

## حقوق و تکالیف کشورهای ترانزیتی در پرتوی کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

نوشین احمدیان جونقانی<sup>۱</sup>

### چکیده

سال‌های بسیاری است که دریاها و اقیانوس‌ها بعنوان راه ارتباطی مورد استفاده قرار می‌گیرند و نقش مهمی در حیات جامعه بین‌المللی ایفا می‌نمایند. اینکه دریاها با منافع دولت‌ها ارتباط مستقیم دارد، واقعیتی انکارناپذیر است. یکی از منافع بسیار مهم دولت‌ها، تجارت از طریق دریاها است اما باتوجه به وضعیت جغرافیایی، تمامی کشورها به دریا و اقیانوس‌ها به صورت مستقیم دسترسی ندارند. کنوانسیون‌های متعددی وضع گردیده که متضمن مقررات مختلف درخصوص دسترسی آزادانه به منابع دریایی، تجارت بین‌المللی از طریق دریا و تردد ترانزیتی است لکن کنوانسیون ۱۹۸۲ کامل‌ترین موافقت‌نامه‌ای است که حقوق دریاها را به صورت کامل و جامع پوشش می‌دهد. هدف از پژوهش حاضر بررسی حقوق و تکالیف کشورهای ترانزیتی باتوجه به کنوانسیون ۱۹۸۲ است. عدم دسترسی آزادانه به دریا و در نتیجه ترانزیت مستقیم به نوبه خود تاثیراتی را بر اقتصاد کشورها می‌گذارد و روابط ترانزیتی غالباً میان کشورهای ذیربط در قالب موافقت‌نامه‌ها و در نتیجه مذاکراتی است که میان کشورها صورت می‌گیرد که تا حدود زیادی موانع دسترسی کشورهای محصور در خشکی به دریا و ترانزیت مستقیم را از بین می‌برد. از این‌رو این مطالعه به این نتیجه می‌رسد که تمام کشورها اعم از با ساحل دریایی و بدون ساحل دریایی، حقوق و تکالیفی را برای برقراری نظم در نظام حقوقی دریاها به عهده دارند و توافق‌نامه‌های منعقد شده میان کشورها نقش مهمی را در برقراری این نظم ایفا می‌کند.

واژگان کلیدی: دریاها، کشورهای ترانزیتی، کشورهای محصور در خشکی، کنوانسیون ۱۹۸۲

<sup>۱</sup> دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، علوم و تحقیقات تهران N\_ahmadian619@yahoo.com

## مقدمه

پیشرفت روزافزون حمل و نقل و تجارت بین‌المللی و همچنین ضرورت تامین نیازها و دسترسی کشورها به مناطق مختلف دریایی، دولت‌ها را به ایجاد نظامی خاص و ویژه در این رابطه رهنمون ساخت. دریاها و اقیانوس‌ها از قدیم‌الایام نقش ویژه‌ای در حیات بشری ایفا می‌کردند و امروزه نیز نه تنها این نقش کمرنگ نشده بلکه روز به روز بر اهمیت آن افزوده شده است. دریاها بیش از ۷۰ درصد از سطح جهان را پوشش می‌دهد. و یکی از مهمترین راه‌های ارتباطی موجود میان کشورهاست لذا استفاده صحیح از این راه ارتباطی مستلزم وجود قواعد بین‌المللی در امور دریایی است که به بخش‌های مختلف دریایی حکومت داشته که مجموع این قواعد و موازین، حقوق بین‌الملل دریاها را تشکیل می‌دهد. یکی از قدیمی‌ترین شاخه‌های حقوق بین‌الملل، همین حقوق بین‌الملل دریاهاست به دلیل قدمت این راه ارتباطی. شاید مبالغه نباشد اگر بگوییم حقوق دریاها نقشی دوگانه در روابط بین‌الملل ایفا می‌کند: نخست تقسیم قلمرو میان حوزه‌های صلاحیتی دولت‌هاست و دوم تضمین همکاری میان دولت‌ها. به عبارت دیگر از لحاظ تاریخی، دریاها دارای دو کارکرد بسیار مهم هستند: اول بعنوان یک راه یا وسیله ارتباطی و دوم بعنوان یک منبع بزرگ موجودات زنده و غیر زنده. منابع حقوق بین‌الملل دریاها همان منابعی است که در بند ۱ ماده (۳۸) اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری درج شده<sup>۱</sup> و نظام حقوق دریاها تحت حاکمیت ۳ اصل قرار دارد: اصل آزادی، اصل حاکمیت و اصل میراث مشترک بشریت. اهمیت این اصول زمانی مشخص می‌شود که دولت‌ها به صورت یکسان، آزادانه به دریا دسترسی داشته و از تمام منابع دریا بهره‌مند گردند. براساس اصل آزادی، همه کشورهای جهان، حق استفاده از منابع دریایی، ترانزیت، اکتشاف، صید آبیان و تحقیقات علمی و فنی و ... را خواهند داشت لکن برخی از کشورها به دلیل قرار گرفتن در وضعیت نامناسب و نامساعد جغرافیایی و بدون ساحل دریایی از اجرای این حق به صورت مستقیم محروم ماندند. با توجه به اینکه کشورها از لحاظ اقتصادی به یکدیگر وابسته هستند و برای بهبود اوضاع و شرایط اقتصادی و اجتماعی به ارتباط با یکدیگر نیازمندند، یکی از راه‌های ارتباطی و عوامل پیشرفت اقتصادی، راه‌های دریایی و دسترسی به منابع دریایی است، لذا کشورهای محروم از دریا رفته رفته دچار انزوا و ضعف اقتصادی شدند. دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی برای نجات اینگونه کشورها از وضعیت نامطلوب چاره‌ای اندیشیدند و با وضع قوانین و مقررات و اصلاحات در این زمینه، حقوقی را برای آنها قائل شدند بنابراین کنوانسیون‌ها و معاهداتی در این خصوص منعقد گردید که هدف آنها ایجاد حق ترانزیت آزادانه است. کنوانسیون و اساسنامه آزادی ترانزیت ۱۹۲۱ متضمن ترانزیت آزاد و غیر تبعیض‌آمیز از قلمرو دولت‌های متعاقد با راه آهن یا راه آبی برای استفاده مناسب از ترانزیت بین‌المللی می‌باشد.

