



عبور ترانزیتی کشورهای محصور در خشکی از منظر حقوق بین‌الملل دریاها*



منوچهر صفری^{۱*} - دکتر عاطفه امینی‌نیا^۲ - دکتر مجتبی نظیف^۳

This is an open access article under the CC BY license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

چکیده

کشورهای محصور در خشکی به این علت که هیچ ساحل دریایی ندارند با موانع مختلفی برای تجارت بین‌المللی خود از طریق دریا مواجه و برای انجام مبادلات تجاری خود وابسته به یک یا چند کشور ساحلی از طریق ترانزیت می‌باشند. این روش تجارت منتهی به افزایش هزینه‌های تجاری شده و این وضعیت زمانی بدتر می‌شود که یک کشور ترانزیتی بخواهد وفق ماده ۱۲۵ کنوانسیون حقوق دریاها این دسترسی را ممنوع یا محدود کند. این مقاله با روش توصیفی-تحلیلی به بررسی حقوق دریایی کشورها محصور در خشکی برای تجارت پرداخته و درصدد پاسخگویی به این سوال است که عبور ترانزیتی کشورهای محصور در خشکی برای تجارت از طریق دریا چگونه است؟ این مقاله با توجه به اسناد بین‌المللی چنین نتیجه‌گیری می‌کند که حق دسترسی پیش‌بینی شده در اسناد بین‌المللی تحت عنوان عبور ترانزیتی در واقع یک حق دسترسی «ناقص» است و پیشنهاد می‌کند بر اساس اصل آمره پذیرفته شده تحت عنوان میراث مشترک بشریت باید حق دسترسی به دریا برای کشورهای محصور در خشکی به عنوان یک حق قانونی به رسمیت شناخته شود. چنین حقی نمی‌تواند رد یا محدود شود مگر اینکه یک خطر امنیتی واقعی و قابل تأیید برای یک کشور ترانزیت ایجاد کند.

کلیدواژگان

کشورهای محصور در خشکی، حقوق بین‌الملل دریاها، تجارت دریایی، عبور ترانزیتی، حق دسترسی به دریا

* این مقاله برگرفته از رساله دکتر حقوق بین‌الملل منوچهر صفری با راهنمایی دکتر عاطفه امینی‌نیا است.

^۱ دانشجوی دکتری گروه حقوق بین‌الملل عمومی، واحد امارات، دانشگاه آزاد اسلامی، دبی، امارات متحده عربی.

^۲ نویسنده مسئول، استادیار گروه حقوق، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی تهران، ایران. / ایمیل:

a.amininia@iauctb.ac.ir

^۳ استادیار گروه حقوق، واحد تهران جنوب، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

مقدمه

محصور بودن در خشکی یکی از بازدارنده‌های جغرافیایی برای تجارت از طریق دریا است که برخی از دولت‌ها به صورت طبیعی با آن مواجه هستند و بر آنها تحمیل شده به عبارتی اگر یک کشور ساحل دریایی نداشته باشد «کشور محصور در خشکی» نامیده می‌شود.^۱ در حال حاضر ۴۴ کشور محصور در خشکی وجود دارد که ۳۰ مورد آن کشورهای در حال توسعه هستند و به علت نداشتن ساحل از دسترسی به دریا برای تجارت بین‌المللی محروم می‌باشند. به منظور تجارت و بهره‌برداری از دریا دولت‌های محصور در خشکی لزوماً باید از طریق یک کشور ساحلی عبور کنند. حالتی که یک کشور محصور در خشکی باید از طریق آن ترانزیت داشته باشد تا بتواند به دریا برسد «حالت عبوری» نامیده می‌شود. بنابراین یک دولت ترانزیتی «دولتی است با ساحل دریا که ترافیک عبوری از قلمرو آن می‌گذرد».^۲ مسیرهای ترانزیتی از طریق کشورهای ترانزیتی ممکن است طولانی باشد و از طرفی هم ممکن است زیرساخت‌های حمل و نقل موجود ضعیف باشند و هزینه حمل و نقل را بیشتر می‌کند. موضوع امنیت ترانزیت نیز به وضعیت امنیتی کشور(های) ترانزیتی بستگی دارد، به‌طوری که چالش‌های امنیتی در کشور(های) ترانزیتی به‌طور جدی بر جابجایی کالاها از بنادر دریایی تاثیر می‌گذارد.

