر باشد، یا اینکه از ۱۰۰ مایل دریایی از عمق ۲۵۰۰ متری بیشتر نشود (ماده ۵) ۷۶ کنوانسیون ۱۹۸۲). بدین ترتیب تمامی حاشیه قاره تحت صلاحیت ملی قرار می‌گیرد. حقوق حاکمه دولت ساحلی تمامی منابع طبیعی فلات‌قاره را در برمی‌گیرد؛ یعنی منابع معدنی و سایر منابع غیر جاندار بستر و زیر بستر دریا و همچنین موجودات جاندار از طبقه بی‌حرکت‌ها، یعنی جاندارانی که در مرحله قابل بهره‌برداری در رو یا زیر بستر دریا بی‌حرکت‌اند، یا در تماس دائم جسمی با بستر یا زیر بستر قادر به حرکت نیستند (ماده ۴) ۲-۱۹۵۸ و ماده (۴) ۷۷-۱۹۸۲).

ادعاهای روی هم افتاده برای فلات‌قاره فراوان است. مثال‌هایی از منطقه شرق آسیا نشان می‌دهد که چگونه این مباحث هم جنبه‌های قانونی و هم علمی (جغرافیایی) را شامل می‌شود. برای مثال کشورهای چین و ژاپن در مورد فلات‌قاره خارج از جزایر دیاودائو^۱ ادعا دارند. منابع نفتی موجود در منطقه، دلیل اختلاف چین و ژاپن است که باعث شده دو کشور نتوانند در مورد تحدید حدود مناطق آبی خود به توافق برسند و گاه تا مرز به‌کارگیری نیروی نظامی علیه یکدیگر پیش می‌روند (کاشانی، ۱۳۸۸). چین اساس ادعای خود را بر امتداد طبیعی قلمرو زمینی خود قرار داده و استدلال می‌کند که فلات‌قاره از رسوباتی تشکیل شده که از چین منشأ گرفته‌اند، اما ژاپن ادعای خود را بر اساس محدوده ۲۰۰ مایلی فلات‌قاره قرار داده است. در شرایطی که این بحث حول تفاسیر قانونی می‌چرخد و زمین‌شناسان دریایی مقدار رسوبات منشأ شده از چین و ژاپن را تعیین می‌کنند، علوم طبیعی نقش مهمی بازی می‌کند (چیونگ، ۲۰۰۸).

ب) منطقه انحصاری اقتصادی

این منطقه (شکل ۷)، مفهوم جدیدی است که ریشه تاریخی آن را باید در تمایل روزافزون کشورها به گسترش محدوده صلاحیت دولت ساحلی در دریا، به‌منظور کنترل منابع دریایی در بخش وسیعی از دریا و دستیابی به مناطق ماهیگیری، بعد از سال ۱۹۴۵ جست‌وجو کرد. ولی ریشه دقیق‌تر این ایده را می‌توان در کنوانسیون سوم حقوق دریاها یافت.



شکل ۷. منطقه انحصاری اقتصادی^۲

این منطقه جلوه‌ای از خواست دولت‌های در حال توسعه برای دستیابی به توسعه اقتصادی و کسب کنترل بیشتر بر منابع اقتصادی سواحل آنها، به‌خصوص از لحاظ منابع ماهیگیری است که در بسیاری از موارد قسمت عمده آنها توسط ناوگان دوربرد دولت‌های توسعه‌یافته مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. مقررات اصلی کنوانسیون ۱۹۸۲ درباره این منطقه در بخش پنجم آن درج شده است. برقراری محدوده ۲۰۰ مایلی برای منطقه انحصاری اقتصادی، باعث شده است که حدود ۳۶ درصد از کل مساحت دریاها به‌صورت منطقه انحصاری اقتصادی درآمد. دولت ساحلی در این منطقه دارای حقوق انحصاری در مورد منابع طبیعی و سایر صلاحیت‌های مربوطه است و دولت‌های ثالث دارای آزادی کشتیرانی، کابل‌کشی و لوله‌گذاری هستند. حد داخلی منطقه انحصاری اقتصادی، حد خارجی دریای سرزمینی است و حد خارجی آن نباید بیش