<sup>۱</sup> بند ۱ ماده (۳۸) اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری: دیوان بین‌المللی دادگستری موازین زیر را اجرا خواهد نمود: عهدنامه‌های بین‌المللی اعم از عمومی و خصوصی، رسوم و عرف بین‌المللی، تصمیمات قضایی با رعایت حکم ماده (۵۹) و اصول عمومی حقوقی.

معاهدات و کنوانسیون‌های اولیه تنها به حقوق دریاها اختصاص نداشت بلکه متضمن قواعد کلی در این زمینه بود. رفته رفته با انعقاد کنوانسیون‌ها و معاهدات در سال‌های بعد، به صورت ویژه و موردی به این امر پرداخته شد و حق ترانزیت آزاد کشورها علی‌الخصوص کشورهای محصور در خشکی<sup>۱</sup> و یا کشورهایی که در شرایط نامساعد جغرافیایی هستند به رسمیت شناخته شد. در حال حاضر مهمترین این موافقت‌نامه‌ها، کنوانسیون ۱۹۸۲ در خصوص حقوق دریاهاست. دولت‌های محصور در خشکی به منظور اعمال حقوق پیش‌بینی شده از جمله حقوق مربوط به آزادی دریای آزاد و میراث مشترک بشریت، حق دسترسی به دریا را خواهند داشت و بدین منظور حق خود را از طریق سرزمین دولت‌های دیگر اعمال می‌نمایند و می‌توانند از تمام وسایل حمل و نقل بهره‌مند گردند (کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، ماده (۱۲۵)). در مقاله حاضر سعی شد تا به وضعیت کشورهای محصور در خشکی و چگونگی اعمال حقوق‌شان در پرتوی کنوانسیون ۱۹۸۲ پرداخته شود و اینکه کشورهای ترانزیتی در خصوص حق آزادی ترانزیت دارای چه حقوق و تکالیفی در مقابل کشورهای محصور در خشکی و نیز سایر کشورها هستند. کشورهای محصور در خشکی در برابر کشورهای ترانزیتی دارای چه تکالیفی هستند و ملزم به رعایت چه مواردی می‌باشند. کشورهای ترانزیتی نباید اعمالی را انجام دهند که از اعمال حق آزادی ترانزیت جلوگیری نمایند و یا ناقض حقوق کشورهای محصور در خشکی باشند در عین حال کشورهای محصور در خشکی می‌بایست در اعمال حق خود بگونه‌ای رفتار نمایند که صلاحیت حاکمیتی<sup>۹۱</sup> و استقلال سیاسی کشورهای ترانزیتی را نقض ننمایند. هدف از این مطالعه تجزیه و تحلیل حقوق کشورهای ترانزیتی و کشورهای محصور در خشکی از طریق کنوانسیون‌های بین‌المللی است با تاکید بر کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها. کشورهای محصور در خشکی از لحاظ اقتصادی و دسترسی به دریا به کشورهای ترانزیتی وابسته هستند و در واقع هر دو کشور مذکور به یکدیگر متکی می‌باشند بنابراین برای مشخص شدن رژیم حقوقی حاکم بر آنها می‌بایست هر کدام را به صورت موردی مورد مطالعه قرار داد.

## ۲- انعقاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و آزادی ترانزیت

در ابتدا تلاش‌ها برای تدوین قواعد حقوق بین‌الملل دریاها توسط نهادهای غیردولتی مختلف مانند انجمن حقوق بین‌الملل، موسسه حقوق بین‌الملل و مدرسه حقوق هاروارد صورت گرفت و بعداً این تلاش‌ها توسط کنفرانس‌های بین‌دولتی شکل گرفت. نخستین تلاش بین‌دولتی، کنفرانس لاهه برای تدوین حقوق بین‌الملل بود که راجع به ۳ موضوع تابعیت، مسئولیت دولت‌ها و آب‌های سرزمینی وضع شد (تاناکا، ۲۰۱۲: ۵۸). در این کنفرانس به صورت کلی در خصوص آب‌های سرزمینی و تعیین حدود قواعدی تنظیم شد که البته دارای

<sup>۱</sup>Land-Locked states

کاستی‌های بسیاری در زمینه حقوق دریاها بود. کنوانسیون‌ها و اساسنامه‌های متعددی درخصوص ترانزیت و حمل و نقل منعقد شد اما هیچکدام به صورت ویژه به حقوق دریاها نپرداختند لذا نخستین کنفرانس تخصصی حقوق دریاها در سال ۱۹۵۸ در ژنو با مشارکت ۸۶ کشور در ۲۴ فوریه تا ۱۸ آوریل برگزار شد که منجر به انعقاد ۴ عهدنامه و ۱ پروتکل در زمینه حقوق دریاها گردید: عهدنامه مربوط به فلات قاره، عهدنامه مربوط به صید ماهی، عهدنامه حفاظت از منابع جاندار دریایی و عهدنامه مربوط به دریای آزاد و پروتکل درخصوص حل‌وفصل اختلافات. البته لازم به ذکر است که مسئله مربوط به تحدید و تعیین عرض دریای سرزمینی که باعث شکست کنفرانس لاهه گردیده بود در این کنفرانس نیز حل نشده باقی ماند و بدین منظور کنفرانس دیگری در شهر ژنو سوئیس در سال ۱۹۶۰ تشکیل شد که البته توافق درخصوص تعیین عرض دریای سرزمینی تا زمان برگزاری سومین کنفرانس ملل متحد راجع به حقوق دریاها به تعویق افتاد.<sup>۱</sup>

سومین کنفرانس حقوق دریاها به درخواست کشوری که بیشتر آنها در انعقاد کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو مشارکت نداشتند، تشکیل شد. برخلاف کنفرانس ۱۹۵۸، کار این کنفرانس به سه کمیته سپرده شد که هرکدام رسیدگی به موضوعات خاصی را عهده‌دار شدند. کمیته اول نظام حقوقی بستر دریا را بررسی می‌کرد و کمیته دوم رسیدگی به امور راجع به دریای سرزمینی، منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی، تنگه‌های بین‌المللی، دریای آزاد و کشورهای محصور در خشکی را عهده‌دار بود و در نهایت سومین کمیته موضوعات محیط زیست دریایی را مورد بررسی قرار می‌داد. این کنفرانس دارای ۳ ویژگی مهم و بارز بود: اولین ویژگی جهانشمولی مشارکت کنندگان در این کنفرانس بود. دومین ویژگی وظیفه اصلی و عظیم و گسترده‌ای بود که این کنفرانس برای آن تشکیل شده بود و سومین ویژگی مهم آن مربوط به دوره زمانی است که در واقع ۱۰ سال طول کشید تا کنفرانس کار خود را به پایان برساند. نهایتاً در روز آخرین اجلاس، کنفرانس با تصویب و تدوین یک عهدنامه در زمینه حقوق دریاها کار خود را به پایان رساند و از دسامبر ۱۹۸۲ در شهر مونته‌گوبی جامائیکا، آن را برای امضای کشورها و سازمان‌های بین‌المللی مفتوح گذاشته شد.<sup>۲</sup>