این گونه مشکلات تجارت دریایی کشورهای محصور در خشکی تجارت بین‌الملل را با چالش جدی مواجه می‌کند و در توسعه ملی کشورها اثر بازدارندگی دارد با توجه به این چالش‌ها، کشورهای محصور در خشکی تلاش‌هایی را در گذشته انجام داده‌اند تا مسائل مربوط به آن در سطح بین‌المللی مورد توجه قرار گیرد. کشورهای محصور در خشکی نه تنها به دنبال حق دسترسی آزاد به دریا و از دریا برای شرکت در تجارت بین‌المللی بودند، بلکه به دنبال یک معاهده جهانی در این زمینه بودند (Upriety, 2020: 203). هر چند حقوق بین‌الملل با آزمون دشوارتری مواجه است که چند صدایی و تكثر خوانش‌ها و تنوع معناها را به رسمیت بشناسد. از این رو اسناد بین‌الملل وفق حقوق بین‌الملل برای رسیدگی به مسئله دسترسی کشورهای محصور در خشکی به دریا تهیه شد که آخرین آنها کنوانسیون سازمان ملل متحد ۱۹۸۲ در مورد حقوق دریاها بود.^۳ این مقاله با تکیه بر اسناد بین‌المللی این فرضیه را تحت سنجش قرار می‌دهد که کشورهای محصور در خشکی حق دسترسی به دریا مطابق اسناد بین‌المللی از جمله کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را دارا می‌باشند و این یک حق قانونی برای تجارت از طریق دریا می‌باشد.

۱- پیشینه تحقیق

تسما الیاس شیل «۲۰۲۰» در مقاله خود با عنوان «رژیم دریایی اتحادیه اروپا و چالش کشورهای در

^۱ Art. 9(4), Annex III, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (hereinafter 'UNCLOS')

^۲ Art. 24(1)(b) UNCLOS.

^۳ The Convention was adopted in Montego Bay, Jamaica in 1980 at the end of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS III).

حال توسعه محصور در خشکی مطالعه موردی اتیوپی» به نقش اتحادیه اروپا به حاکمیت بین‌المللی در حوزه دریاها و تعیین سیاست‌ها و استراتژی‌های دریایی اتحادیه اروپا پرداخته است. این مقاله به بررسی پیامدهای سیاست دریایی اتحادیه اروپا برای توسعه کشورهای محصور در خشکی می‌پردازد. پس از تجزیه و تحلیل داده‌های اولیه و ثانویه و مطالعه موردی کشور اتیوپی استدلال می‌کند اتحادیه اروپا می‌تواند سیاست تجارت دریایی بین‌المللی کشورهای محصور در خشکی را از طریق آب‌های اتحادیه اروپا تنظیم کند. با توجه به چالش‌های ذاتی توسعه کشورهای محصور در خشکی و منافع اقتصادی این کشورها، پیشنهاد انعقاد قرارداد در زمینه دریایی و دسترسی این کشورها در سطح جهانی و اتحادیه اروپا را دارد. به موضوع حق توسعه کشورهای محصور در خشکی اشاره‌ای نشده است.

ارنست سوانپول (۲۰۲۰) در مقاله خود با عنوان «دریا و کشورهای محصور در خشکی» به موضوع کشورهای محصور در خشکی و حقوق دریاها پرداخته و معتقد است که کشورهای محصور در خشکی برای دسترسی تجارت از طریق دریا نیاز به یک یا چند کشور ساحلی دارند و استفاده از این دسترسی منوط به انعقاد قراردادهای دو یا چند جانبه و موافقت کشورهای ساحلی دارد و حقوق بین‌المللی دریایی ضمانت اجرایی لازم را برای این حق ندارد.