1. Diaoyudao

2. <http://www.linz.govt.nz/hydro/nautical-info/maritim-boundaries/definitions>

از ۲۰۰ مایل دریایی با خط مبدأ فاصله داشته باشد (ماده ۵۷ کنوانسیون ۱۹۸۲). این منطقه دربرگیرنده بیش از ۹۰ درصد از ذخایر قابل بهره‌برداری تجاری شیلات و ۸۷ درصد از ذخایر شناخته شده نفت در زیر دریاهای جهان و حدود ۱۰ درصد از کلوخه‌های منگنز است. اولین دولتی که مسافت ۲۰۰ مایل را مطرح کرد، شیلی بود. ادعای شیلی منبعث از انگیزه حفاظت از عملیات شکار نهنگ در نزدیکی سواحل آن کشور بود. صنعت متکی بر شکار نهنگ خواستار محدوده ۵۰ مایلی برای خود بود، ولی توصیه می‌شد که محدوده گسترده‌تری به منزله حاشیه احتیاطی برای آن لحاظ شود. همان‌طور که گفته شد، علت اصلی انتخاب ۲۰۰ مایل توسط شیلی، عبور جریان آب سرد همبولت از حدود ۲۰۰ مایلی سواحل پرو و شیلی بوده است (چرچیل و لو، ۱۳۶۷: ۲۶۰-۲۴۵).

همه کشورهای به یک اندازه از منطقه انحصاری اقتصادی بهره نمی‌برند. بعضی کشورها صلاحیت قضایی خود را بر حوزه‌ای از دریا اعمال می‌کنند که بین ۲۰ تا ۱۰۰ برابر وسعت خاکشان است. برای مثال، حوزه دریایی میکرونزی حدود ۲ میلیون مایل مربع است که درآمد تخمینی سالانه آن به سه میلیون دلار می‌رسد (میرحیدر، ۱۳۶۵؛ میرحیدر، ۱۳۸۹: ۱۴۶). این منطقه نیز باعث شکل‌گیری منازعات در بین کشورها شده است که دلیل اصلی آنها منابع بستر و زیر بستر است. از جمله این منازعات، می‌توان به اختلافات مراکش و اسپانیا اشاره کرد. شدیدترین برخوردها زمانی رخ داد که مراکش منطقه انحصاری ماهیگیری خود را در سال ۱۹۷۳ از ۱۲ مایل به ۷۰ مایل دریایی افزایش داد. در موارد عدیده بین ایتالیا و تونس نیز حوادثی از این دست روی داده است (درایسدل و بلیک، ۱۳۷۴: ۱۵۲).

ج) منطقه میراث مشترک بشریت

در سال ۱۹۶۷ دکتر آروید پارود، سفیر مالت، این مسئله را برای نخستین بار در مجمع عمومی سازمان ملل مطرح کرد. هدف از این طرح، تمایل به تضمین غیر نظامی بودن بستر دریا و از سوی دیگر، حفظ منابع معدنی بستر دریا بود. برای این کار کمیته ویژه‌ای از ۲۵ دولت برای پیگیری مسئله تشکیل شد که در سال ۱۹۶۸ جای خود را به کمیته بزرگ‌تر و دائمی به نام کمیته استفاده صلح آمیز از بستر دریا و کف اقیانوس‌ها در ماورای محدوده صلاحیت ملی داد. از همان آغاز روشن بود که دولت‌های پیشرفته صنعتی چه سرمایه‌داری و چه کمونیستی، خواستار پیشرفت کار کمیته در راستای مخالف نظرات دول در حال توسعه هستند. دول دسته اول خواهان برخورد محتاطانه با این مسئله و تهیه قواعد مورد قبول عمومی برای بهره‌برداری از بستر دریا بودند. دسته دوم، نه تنها تقاضای سرعت عمل در حصول قواعد مورد قبول عمومی را داشتند، بلکه خواستار تأسیس سازمان بین‌المللی برای تنظیم امور بهره‌برداری از بستر دریا بودند. در خلال مذاکرات کمیته بستر دریاها و نیز از سال ۱۹۷۳ به بعد، در کمیته اول کنوانسیون سوم حقوق دریاها که مسئله بستر دریاها را بررسی می‌کرد، اختلاف عقاید دول در حال توسعه و دول توسعه‌یافته کاملاً آشکار بود. گروه ۷۷ خواستار ایجاد مقام بین‌المللی بستر دریاها با اختیار معدن‌کاری در بستر دریاها و کنترل معدن‌کاری این نقاط طبق جوازهای صادره از سوی دیگران بود و اینکه چنین جوازهایی، مستلزم پرداخت حق‌الامتیاز باشد و درآمد حاصله از آنها همراه با سودهای مقام بین‌الملل بستر دریاها، بین همه کشورها به منزله میراث مشترک بشریت، تقسیم شود. برعکس، دولت‌های پیشرفته پیشنهاد می‌کردند که اختیارات اندک در امور بهره‌برداری شرکت‌های دول پیشرفته را برعهده بگیرند. منطقه مزبور شامل