عهدنامه حقوق دریاها دارای ۳۲۰ ماده و ۹ ضمیمه و البته چندین پروتکل است (ضیایی بیگدلی، ۱۳۹۰: ۲۸۳). عهدنامه مذکور حق شرط و هیچ استثنای دیگری را نمی‌پذیرد اما درخصوص صدور اعلامیه تفسیری

<sup>۱</sup> کنوانسیون‌های ژنو ۱۹۵۸ با چالش‌های جدی مواجه شد که منجر به بازبینی گردید و شاید بتوان گفت وجود عواملی از جمله عامل مربوط به کنترل منابع در ساحل، مربوط به توسعه تکنولوژی استخراج از بستر دریا و عامل مربوط به حفاظت از محیط زیست دریایی و تغییر ساختار جامعه جهانی باعث تشکیل کنفرانس‌های بعدی به منظور از بین بردن این چالش‌ها شد.

<sup>۲</sup> گرچه دولت ایران از امضا کنندگان عهدنامه ۱۹۸۲ است اما تاکنون به آن ملحق نشده و علیرغم ممنوعیت استفاده از حق شرط، دولت ایران این عهدنامه را با حق شرط امضا نموده است. شاید در صورت ملحق شدن به این کنوانسیون بسیاری از مشکلات و اختلافات درخصوص جزایر را بتوان حل‌وفصل نمود.

به کشورهای عضو، اختیار عمل داده است و همچنین در صورت بروز اختلاف میان کشورها درخصوص اجرا و تفسیر معاهده باید به روش‌های تبادل نظر، سازش، دیوان بین‌المللی دادگستری، دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای و یا دادگاه داوری عام و خاص توسل جست. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای چهار ویژگی اصلی توصیف می‌شود که نخستین ویژگی آن ضامم و مواد آن است که موضوعات دریایی را به صورت جامع و کامل پوشش می‌دهد و می‌توان گفت این ویژگی، کنوانسیون مذکور را به "قانونی جامع برای اقیانوس‌ها" تبدیل کرده است. این کنوانسیون مناطقی همچون آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره، آب‌های مجمع‌الجزایری و تنگه‌های بین‌المللی را مشخص و تعریف کرد و صلاحیت دولت‌های ساحلی و حقوق کشورهای محصور در خشکی را به رسمیت شناخت و نیز به بررسی موضوعات خاص در ارتباط حمایت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی و تحقیقات علمی، دریایی توسعه و انتقال تکنولوژی و حل‌وفصل اختلافات پرداخته و در نهایت در بخش آخر به مقررات کلی و نهایی اشاره شده است. برخی مقررات این کنوانسیون صرفاً بیان مجدد مواد کنوانسیون‌های ژنو و قواعد حقوقی دیگری است. از دیگر ویژگی‌های کنوانسیون ۱۹۸۲، در رابطه با عرض دریای سرزمینی است که موفق به تعیین آن شده است. سومین ویژگی، ایجاد آئین حل‌وفصل اجباری اختلافات است. چهارمین و آخرین ویژگی مربوط به ایجاد ۳ نهاد، مقام بین‌المللی بستر دریا، دیوان بین‌المللی حقوق دریا و کمیسیون حدود فلات قاره است. در ۹۳ نهایت می‌توان اظهار داشت مهمترین ویژگی این کنوانسیون یکپارچگی آن است.

کنوانسیون ۱۹۸۲ درخصوص ترانزیت و آزادی ترانزیت موادی را مقرر داشته و به کشتی‌ها حق آزادی ناوبری یا به هواپیماها حق عبور از فراز یک منطقه را صرفاً برای ترانزیت اعطا کرده است. طبق بند ۲ ماده (۳۸) کنوانسیون مذکور آزادی ترانزیت و عبور ترانزیتی به معنای اعمال آزادی دریانوردی و پرواز که صرفاً به منظور عبور پیوسته و سریع از تنگه‌های واقع بین قسمتی از دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی و قسمت دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی صورت می‌گیرد. عبور ترانزیتی شامل عبور افقی و عمودی است. کشتی‌های جنگی و نیز هواپیماهای نظامی و زیردریایی‌ها از این حق برخوردارند اما زیردریایی‌ها تنها در صورتی می‌توانند آزادانه به عبور بپردازند که در حال عملیات عادی خود باشند (James, 2011).

همه کشتی‌ها و هواپیماها در حین عبور ملزم به رعایت مقررات و تعهدات می‌باشند و نباید اعمالی را انجام دهند که مغایر با حاکمیت ارضی و استقلال سیاسی دولت‌های ساحلی باشد شاید به عقیده برخی دولت‌ها حق عبور ترانزیتی تدوین حقوق عرفی باشد اما نظام عبور ترانزیت نتیجه توافقاتی است فراتر از حقوق عرفی و کنوانسیون ۱۹۵۸. براساس کنوانسیون‌های مصوب در زمینه حقوق دریاهای تمامی کشورها اعم از با ساحل دریایی و بدون ساحل و نیز کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه از آزادی ترانزیت برخوردار خواهند بود.

در این خصوص کنوانسیون ۱۹۶۵ درباره تجارت ترانزیتی در بند ۴ ماده (۲) خود چنین بیان می‌دارد که کشورهای متعهد می‌بایست عبور ترانزیتی را در سراسر قلمروی آب‌های سرزمینی خود طبق اصول عرفی حقوق بین‌الملل یا کنوانسیون‌های بین‌المللی قابل اجرا و مقررات داخلی خود اجازه دهند. بنابراین هیچ یک از کشورها نمی‌توانند آزادی ترانزیتی سایر کشورها را محدود یا سلب نمایند مگر در موارد استثنا و در حدود مفاد مقررات کنوانسیون‌های مصوب. عبور ترانزیتی و آزادی ترانزیت تنها در آب‌های سرزمینی وجود ندارد بلکه در سراسر تنگه‌ها نیز این حق موجود است لکن حق عبور ترانزیتی به هیچ وجه شامل آب‌های داخلی نخواهد بود (Article: 38).