اوبیورا پاسکال (۲۰۲۱) در مقاله خود با عنوان «بررسی دسترسی کشورهای محصور در خشکی به دریا» به مشکلات و موانع توسعه اقتصادی این کشورها پرداخته و به اقدامات دولت‌ها و نوآوری‌های حقوقی متوالی برای اثبات و اجرای حق دسترسی خود بر اساس حقوق بین‌الملل اشاره دارد. این مطالعه به دسترسی دولت‌ها به دریای آزاد و حق استفاده از دریا پرداخته و برخورداری کشورهای محصور در خشکی از این حقوق را منوط به مذاکره موفقیت آمیز بین کشور محصور در خشکی و کشور ترانزیت می‌داند و اشاره دارد حقوق کشورهای محصور در خشکی تابع رفتار سیاسی کشورها ساحلی می‌باشد. این مطالعه نتیجه‌گیری می‌کند که مذاکرات متقابل با کشورهای ترانزیتی نقشی حیاتی و غیرقابل جایگزینی در تأثیر عملی این حقوق دارد.

در تحقیقات ذکر شده در فوق موضوع چالش‌های اقتصادی برای تجارت توسط کشورهای محصور در خشکی مورد بررسی قرار گرفته، اما در هیچ کدام به موضوع عبور ترانزیتی کشورهای محصور در خشکی مورد بررسی و پژوهش قرار نگرفته است. لذا این مقاله در نوع خود جنبه بدیع بودن و نوآوری را در بررسی این موضوع به همراه دارد.

۲- چهارچوب مفهومی و مبانی نظری

کشورها برای پیشرفت اقتصادی خود نه تنها به تجارت، بلکه به تجارت بین‌المللی مقرون به صرفه نیز نیاز دارند و برای بقا، باید در موقعیتی قرار گیرند که بتوانند در بازار جهانی رقابت مطلوبی داشته باشند (Uprety, 2006: 4). تجارت کشورهای محصور در خشکی به دلیل عدم دسترسی مستقیم به دریا متوقف و در معرض چالش‌هایی در تجارت بین‌الملل برای استفاده از منابع دریا قرار دارد، از آنجایی که آنها سواحل دریایی و بنادر دریایی خود را ندارند به منظور دسترسی به دریا ناگزیر به ترانزیت از طریق کشورهای ساحلی هستند ترانزیت از طریق کشورهای دیگر نیز چالش‌هایی را

برای کشورهای ساحلی و کشورهای متقاضی ترانزیت در پی دارد. مثلاً مسیرهای ترانزیت گاهی اوقات تا بندر دریایی طولانی بوده و برای دسترسی به دریا مسافت‌های طولانی باید طی شود و نیز گاهی اوقات مشکلات قانونی در کشور ترانزیت نیز بر این موضوع اضافه می‌شود (Uprety, 2006: 14). لذا تجارت بین‌المللی از طریق ترانزیت برای کشورهای محصور در خشکی مشکل‌واز طرفی هم حیاتی و مهم است (Uprety, 2003: 201). به گفته آنکتاد عدم دسترسی به دریا یک چالش بزرگ برای توسعه اقتصادی و اجتماعی یک کشور است. در نتیجه بسیاری از کشورهای محصور در خشکی کمترین نرخ رشد را در جهان دارند و با شاخص‌های توسعه انسانی (HDI) از همسایگان دریایی خود فاصله زیادی دارند (Uprety, 2022: 18). این چالش‌های اقتصادی برای کشورهای در حال توسعه محصور در خشکی که علاوه بر زیرساخت‌های حمل‌ونقل ضعیف خود، باید با زیرساخت‌های حمل‌ونقل مشابه در کشور ترانزیت یا کشورهایی که احتمالاً کشورهای در حال توسعه نیز هستند مقابله کنند و در برخی موارد، اقتصاد هر دو کشور محصور در خشکی و دولت ساحلی مکمل نیستند، بلکه رقابتی هستند. این امر به ویژه در مواردی که هر دو کشور صادرات یکسانی دارند بیشتر است.

گذشته از هزینه‌های ناشی از مسیرهای حمل‌ونقل طولانی و زیرساخت‌های حمل‌ونقل ضعیف، کشورهای محصور در خشکی با افزایش هزینه‌ها در تجارت بین‌المللی ناشی از نیاز به انبار، تأخیر در بنادر و اغلب پرداخت بخشی از هزینه‌های حمل‌ونقل خود مواجه هستند (Makil, 1970: 202). عاملی که دولت محصور در خشکی هیچ کنترلی بر آن ندارد و عوارض گمرکی بالایی که ترانزیت ممکن است برای جابجایی کالا از طریق قلمرو خود وضع کند.