حدود ۶۰ درصد تمامی بستر دریاها می‌شود و نیز منابع آنها جزء میراث مشترک بشریت هستند. تنها اجازه‌ی مقام بین‌المللی بستر دریاها در این زمینه موجد حقوق است (مواد ۱۳۶ و ۱۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲). تمام فعالیت‌های منطقه را که ممکن است مقام بین‌المللی از طریق بازوی اجرایی انجام دهد یا به‌دست کارگزاران تجاری صورت بگیرد، باید به نحوی باشد که در کل منافع بشریت را با توجه خاص به منافع دول در حال توسعه و ملت‌هایی که هنوز استقلال به‌دست نیاورده‌اند (ماده ۱۴۰) در نظر گرفته شود (چرچیل و لو، ۱۳۶۷: ۳۱۱-۳۰۶). دولت آمریکا این بخش از مواد عهدنامه را برخلاف آزادی در سرمایه‌گذاری دانسته و معتقد است که با اجرای آن، شرکت‌های بزرگ آمریکا بدون کسب هیچ امتیازی مجبور به از دست دادن منافع بالقوه خود خواهند شد. در نتیجه از امضا و تصویب عهدنامه خودداری کرد (میرحیدر، ۱۳۶۵؛ میرحیدر، ۱۳۸۹: ۱۴۳). در واقع ایالات متحده در مقام بزرگ‌ترین اقتصاد صنعتی جهان، هنوز آمادگی پذیرش هیچ‌گونه قید و شرطی را ندارد، لذا در مجموع از امضای کنوانسیون خودداری می‌کند (بلاکسل، ۱۳۸۹: ۲۲۳).

کارتوگرافی

نقشه مهم‌ترین ابزار شناخت در جغرافیا است، عالی‌ترین وسیله برای نمایش دادن اطلاعات جغرافیایی به‌شمار می‌رود، ابزاری در خدمت محیط‌شناسی است که تسلط انسان بر محیط پیرامون خود را بازنمایی می‌کند و در برخی موارد ابزاری در اختیار قدرت سیاسی و حاکمیت‌ها بوده است (میرحیدر و حمیدی‌نیا، ۱۳۸۹: ۲۹۹-۲۹۵). نقشه رابطه تنگاتنگی با تحدید و مرزبندی دارد. در واقع آنچه با نام مرز در زندگی اجتماعی انسان مطرح است و در مقیاس‌های محلی، ملی، منطقه‌ای و جهانی تجلی می‌یابد، بیشتر روی نقشه قابل فهم و درک است تا روی زمین و واقعیت. به نقشه درآوردن قلمروهای دریایی نیز از اهمیت بالایی در حقوق بین‌الملل دریاها برخوردار است. مخصوصاً کنوانسیون ۱۹۸۲ دریاها، شامل فعالیت‌های دیپلماتیکی مدرنی برای مسائل مربوط به نقشه درآوردن مرزهای دریایی بود که به شکل‌های مختلفی ظاهر شده است. ماده ۵ تعیین می‌کند که خطوط مبدأ عادی از حد جزر در کنار ساحل باید روی نقشه‌های بزرگ‌مقیاسی نشان داده شود که توسط دولت ساحلی به رسمیت شناخته می‌شود. همچنین ماده ۶ و ۱۶ و ۴۷ ماده ۷۵ مربوط به منطقه انحصاری اقتصادی و ماده ۸۵ مربوط به حدود بیرونی فلات قاره، به مسئله به نقشه درآوردن این مناطق اشاره دارد (روزینه، ۱۹۹۶).