### ۳- کشورهای محصور در خشکی و کشورهای دارای شرایط نامساعد جغرافیایی

باتوجه به اینکه تمامی کشورهای جهان از آزادی ترانزیت برخوردار هستند، برخی از آنها به دلیل نداشتن ساحل دریایی و قرار گرفتن در وضعیت دور از دریا، به صورت مستقیم نمی‌توانند از این حق برخوردار شوند و آن را اعمال نمایند. از آنجائیکه اینگونه کشورها نیز جزء جامعه بین‌المللی بوده و به دلیل عدم دسترسی به منابع دریایی، وضعیت نامطلوبی را سپری می‌کنند لذا برای دستیابی به حق آزادی ترانزیت ناگزیر به اقدام از طریق خاک کشورهای دیگری هستند چرا که تجارت بین‌المللی از طریق دریا که یکی از مهمترین عوامل رشد اقتصادی است برای حیات اقتصادی و اجتماعی کشورهای محصور در خشکی دارای اهمیت ویژه‌ای است. طبق تعریف ارائه شده در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها کشور محصور در خشکی، کشوری است که ساحل دریایی ندارد. امروزه بیش از ۳۸ کشور محصور در خشکی وجود دارد.<sup>۱</sup> بعنوان مثال، نپال یک کشور محصور در خشکی است که برای احقاق حق آزادی ترانزیت خود و دسترسی به دریا و استفاده از امکانات دریایی می‌بایست از طریق دولت‌های هند و بنگلادش اقدام نماید.

عواقب موقعیت جغرافیایی کشورهای محصور در خشکی واضح است، در واقع این کشورها در وضعیت دور از بازار بین‌المللی و شبکه حمل‌ونقل قرار دارند و در نتیجه این امر افزایش هزینه‌های واردات و صادرات و نیز حمل‌ونقل، نگهداری تجهیزات و وسایل حمل‌ونقل را به همراه دارد. علاوه بر دولت‌های محصور در خشکی، کشورهای دیگری هستند که از لحاظ جغرافیایی دارای وضعیت نامساعدی هستند به این معنا که فلات قاره

<sup>۱</sup> برخی از کشورهای محصور در خشکی عبارتند از: افغانستان، آندورا، ارمنستان، اتریش، آذربایجان، بلاروس، بوتان، بولیوی، بوتسوانا، مالای، مغولستان، نپال، نیجر، پاراگوئه، رواندا، بروندي، جمهوری آفریقای مرکزی، اتیوپی، سن مارینو، صربستان، قرقیزستان، لیختن اشتاین، لوکزامبورگ، سودان جنوبی و ... برخی از این کشورها عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیستند مانند: افغانستان، آذربایجان، سن مارینو، سودان جنوبی.

آنها توسط سایر دولت‌ها محصور شده مانند جمهوری فدرال آلمان و برخی از این کشورها سواحل بسیار کوتاهی نسبت به قلمرو زمینی خود دارند مانند عراق (J. Monnier, 1991). علیرغم اینکه تعریفی از این کشورها در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به چشم نمی‌خورد می‌توان چنین اظهار داشت که این کشورها اغلب براساس وضعیت اقتصادی و جغرافیایی توصیف می‌شوند و همواره، همراه با دولت‌های محصور در خشکی برای دستیابی به حقوق خود تلاش نموده‌اند. اکثریت کشورهای محصور در خشکی دارای کمترین نرخ رشد در جهان هستند و برای اینکه بتوانند بر مشکلات اقتصادی خود غلبه نمایند جامعه بین‌المللی به ویژه اعضای توسعه یافته آن می‌بایست به این کشورها کمک کنند تا بتوانند بدون هیچ مانعی به دریا دسترسی داشته و در بازار جهانی به رقابت بپردازند.

### ۳-۱- روند شکل‌گیری دولت‌های محاط در خشکی

در قرن ۱۹ اتباع کشورهای محصور در خشکی برای بهره‌برداری از دریاها بعنوان یکی از راه‌های ارتباطی اقداماتی را انجام دادند. در طی جنگ جهانی اول برخی از این دولت‌ها به معایب ناشی از نداشتن کشتی تحت پرچم خود پی برده و پس از جنگ به دلیل افزایش تعداد کشورهای محصور در خشکی، مشکل بدتر شد. پس از آن معاهدات صلح پاریس حقوق کشورهای محصور در خشکی مبنی بر به احتراز درآوردن پرچم‌شان در دریا را به رسمیت شناخت. این موضوع بعداً به وسیله اعلامیه ۱۹۲۱ بارسلونا مورد تایید قرار گرفت. البته در این اساسنامه با وجود اینکه هدف آن تعیین حق آزادی ترانزیت است، به موضوعات خاص در رابطه با دولت‌های محصور در خشکی پرداخته نشده است. همچنین در بند ۲ ماده (۵) موافقت‌نامه گات حق آزادی ترانزیت بیان شده ولی صراحتاً به دولت‌های محصور در خشکی اشاره‌ای نشده است. موافقت‌نامه کریدور ترانزیت شمالی ۱۹۸۵ نیز نمونه‌ای دیگر از حق ترانزیت دولت‌های محصور در خشکی است به این شرح که ماده (۱) آن مقرر می‌دارد: اعضای متعاهد موافقت می‌نمایند که حق ترانزیت به منظور تسهیل حمل کالا را از طریق سرزمین‌شان اعطا نمایند. به علاوه پروتکل حمل‌ونقل، ارتباطات و هواشناسی در منطقه توسعه آفریقای جنوبی نیز متضمن چنین حقی است (L. Coflisch, 1987: 643). ماده (۳) پروتکل کشورهای عضو را به اجرای حق دسترسی آزادانه به دریا کشورهای محصور در خشکی ملزم می‌کند. آنکتاد اعلام می‌کند: "شناخت حق هرگونه دسترسی به دریای آزاد برای دسترسی آزاد به دریا، یک اصل ضروری برای گسترش تجارت بین‌المللی و توسعه اقتصادی، مفاد این توافق‌نامه بر تمام کشورهای محصور در خشکی اعم از توسعه‌یافته و یا در حال توسعه تاثیر می‌گذارد تلاش کشورهای محصور در خشکی به قبل از برگزاری کنفرانس ۱۹۵۸ باز می‌گردد که کشور سوئیس از دیگر کشورهای محصور در خشکی خواست تا قبل از برگزاری جلسه