این کشورها همچنین در جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی با مشکلاتی روبرو هستند، زیرا سرمایه‌گذاران سرمایه‌گذاری خود را در مکان‌های در نظر می‌گیرند که زیرساخت‌های حمل‌ونقل مناسب در ترانزیت وجود داشته باشد (Carcamo-Diaz, 2004: 10). از طرفی هم کشورهای ترانزیت می‌توانند از موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود به عنوان یک اهرم اقتصادی یا سیاسی علیه همسایگان محصور در خشکی استفاده کنند.

گذشته از این موارد، گاهی اوقات موانع قانونی و اداری نیز بر سرتجارت کشورهای محصور در خشکی توسط همسایگان ساحلی قرار می‌گیرد (Makil, 2020: 4). همه این معایب این پتانسیل را دارد که بر اقتصاد کشورهای محصور در خشکی تأثیر منفی بگذارد، زیرا آنها به طور قابل توجهی تجارت را برای این کشورها در مقایسه با حجم تجارت کاهش می‌دهند.

بر اساس گزارش آنکتاد اکثر کشورهای محصور در خشکی از تمام موانع عمده‌ای که کشورهای کمتر توسعه یافته با آن روبرو هستند رنج می‌برند و خود نشان‌دهنده ارتباط بین محصور بودن در خشکی و توسعه نیافتگی است. این موارد چالش‌های اقتصادی بیشتری را برای کشورهای در حال توسعه محصور در خشکی ایجاد می‌کند، جدای از محصور بودن در خشکی با زیرساخت‌های ضعیف کشورهای ترانزیت نیز دست و پنجه نرم کنند که هزینه‌های حمل‌ونقل را

افزایش می‌دهد.

۳- تاریخچه

حق ترانزیت آزاد به هر کشور محصور در خشکی به واسطه حاکمیت آن اعطا می‌شود. ادعای کشورهای محصور در خشکی در اصل بر اساس اصول قانون طبیعی بنا شده است (Grothius, 1996: 7). این دیدگاه مدعی بود که از آنجایی که اقیانوس‌ها به روی همه ملت‌ها چه ساحلی و چه محصور در خشکی باز است و ملت‌ها باید برای استفاده از حقوق برابر خود در داخل کشور از حق عبور آزادانه برخوردار باشند. نظریه دیگری که از این حق حمایت می‌کند ناشی از مفهوم حق مالکیت محدود است. طبق این نظر مالک یک قطعه زمین حق دارد از آن به هر نحوی که می‌تواند استفاده کند، تا زمانی که به حقوق همسایه‌اش تجاوز نکند (Buckland & Mcbair, 1936: 103). اگر زمین (الف) به گونه‌ای قرار می‌گرفت که لازم بود قبل از اینکه بتواند از زمین خود بهره‌مند شود، از زمین (ب) عبور کرد گفته می‌شد که الف دارای حق عبور طبیعی در سراسر زمین (ب) است. در حقوق داخلی به حق ارتفاق شناسایی شده است از این‌رو ممکن است که کشورهای محصور در خشکی خدمتی مشابه برای عبور از کشورهای همسایه دارند یعنی گسترش منطقی و ضروری حاکمیتی که بر قلمرو خود اعمال می‌کنند. همانطور که کلاوس گفته است: نمی‌توان انکار کرد که در حقوق بین‌الملل روابطی وجود دارد که در آن بخشی از کل قلمرو یک دولت برای تامین نیازهای اقتصادی دیگری ساخته شده است (Reid, 1977: 121). اقیانوس‌ها همیشه مقرون به صرفه‌ترین وسیله حمل‌ونقل کالا را در میان بازارهای جهانی فراهم کرده‌اند و با وابستگی روزافزون کشورها به تجارت بین‌المللی بدیهی است، لذا حق عبور باید به رسمیت شناخته شود مشروط بر اینکه اعمال آن به منافع دولت ترانزیت لطمه‌ای وارد نکند.