نقشه‌ها ابزارهای ژئوپلیتیکی قدرتمندی هستند که برای نشان دادن منازعات بر سر سرزمین، مرزها، تابعین، منابع و دفاع از ادعاهای سرزمینی، مورد استفاده قرار می‌گیرند (کالکاسیا، ۲۰۰۶). در مورد قطب شمال از این ویژگی نقشه استفاده شده است. هر یک از کشورهای حاشیه قطب شمال تلاش می‌کنند تا با استفاده از کارتوگرافی به اهداف خود که تسلط بر فضا و قلمروسازی است، دست یابند؛ چرا که کارتوگرافی از لوازم واقع‌سازی فضا است. کارتوگرافی در سطح کلی، نقش تعدیل‌کننده‌ای در شیوه ادراک فضا و ایجاد قلمرو ایفا می‌کند. در سطح ویژه‌تری، کارتوگرافی یک فناوری دانش فضایی است که نقش ابزاری برای کشور در شکل‌دهی به قلمرو و استفاده از آن برای کنترل و اداره آن دارد. فقط با تغییر در توانایی‌های کارتوگرافی و محاسبه است که مرزهای دریایی و مرزهای خشکی، می‌توانند به خطوط ثابت تبدیل شوند. به این ترتیب، ژئوپلیتیک سنتی در ارتباط با فعالیت‌های مرزی با کارتوپلیتیک جایگزین شده که داده‌های علمی برای

مشروعیت سرزمینی یا ادعاهای حاکم تولید می‌کند. در قطب شمال کارتوپلیتیک شیوه‌ای قاطع‌تر نسبت به اصطلاح گفتمان ژئوپلیتیک سنتی و عملی، در حقوق فضایی در حال تقسیم بین کشورهای این منطقه است (استراندسبیرگ، ۲۰۱۰: ۱۲-۱۹).

نتیجه‌گیری

قلمروهای دریایی، در واقع تداوم قلمروهای خشکی در زیر آب هستند که بر اساس اصول و قواعد حاکم بر روابط بین‌الملل در محیط دریا شکل می‌گیرند. قلمروسازی در دریاها با فرآیند قلمروسازی در خشکی متفاوت است. ماهیت سیال آب، وجود عوامل و عناصر دریایی و پای‌بندی به قواعد حقوق بین‌الملل دریا و اعتقاد به اصل آزادی در دریا، قلمروسازی در دریا را تحت تأثیر قرار داده‌اند. از زمان آغاز تدوین حقوق بین‌الملل دریاها، جغرافیا، حقوق بین‌الملل، دیپلماسی، فناوری و قدرت، نقش بسیار مهمی در تدوین قوانین و حقوق دریاها داشته‌اند. این نوشتار به نقش عوامل جغرافیایی در تدوین قوانین دریایی و منازعاتی پرداخت که میان کشورها بر سر قلمروهای دریایی به وجود می‌آید. همان‌گونه که گفته شد از ابتدای شروع مباحث حقوقی دریاها تا کنون، عوامل جغرافیایی به‌ویژه جغرافیای طبیعی، نقش مهمی در تدوین قوانین و منازعات میان کشورها داشته است. به بیان دقیق‌تر جغرافیا بستر تمامی این قوانین بوده است. در واقع بنیان و پایه فضا سازی، قلمرو گستره، تحدید حدود و مرز بندی در دریاها بر اساس عوامل جغرافیایی صورت گرفته است. مهم‌ترین عوامل جغرافیایی تأثیرگذار در حقوق بین‌الملل دریاها عبارتند از: موقعیت جغرافیایی (که وضعیت حقوقی کشورها را تعیین می‌کند)، جزرو مد (که خطوط مبدأ، تعریف جزایر و برآمدگی‌های جزری بر مبنای آن شکل می‌گیرد)، شکل سواحل و وضع ناهمواری‌های ساحلی (که نوع خط مبدأ را تعیین می‌کند)، عمق آب (که در تعریف فلات قاره و مکان‌گزینی طرح‌های تردد دارای اهمیت است)، جریان‌های دریایی (که در تعیین عرض ۲۰۰ مایلی جهت منطقه انحصاری اقتصادی، تولید انرژی از آن در این منطقه و طرح‌های تفکیک تردد نقش مهمی دارند)، بسته یا نیمه‌بسته بودن دریاها (که هر کدام حقوق خاص خود را دارند)، برآمدگی‌های جزری، جزایر، آبسنگ‌ها، تنگه‌ها، مجمع‌الجزایرها و منابع طبیعی (که در ایجاد قلمروهای دریایی و منطقه میراث مشترک بشریت نقش اساسی داشته است). امروزه نیز عامل جغرافیا، نقش اساسی در بحث‌های میان کشورها در مورد قلمروهای دریایی و ادعاهای حقوقی آنها بازی می‌کند که یکی از جالب‌ترین آنها، ادعاهایی در مورد قطب شمال، در پی نازک‌شدن یخ‌های آن است. از سوی دیگر با توجه به این مسئله که امروزه همه کشورها به دنبال تأمین امنیت خود هستند و این تأمین امنیت را در قلمروهای دریایی از طریق گسترش و تحکیم قلمروهای دریایی خود، به‌خصوص دریای سرزمینی دنبال می‌کنند؛ ویژگی‌های جغرافیایی کشورها در کنار ابهامات موجود در قوانین تصویب‌شده در مورد دریاها در تفسیرهای متفاوت و گاه متناقض و دوگانه از قوانین دریاها، نقش عمده‌ای دارد که اغلب این تفسیرهای دوگانه را می‌توان در مورد نحوه ترسیم خطوط مبدأ مستقیم مشاهده کرد و یکی از بارزترین نمونه‌های آن، اعتراض‌های آمریکا و برخی کشورهای دیگر به قوانین دریایی ایران است که در سال ۱۳۷۲ تصویب شد.