مجمع عمومی سازمان ملل متحد در ژنو، نظرات خود را هماهنگ نمایند در نهایت این کنفرانس ۶ اصل مهم را در برداشت:

- حق دسترسی آزادانه به اقیانوس؛
- حق داشتن پرچم کشتیرانی؛
- حق آزادی کشتیرانی در بستر اقیانوس؛
- برخورداری از حق مساوی در اسکله‌ها؛
- حق آزادی عبور ترانزیت اشخاص در بستر اقیانوس؛

حق کشورهای ترانزیت در مورد اجرای قوانین مربوط به وسایل نقلیه و امور خدمات عمومی.

ماده (۲) کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد ژنو به صراحت بیان می‌کند که دریای آزاد به روی تمامی دولت‌ها باز است و نیز ماده (۴) اشعار می‌دارد هر دولت اعم از ساحلی و بدون ساحل حق خواهد داشت کشتی‌های تحت پرچم خود را در دریای آزاد به حرکت درآورد. به علاوه ماده (۳) همین کنوانسیون متضمن آزادی ترانزیت کشورهای بدون ساحل و کشورهایی که در میان یک دولت و دریا واقع شده‌اند می‌باشد. نهایتاً در کنفرانس ۱۹۸۲ حقوق دریاها اینگونه کشورها (کشورهای محصور در خشکی و کشورهای دارای شرایط نامساعد جغرافیایی) برای پیشبرد اهداف و مواضع خود گروهی متشکل از ۵۳ عضو را تشکیل دادند و توافق کردند برای دستیابی به حقوق خود تلاش نمایند که البته برخی از این تلاش‌ها موفقیت‌آمیز و برخی دیگر موفقیت چندانی به دست نیاورد. بخش ۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به حق آزادی ترانزیت و حق دسترسی دولت‌های محصور در خشکی به دریا اختصاص یافته و در این خصوص ماده (۱۲۵) اشعار می‌دارد: دولت‌های محصور در خشکی به منظور اعمال حقوق پیش‌بینی شده در این کنوانسیون، حق دسترسی به و از دریا را دارند (J. Evensen, 1988: 59).

### ۳-۲- حقوق و تکالیف کشورهای محصور در خشکی

با به رسمیت شناخته شدن کشورهای محصور در خشکی و درک بهتر این کشورها امروزه دولت‌های محصور در خشکی از حقوق دریانوردی برخوردار هستند و کنوانسیون دریای آزاد (۱۹۵۸) در ماده (۲) و (۴) و کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور در بند ۱ ماده (۱۴)، به این موضوع اشاره دارد. علاوه بر این‌ها ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها مجدداً به آزادی دریانوردی کشورهای محصور در خشکی تأکید می‌نماید. ماده ۹۰ کنوانسیون حقوق دریاها به صراحت حقوق دریانوردی کشورها اعم از ساحلی و بدون ساحل را به رسمیت شناخته است. حق عبور ترانزیت، عبور بی‌ضرر از آب‌های مجمع‌الجزایری و نیز حق عبور از خطوط لوله دریایی مجمع‌الجزایری برای همه دولت‌ها وجود دارد. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در مواد ۶۹ تا ۷۲



درخصوص حق ماهیگیری کشورهای محصور در خشکی مقرراتی را وضع نموده. بند ۱ ماده (۶۹) بیان می‌دارد که کشورهای محصور در خشکی حق خواهند داشت بر یک اساس منصفانه از بخش مناسبی از مازاد منابع جاندار مناطق انحصاری اقتصادی کشورهای ساحلی همان منطقه یا ناحیه مشارکت نمایند. البته باید اظهار داشت که این ماده در مورد کشورهایی که اقتصادشان کاملاً به بهره‌برداری از منابع زنده منطقه انحصاری اقتصادی وابسته است قابل اعمال نخواهد بود (ماده ۷۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها).

بند ۲ این ماده به شرایط و طرق این مشارکت اشاره دارد. ماده ۷۰ کنوانسیون به وضعیت و حق کشورهای دارای شرایط نامساعد جغرافیایی در زمینه ماهیگیری اشاره دارد و همانند کشورهای محصور در خشکی حق خواهند داشت از منابع جاندار منطقه انحصاری اقتصادی با همان شرایط بهره‌مند گردند. باید اشاره نمود که حقوق اعطا شده تنها در چهارچوب منطقه انحصاری اقتصادی معتبر است (L.Caflisch, Ibid: 655).

درخصوص کشورهایی که اقتصادشان کاملاً به منابع جاندار دریایی وابسته است این ابهام موجود می‌باشد که دولت‌ها براساس چه معیاری می‌توانند ادعا نمایند که دارای چنین وضعیتی هستند و گاه امکان دارد که این امر باعث تضییع حقوق کشورهای محصور در خشکی شوند. براساس ماده (۷۲) کشورهای محصور در خشکی نمی‌توانند این حق را به صورت مستقیم یا غیرمستقیم به کشورهای ثالث واگذاری نمایند. دولت‌های محصور

در خشکی حق هیچگونه اکتشاف و بهره‌برداری از منابع طبیعی فلات قاره را نخواهند داشت و تنها امتیازی ۹۷ که در این خصوص به این کشورها اعطا شده ماده (۸۲) حقوق دریاهاست که متضمن تعهداتی درخصوص مبالغ نقدی و حق‌السهم‌های تولیدی در رابطه با بهره‌برداری از فلات قاره ماورای ۲۰۰ مایل دریایی است (تاناکا، پیشین: ۵۹۶). دولت‌های محصور در خشکی و کشورهای دارای وضعیت نامطلوب جغرافیایی نیز مانند سایر دولت‌ها در تحقیقات علمی دارای نفع هستند و از آزادی تحقیقات علمی در دریای آزاد برخوردارند (ماده ۲۵۴ حقوق دریاها، ۱۹۸۲). دولت‌های محصور در خشکی ملزم هستند در اجرای حقوق خود، حقوق کشورهای ساحلی را نقض ننمایند و همچنین درخصوص بهره‌برداری از منابع جاندار دریایی از آثار مضر بر انجمن‌ها و یا صنایع ماهیگیری اجتناب نمایند.