لاتریا پخت پیش نیازهای به رسمیت شناختن حقوقی حق دسترسی آزاد یک کشور محصور در خشکی را در دو شرط اساسی خلاصه کرده است. اولاً دولت مدعی حق باید بتواند آن را بر اساس ملاحظات ضرورت یا سهولت توجیه کند. ثانیاً اعمال حق نباید به کشور ترانزیت آسیب یا لطمه‌ای وارد کند (Lauterpacht, 1956: 320). شرط «ضرورت» اهمیت دارد مفهوم «ضرورت» که در اینجا توسط نویسندگانی مانند گروسیوس، پوفندورف و واتل در نظر گرفته شده است مفهومی گسترده‌تر و انعطاف‌پذیرتر از ضرورت به معنای فوریت است. در عوض از وجود یک منفعت با حسن نیت و مشروع نام برده است.

اصل تثبیت شده عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی کشورهای ساحلی نیز در حمایت از حق مشابه ترانزیت برای کشورهای محصور در خشکی ذکر شده است. برخی از نویسندگان معتقدند که: حق کشورهای محصور در خشکی برای ترانزیت آزاد از روی خشکی همان چیزی است که در آب‌های سرزمینی به عنوان حق عبور بی‌ضرر به رسمیت شناخته شده، در واقع هم زمین و هم آبهای سرزمینی مالکیت دولت ساحلی و حق عبور بی‌ضرر از به نفع یک دولت و اتباع آن برای استفاده از زمین دریا و هوای کشور دیگر است (Tabibi, 1966: 45).

قاطعیت این استدلال‌ها افزایش یافته است زیرا سایر حقوق کشورهای محصور در خشکی در سومین کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریا بیان شده است، به ویژه در مواردی که حق آنها را برای مشارکت در منابع منطقه اقتصادی انحصاری و دریاهای آزاد به رسمیت شناخته شد. به نظر می‌رسد مانع اصلی حق دسترسی تضمین شده به دریا برای کشورهای محصور در خشکی ادعای حاکمیت ارضی توسط کشورهای ساحلی باشد. این کشورها پیوسته استدلال کرده‌اند که اصول حاکمیت دولت به آنها اجازه می‌دهد تا هرگونه ترانزیت از طریق سرزمین‌های خود را تایید یا ممنوع کنند. موضع آنها این است که حقوق دسترسی برای کشورهای محصور در خشکی به درستی از طریق یک قاعده بین‌المللی حل نمی‌شود بلکه موضوع با توافقنامه‌های دوجانبه یا منطقه‌ای حل می‌شود. کشورهای ترانزیت معتقد هستند که صلاحیت حاکمیتی بر تمام فعالیت‌ها در قلمرو آنها شامل حق منع تردد کشورهای محصور در خشکی به عنوان یک موضوع امنیتی است. علاوه بر این برخی ادعا کرده‌اند که حقوق ترانزیت باید تنها بر اساس متقابل اعطا و اجرا شود. در این راستا ضرورت دارد اقدامات جامعه بین‌المللی در این حوزه تشریح گردد.

۴- اقدامات جامعه بین‌المللی برای بهره‌مندی کشورهای محصور در خشکی از حقوق دریاهای

اولین بحث در مورد مشکل محصور بودن در خشکی دوگانگی بین دولت‌های محصور در خشکی و دولت‌های ترانزیتی می‌باشد. کشورهای محصور در خشکی دسترسی به دریا را یک حق می‌دانند و دولت‌های ترانزیتی آن را یک اصل اقتصادی و امتیاز می‌دانند نه یک حق در حقوق بین‌الملل (Uprety, 2006: 207). این در حالی است که تعقیب یک نظم حقوقی بین‌المللی که دسترسی و ترانزیت را به عنوان حقوق به رسمیت بشناسد ضروری است. هرچند حقوق بین‌الملل با آزمون دشواری مواجه است که چند صدایی و تکرار خوانش‌ها و تنوع معناها را به رسمیت بشناسد. در پاسخ باید گفت جامعه بین‌المللی از سال ۱۹۲۱ به دنبال راه‌هایی برای رسیدگی و حل موضوع دسترسی به دریا و خروج از دریا برای کشورهایی بود که از طریق خشکی محصور شده‌اند.