منابع

1. Aghai Diba, B., 2006, **Artificial Islands in the Persian Gulf and the International Law of the Sea**. <http://internationallaw.blogfa.com/post-349.aspx>.
2. Anckae, D., 1996, **Non Contiguity and Political Architecture: The Parliaments of Small Island State**, Political Geography, Vol. 15, No. 8, PP. 697-713.
3. Binns, A., Rajabifard, A., Collier, P. & Williamson, L., 2003, **Developing the Concept of a Marine Cadastre: an Australian Case Study**, Department of Geomatics, the University of Melbourne. <https://minerva-access.unimelb.edu.au/handle/11343/33960>.
4. Blacksel, M., 2010, **Political Geography**, Translated by Mohammad Reza Hafeznia et al., Entekhab Publications, Tehran. (*in Persian*)
5. Cheong, S. M., 2008, **A New Direction in Coastal Management**, Marine Policy, Vol. 32, No. 6, PP. 1090-1093.
6. Chorley, R. J., Schumm, S. A., Sugden, D. E., 2000, **Geomorphology, Amplitude, Aqueduct, Coastal, and Wind Processes**, Vol. 3, Samt Publications, Tehran. (*in Persian*)
7. Churchill, R., Lowe, A., 1988, **The Law of the Sea**, Translated by Brahman Aghayee, First Edition, Political and International Studies Office, Tehran. (*in Persian*)
8. Culcasia, K., 2006, **Cartographically Constructing Kurdistan within Geopolitical and Orientalist Discourses**, Political Geography, Vol. 25, No. 6, PP. 680-706.
9. De Vivero, J.L.S., Rodri, J.C., Mateos, G., 2004, **New Factor in Ocean Governance. From Economic to Security-based Boundaries**, Marine Policy, Vol. 28, No. 2, PP. 185-188.
10. Dodds, K., 2010, **Flag Planting and Finger Pointing: The Law of the Sea, the Arctic and the Political Geography of the outer Continental Shelf**, Political Geography, Vol. 29, No. 2, PP. 63-67.
11. Drysdale, A., Blake, G.H., 1995, **The Middle East and North Africa: A Political Geography**, Ministry of Foreign Affairs Publications, Tehran. (*in Persian*)
12. Hafeznia, M.R., Kaviani-Rad, M., 2004, **New Horizons in Political Geography**, Samt Publications, Tehran. (*in Persian*)
13. Hassaninia, A., Basitnejad, J., 2008, **Evaluation of Adjusting the Tide of River Bahmanshir**, Vol.1, No. 2, PP. 23-29. (*in Persian*)
14. Heeter, D. C., **Plate Tectonics**, Translated by Abolghasem Maleki, Mehr-e-Taban, Art and Culture Institute.
15. Jedari Eivazi, J., 2002, **Geography of the Sea**, Payam-e-Noor Publications, Tehran. (*in Persian*)
16. Kashani, J., 2009, **International Law Commission of the United Nations and Common Natural Sources**, Journal of Legal Research, Vol. 8, No. 16, PP. 225-252. (*in Persian*)
17. Kaviani, M. R., Alijani, B., 1992, **Basics of Meteorology**, Samt Publications, Tehran. (*in Persian*)
18. Keltat, D., 2002, **Physical Geography of the Sea and the Coast**, Translated by Mohammad Reza Servati, Samt Publications, Tehran. (*in Persian*)
19. Kemp, G., Harkavy, R. E., 2004, **Strategic Geography and the Changing Middle East**, Translated by Mahdi Hosseini Matin, Vol. 1, Institute for strategic Studies, Tehran. (*in Persian*)
20. Mahmoudi, F., 2001, **Dynamic Geomorphology**, Payam-e-Noor, Tehran. (*in Persian*)
21. Malki, A., 2004, **Exclusive and Competitive Benefits of Waterways**, Payam-e-Darya, Vol. 12, No. 127, PP. 62-64. (*in Persian*)
22. Mayarakis, D. & Kontinakis, N., 2008, **A Queueing Model of Maritime Traffic in Bosphorus Straits**, Simulation Modelling Practice and Theory, Vol. 16, No. 3, PP. 315-328.