#### ۴- حقوق و تکالیف کشورهای ترانزیتی

باتوجه به اینکه کنوانسیون‌های منعقد شده در رابطه با حقوق بین‌الملل قبل از انعقاد کنوانسیون ویژه حقوق دریای آزاد ۱۹۵۸ توجه ویژه‌ای به حقوق دریاها نداشته و به صورت کلی مواردی را در مفاد آن می‌توان مشاهده نمود، عدم به رسمیت شناخته شدن کشورهای محصور در خشکی و حقوق راجع به آن و نیز باتوجه به اینکه کشورهای محصور در خشکی و کشورهای ترانزیتی به یکدیگر متکی هستند لذا غیرمنطقی نخواهد

بود که گفته شود تعریف و در نتیجه حقوقی برای این کشورها (کشورهای ترانزیتی) نیز در کنوانسیون‌ها به چشم نمی‌خورد. بعد از انعقاد کنوانسیون‌های مربوط به ترانزیت و حقوق دریاها در سال ۱۹۵۸ و در نظر گرفتن حقوقی برای کشورهای محصور در خشکی تعاریفی در این زمینه ارائه شد. همانطور که قبلاً اشاره شد کشورهای محصور در خشکی و کشورهای دارای شرایط مساعد جغرافیایی به منظور دسترسی به دریا می‌بایست از طریق کشورهای دیگری اقدام نمایند که این کشورها، کشورهای ترانزیتی نامیده می‌شوند. ماده ۳ کنوانسیون دریای آزاد اشعار می‌دارد: دولت‌هایی که فاقد ساحل دریایی هستند برای برخورداری از آزادی دریا، با کشورهایی که میان دریا و یک دولت بدون ساحل واقع شده‌اند همکاری خواهند نمود. لذا کشورهایی که برای تجارت ترانزیتی و اعمال آزادی دریانوردی کشورهای محصور در خشکی، تردد از طریق قلمرو آن صورت می‌گیرد، کشورهای ترانزیتی هستند.

براساس ماده (۱) کنوانسیون ۱۹۶۵ نیویورک راجع به ترانزیت کشورهای محصور در خشکی دولت ترانزیتی، هر دولت متعهد دارای ساحل یا فاقد ساحل دریایی است که بین یک دولت بدون ساحل و دریا واقع شده و رفت و آمد ترانزیت در قلمرو آن صورت می‌گیرد. تعداد کمی از کشورها، کنوانسیون ۱۹۶۵ نیویورک را تصویب کردند که البته باید اظهار داشت که دولت‌های ترانزیت عمده، از جمله، فرانسه، به این کنوانسیون ملحق نشدند. با این وجود این کنوانسیون مبنای خوبی برای مذاکرات راجع به حقوق دریاها شد (H. Tuerk, 2007: 98). کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در ماده (۱۲۴) در بند ۱ بیان می‌دارد: کشور ترانزیتی کشوری است که یا بدون ساحل دریایی بین یک کشور محصور در خشکی و دریا قرار گرفته و از قلمرو آن رفت و آمد ترانزیتی صورت می‌گیرد. "میتوان گفت که تعریف ارائه شده در این ماده تأکید و تأیید مجدد تعریف ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۶۵ است. اینگونه باید اظهار داشت که کشور ترانزیتی خود می‌تواند کشور محصور در خشکی باشد و لزوماً کشوری با ساحل دریایی نیست. عبارت تردد و رفت و آمد ترانزیتی بکار رفته در تعاریف ارائه شده به معنای عبور اشخاص، کالا، وسایل حمل و نقل در طول قلمرو یک یا چند کشور ترانزیتی است که در داخل قلمرو یک کشور محصور در خشکی آغاز یا پایان می‌یابد (بند ۱ ماده ۱۲۴) کنوانسیون حقوق دریاها).  
باتوجه به وابستگی کشورهای ترانزیتی و کشورهای محصور در خشکی در خصوص امور ترانزیت و تجارت و دسترسی به دریا به یکدیگر و وجود مشکلاتی در خصوص اعمال حقوق، این کشورها، از طریق موافقت‌نامه‌هایی به صورت دوجانبه، منطقه‌ای و ناحیه‌ای، توانسته‌اند تا حدود زیادی مشکلات را حل و حقوق و تکالیفی را معین نمایند. این موافقت‌نامه‌ها اغلب در خصوص مسائل مربوط به عبور و مرور، تسهیلات بندری و معافیت از عوارض و مالیات‌هاست و عمل متقابل به عبارت دیگر مقابله به مثل در تنظیم اینگونه موافقت‌نامه‌ها نقش مهمی داشته است. البته از عمل متقابل در مورد موافقت‌نامه‌های منعقد شده میان کشورهای اروپایی می‌توان به

خوبی بهره برد و درخصوص کشورهای آفریقایی و یا آسیایی به دلیل یکسان نبودن شرایط نمی‌توان آن را اعمال نمود (McDougal, 1980: 23).

بطور کلی می‌توان نتیجه گرفت که در آزادی ترانزیت اصل عمل متقابل نمی‌تواند شرط اصلی در انعقاد موافقت‌نامه‌ها باشد زیرا که اصولاً چنین اصلی به دلیل عدم دسترسی کشورهای محصور در خشکی از منابع دریایی قابل اعمال نیست. دولت‌های محصور در خشکی برای دسترسی به دریا و استفاده از امکانات دریایی خواهان برخورداری از امکانات و تسهیلات کشورهای ترانزیتی هستند در مقابل دولت‌های ترانزیتی دارای حقوق و تکالیفی در قبال کشورهای محصور در خشکی و همچنین سایر کشورها هستند البته این امر حقوق و تکالیف سایر کشورها را نیز به همراه خواهد داشت. شرایط و نحوه اعمال آزادی ترانزیت براساس توافقاتی است که در قراردادهای موافقت‌نامه‌های دوجانبه، منطقه‌ای و ناحیه‌ای صورت می‌گیرد. باتوجه به این موضوع می‌توان گفت که توافقات میان کشورها ارجحیت خواهد داشت. درخصوص اینکه کدام یک از موافقت‌نامه‌ها ارجحیت خواهند داشت، نمی‌توان قاعده‌ای را در نظر گرفت زیرا که ممکن است دسترسی کشورهای محصور در خشکی و بدون ساحل دریایی یا کشورهای دارای شرایط نامساعد جغرافیایی به دریا، تنها از طریق یک کشور امکانپذیر باشد که در این صورت نیازی به انعقاد موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای و یا ناحیه‌ای نخواهد بود و یا بالعکس، ممکن است برای دسترسی به دریا انعقاد موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای لازم باشد. ترانزیت مبتنی بر ۹۹ موافقت‌نامه دولت‌های ذیربط براساس اصل عمل متقابل می‌باشد و این بدان معناست که دسترسی ترانزیت دولت‌های محصور در خشکی به حسن نیت کشورهای ساحلی بستگی خواهد داشت.

براساس حقوق بین‌الملل دولت ساحلی حاکمیت کامل بر سرزمین ترانزیت دارد، همچنین درخصوص رفت-وآمد ترانزیتی دولت‌های محصور در خشکی، دارای قدرت قضایی و بازرسی کامل خواهند بود. ماده (۱۲۵) کنوانسیون حقوق دریاها اجازه اتخاذ تمام تدابیر لازم در جهت حفاظت از منافع مشروع را به کشورهای ترانزیتی اعطا نموده (بند ۳ ماده (۱۲۵) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها). بر این اساس حفظ منافع مشروع کشورها دارای اولویت است و کشورها برای خدشه وارد نکردن به آن می‌بایست نهایت تلاش خود را بنمایند. ماده ۱۳۰ دولت‌های ترانزیت را ملزم کرده تا اقداماتی را اتخاذ نمایند که از تاخیر در تردد جلوگیری کنند و در بند ۲ همان ماده اشاره شده است که در صورت بروز موانع، مشکلات و تاخیر در رفت‌وآمد، مقامات کشورهای محصور در خشکی و کشورهای ترانزیتی برای حل‌وفصل و از بین بردن مشکلات پیش آمده با یکدیگر همکاری می‌نمایند (North Transit Corridor Agreement, 1985).

بند ۱ ماده (۱۲۷) اشاره دارد که هیچگونه عوارض گمرکی و مالیات و سایر هزینه‌ها به رفت‌وآمد ترانزیتی تعلق نخواهد گرفت ولی در عین حال کشورهای ترانزیتی می‌توانند هزینه‌های مربوط به خدمات مشخصی را

از کشورهای محصور در خشکی دریافت نمایند، همانطور که در ماده (۱۲۷) کنوانسیون نیز مقرر شده است. همچنین در ادامه بیان می‌دارد وسایل نقلیه در حال ترانزیت و سایر تسهیلات مقرر توسط کشورهای محصور در خشکی مشمول مالیات و یا هزینه‌های بیش از آنچه که برای استفاده از وسایل نقلیه کشورهای ترانزیتی وضع شده، نخواهد بود (بند ۲ ماده (۱۲۷)). این بدین معناست که در خصوص وضع مالیات و سایر هزینه‌ها، کشورهای ترانزیتی نباید تبعیض قائل شوند و در این خصوص حقوق برابر همه کشورها را رعایت نمایند.

در مواردی دولت ترانزیتی حق خواهد داشت از ورود اشخاص و کالاهایی که ورودشان به سرزمین آن دولت ممنوع شده است، جلوگیری نماید و همچنین حق خواهد داشت اجازه سفر کسانی که رفت‌وآمد آنها برای رفت‌وآمد ترانزیتی ضروری است را صادر نماید. دولت ترانزیتی نیز حق نظارت کامل بر رفت‌وآمد ترانزیتی را خواهد داشت چراکه این موارد رابطه مستقیمی با منافع مشروع این دولت‌ها دارد و اینگونه می‌تواند اطمینان حاصل نمایند که خدشه‌ای به منافعشان وارد نمی‌آید. براساس ماده (۱۲۸) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، می‌توان برای تسهیل در رفت‌وآمد ترانزیتی، در بنادر ورودی و خروجی کشورهای ترانزیتی، مناطق آزاد و سایر تسهیلات کمرگی دایر نمود. البته کشورهای محصور در خشکی و کشورهای ترانزیتی می‌توانند برای اعطای تسهیلات با یکدیگر توافق نمایند (ماده (۱۳۲) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها). کشورهای ترانزیتی می‌بایست همان رفتاری را که با سایر کشتی‌های خارجی در بنادر خود دارند را با کشتی‌های حامل پرچم کشورهای محصور در خشکی نیز داشته باشند و حق نخواهند داشت رفتاری تبعیض‌آمیز داشته باشند. این موضوع را می‌توان در ماده (۱۳۱) کنوانسیون حقوق دریاها مشاهده نمود (پورنوری، ۱۳۹۴: ۸۴).

پیمان‌نامه ۱۹۶۵ راجع به ترانزیت کشورهای محصور در خشکی نیز هدف‌اش دفاع و ثبات منافع کشورهای ترانزیتی است. بدین مفهوم که در مواد خود چنین مقرر می‌دارد که تمام دولت‌های متعهد باید تمام اقدامات لازم را جهت جلوگیری از تاخیر در رفت‌وآمد ترانزیتی انجام دهند به استثنای موارد فورس مازور که از توان دولت‌ها خارج است و کشورها را در صورت بروز چنین مشکلاتی، ملزم به همکاری کرده است. در خصوص اعطای تسهیلات در راستای رفت‌وآمد ترانزیتی نیز توافقات دولت‌ها ملاک عمل است. بنابراین باید اینطور اظهار داشت که حفظ و تامین منافع کشورها براساس توافقاتی است که میان آنها منعقد می‌گردد (Alexander, 1984: 74).

بند ۲ ماده (۴) کنوانسیون مذکور اعلام می‌دارد: "دولت‌های عضو متعهد می‌شوند با استفاده از تسهیلاتی که دولت در اختیار دارد، تعرفه‌ها یا هرگونه هزینه‌ای که به لحاظ نرخ و روش اعمال آن معقول است و با توجه

<sup>۱</sup> وسایل حمل و نقل بر اساس ماده (۱۲۴) کنوانسیون حقوق دریاها یعنی: راه آهن، شناور دریایی یا رودخانه ای و وسایل نقلیه جاده ای و نیز باربرها و حیوانات بارکش در جاهایی که شرایط محلی ایجاب میکند. البته خطوط لوله ی نفت و گاز با توافق کشورهای ذی ربط میتواند جز وسایل نقلیه واقع شود.