23. Mirheydar, D, 2005, **The Study of the Concept of Territoriality and the Evolution of it with Regard to Political Geography**, Iranian Geopolitics Quarterly, Vol. 1, No. 1, PP. 5-17. (*in Persian*)
24. Mirheydar, D., 2005, **Basics of Political Geography**, Samt Publications, Tehran. (*in Persian*)
25. Mirheydar, D., 2006, **Political Geography of the Sea**, Geographical Research Quarterly, Vol. 1, No.3, PP. 57-76. (*in Persian*)
26. Mirheydar, D., Hamidinia, H., 2010, **Autopsy of the Political Map and the Role of it in Application of Power and implication of Policy**, Journal of Faculty of Law and Political Geography, Vol. 40, No. 1, PP. 295-313. (*in Persian*)
27. Mirheydar, D., Rasti, O., Amiri, A., Eltiaminia, R. A., Soltani, N., 2007, **The Process of Territory Creation in Coastal Countries of the Bed of The Persian Gulf**, Geopolitics Quarterly, Vol. 3, No. 1, PP. 1-21. (*in Persian*)
28. Mirheydar, D., 1988, **Political Geography of Commutation Segregation Plans for the Persian Gulf in The Persian Gulf and The Strait of Hormuz**, Journal of Foreign Policy, Vol. 4, No. 8, PP. 571-51. (*in Persian*)
29. Momtaz, J., 1978, **The New System of the Seas and the Oceans**, Journal of International Relations, Vol. 4, No. 11-12, PP. 25-40. (*in Persian*)
30. Momtaz, J., Ranjbarian, A., 1996, **Double Interpretation of Convention on the Law of the Sea: The Law of Sea Zones of Iran and the Objection of the United States**, Journal of Faculty of Law and Political Science, Vol. 35, No. 35, PP. 89-113. (*in Persian*)
31. Pournoori, M., Habibi, M., 2006, **International Law of the Sea, Convention on the Law of the Sea (Enacted in 1982)**, Second Printing, Mahd-e-Hoghough Publications, Tehran. (*in Persian*)
32. Prescott, V., 1996, **Contribution of the United Nation to Solving Boundary and Territorial Disputes, 1945-1995**, Political Geography, Vol. 15, No. 3-4, PP. 287-318.
33. Rosenne, S., 1996, **Geography in International Maritime Boundary- Making**, Political Geography, Vol.15, No. 3-4, PP. 319-334.
34. Schofield, C., 2008, **Australia's Final Frontiers? Developments in the Delimitation of Australia International Maritime Boundaries**, Maritime Studies; Sea Power Center- Australia Maritime Studies, No. 158, PP. 2-21. Availability at: <http://search.informit.com.au/documentSummary;dn=055780836970082;res=IELBUS>> ISSN: 0726-6472. [cited 13 Aug 14].
35. Strandsbjerg, J., 2010, **Cartography and Geopolitics in the Arctic Region**, DIIS Working Paper, Danish Institute for International Studies. <http://www.diis.dk/sw100084.asp>.