به شرایط ترافیک بر ترانزیت اعمال نماید. موافقت‌نامه کریدور ترانزیت شمالی ۱۹۸۵ که نمونه‌ای دیگر از حق ترانزیت کشورهای محصور در خشکی است در ماده (۱) چنین اظهار می‌دارد که اعضای متعاقد می‌بایست تمام تسهیلات ممکن برای تردد ترانزیتی میان آنها را مطابق مقررات موافقت‌نامه ارائه نمایند. لازم به ذکر است که مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ و نیز قراردادهای خاص راجع به اعمال حق دسترسی به دریا که حقوق و تسهیلاتی را به کشورهای محصور در خشکی اعطا می‌نماید از اعمال کامله‌الوداد مستثنی می‌باشد (ماده (۱۲۶) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای).

### نتیجه‌گیری

تجارت بین‌المللی از طریق دریا یکی از عوامل مهم رشد اقتصادی کشورها به شمار می‌آید و برای حیات اقتصادی یک کشور بسیار حائز اهمیت است. از آنجائیکه حق آزادی ترانزیت و دسترسی به دریا برای تمامی کشورها وجود دارد لکن برخی از کشورها به دلیل قرار گرفتن در وضعیت جغرافیایی خاص و عدم دسترسی مستقیم به دریاهای اقیانوس‌ها نمی‌توانند به صورت مستقیم برای احقاق چنین حقی اقدام نمایند. موقعیت جغرافیایی چنین کشورهایی (کشورهای محصور در خشکی) عواقبی را به دنبال خواهد داشت، فی‌الواقع به دلیل دور بودن از بازار بین‌المللی و شبکه حمل‌ونقل دریایی، هزینه واردات و صادرات و همچنین هزینه حمل‌ونقل آنها افزایش خواهد داشت لذا برای کاهش عواقب ناگزیرند برای دستیابی به دریاهای بهره‌بردار از حق آزادی ترانزیت از کشورهای دیگری استفاده نمایند. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای ماده (۱۲۴) در بند ۱ کشورهای ترانزیتی را کشوری می‌داند که یا بدون ساحل دریایی بین یک کشور محصور در خشکی و دریا قرار گرفته و از قلمرو آن رفت‌وآمد ترانزیتی صورت می‌گیرد. دولت‌های محصور در خشکی و نیز کشورهای ترانزیتی در مقابل یکدیگر دارای حقوق و تکالیفی هستند. براساس حقوق بین‌الملل دولت ساحلی حاکمیت کامل بر سرزمین ترانزیت دارد، همچنین در خصوص رفت‌وآمد ترانزیتی دولت‌های محصور در خشکی، دارای قدرت قضایی و بازرسی کامل خواهند بود. ماده (۱۲۵) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای اجازه اتخاذ تمام تدابیر لازم در جهت حفاظت از منافع مشروع را به کشورهای ترانزیتی اعطا نموده و همچنین در مواردی دولت ترانزیتی حق خواهد داشت از ورود اشخاص و کالاهایی که ورودشان به سرزمین آن دولت ممنوع شده است، جلوگیری نماید و همچنین حق خواهد داشت اجازه سفر کسانی که رفت‌وآمد آنها برای رفت‌وآمد ترانزیتی ضروری است را صادر نماید لکن براساس ماده (۱۳۱) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای کشورهای ترانزیتی می‌بایست همان رفتاری را که با سایر کشتی‌های خارجی در بنادر خود دارند را با کشتی‌های حامل پرچم کشورهای محصور در خشکی نیز داشته باشند و حق نخواهند داشت رفتاری تبعیض‌آمیزی

داشته باشند. براساس آنچه که در پژوهش حاضر بدان پرداخته شد باتوجه به وابستگی کشورهای ترانزیتی و کشورهای محصور در خشکی در خصوص امور ترانزیت و تجارت و دسترسی به دریا به یکدیگر و وجود مشکلاتی در خصوص اعمال حقوق، موافقت‌نامه‌هایی که به صورت دوجانبه، منطقه‌ای و ناحیه‌ای، میان کشورها منعقد می‌شود تا حدود زیادی می‌تواند مشکلات را حل و حقوق و تکالیفی را معین نماید. اما نباید چنین تصور کرد که در آزادی ترانزیت اصل عمل متقابل می‌تواند شرط اصلی در انعقاد موافقت‌نامه‌ها باشد زیرا که اصولاً چنین اصلی به دلیل عدم دسترسی کشورهای محصور در خشکی از منابع دریایی قابل اعمال نیست.

### فهرست منابع

#### فارسی:

- ۱- پورنوری، منصور (۱۳۹۴)، حقوق دریاهای بین‌المللی و داخلی، تهران: انتشارات پیام عدالت.
- ۲- تاناکا، یوشیفومی (۲۰۱۲)، حقوق بین‌الملل دریاهای، مترجم: آرمین طلعت، تهران: موسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی.
- ۳- ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۹۰)، حقوق بین‌الملل عمومی، تهران: انتشارات گنج دانش.

۱۰۲

#### لاتین:

- 4- Alexander, L.M (1984). The Law of the Sea: offshore and Zones.
- 5- Cafilisch, What Is a Geographically Disadvantaged state. 6- Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone. Geneva. 29 April 1958
- 6- Convention on the High Seas. Geneva. 29 April 1958.
- 7- Convention and Statute of Freedom of Transit. Barcelona. 20 April 1921.
- 8- J. Evensen (1988). Working methods and Procedures in the Third United Nations Conference on the Law of the sea
- 9- J. Monnier (1991). Right of Access to the Sea and Freedom of Transit
- 10- James Harrison (2011). Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law.
- 11- H, Tuerk (2007). The Land-Locked states and The Law of the Sea.
- 12- L. Coflisch (1987). What is a Geographically Disadvantaged states.
- 13- McDougal, Myres. S and Bruke William (1980). The public Order of the Sea, Londo.
- 14- North Transit Corridor Agreement. 1985.
- 15- United Nation Convention on the Law of the Sea, Montego Bay. 10 December 1982.