در این راستا پنج سند بین‌المللی توسط جامعه بین‌المللی دولت‌ها تهیه و به تصویب رسید که به طور انحصاری یا در ارتباط با موضوعات دیگر به این موضوع می‌پرداختند. ابتداء اساسنامه بارسلون در مورد آزادی حمل و نقل ۱۹۲۱ است.^۱ دوم موافقتنامه عمومی تعرفه‌ها و تجارت ۱۹۴۸^۲ سوم کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد ۱۹۵۸^۳ و چهارم کنوانسیون تجارت ترانزیتی کشورهای محصور در خشکی ۱۹۶۵^۴ و نهایتاً کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای به تصویب جامعه بین‌المللی رسید. این اسناد بین‌المللی در ابعاد مختلف به دنبال تامین امنیت و تضمین کشورهای محصور در

^۱ The treaty was signed in Barcelona on 20 April 1921.

^۲ The GATT was signed on 30 October 1947 by 23 countries.

^۳ The Convention was done at Geneva on 29 April 1958 and entered into force on 30 September 1962

^۴ Done at New York on 8 July 1965 and entered into force on 9 June 1967.

خشکی، آزادی و حق دسترسی به دریا و از دریا بودند.

۴-۱- اساسنامه بارسلون در مورد آزادی حمل‌ونقل (۱۹۲۱)

میثاق جامعه ملل کشورها را به موجب ماده ۲۳ ملزم می‌کرد تا مقرراتی را برای تضمین و حفظ آزادی ارتباطات و ترانزیت فراهم کنند.^۱ همچنین سازمان ارتباطات و ترانزیت (OCT) را تأسیس کرد که مسئولیت ابداع تدابیری برای تضمین و تسهیل ارتباطات و ترانزیت بین کشورها را بر عهده داشت. کار این سازمان منجر به تصویب متن کنوانسیون بارسلون در مورد آزادی ترانزیت شد. اساسنامه «در وهله اول برای تغییر پیامدهای اقتصادی اصول ملیت‌ها که توسط معاهده ورسای اعمال می‌شود، تصویب شد». تصویب این سند به دلیل نیاز به یک رژیم ترانزیت بین‌المللی که ارتباط بین کشورهای محصور در خشکی اروپا را که پس از تجزیه امپراتوری اتریش به وجود آمده بودند ضروری بود. به موجب این سند، تمام کشورهای عضو ملزم بودند که آزادی ترانزیت از طریق راه‌آهن یا آبراه‌های داخلی قابل کشتیرانی را در سرزمین‌های تحت صلاحیت خود که برای ترانزیت بین‌المللی مناسب است را تسهیل کنند.^۲ طبق این کنوانسیون، کشورهای عضو حق کشورهای محصور در خشکی را برای ترانزیت از طریق سرزمین‌های همسایه به رسمیت می‌شناسند. صرف‌نظر از نقطه مبداء یا مقصد ترافیک، اعمال تعرفه‌های معقول را برای ترافیک در حال عبور را مجاز می‌داند. هر تعرفه‌ای که توسط یک کشور ترانزیتی تعیین شده است، باید به گونه‌ای باشد که ترافیک بین‌المللی را تسهیل کند و مانع از آن نشود. به موجب ماده ۴ تعرفه تسهیلات ترانزیت یا محدودیت‌های اعمال شده در ترانزیت نباید به طور مستقیم یا غیرمستقیم به ملیت یا مالکیت کشتی‌ها یا وسایل حمل‌ونقل مورد استفاده برای سفر موثر باشد. بنابراین سند بارسلونا سعی کرد فرصت ترانزیت از طریق کشورهای ترانزیتی به و از دریا بین کشورهای محصور در خشکی و دولت‌های ترانزیتی را برابر کند. این موضوع نقطه مبداء یا مقصد هرگونه ترافیک از طریق یک کشور ترانزیتی و همچنین ملیت یا مالکیت وسایل ترافیکی در اعمال تعرفه‌ها و محدودیت‌ها در نظر نمی‌گیرد. با این حال اجازه خروج از اصل مقرر برای حمل‌ونقل بین‌المللی در شرایط خاص وجود دارد. برای مثال در صورتی که امنیت و منافع حیاتی کشور ترانزیت ایجاب کند، یک دولت عضو می‌تواند برای مدت محدودی از مقررات اساسنامه خارج شود. همچنین ممکن است یک کشور ترانزیت به دلایل بهداشت عمومی یا امنیت عمومی از ترانزیت کالا یا مسافر ممانعت کند. همچنین می‌تواند بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی عمومی یا بر اساس تصمیمات جامعه ملل از ترانزیت خودداری کند. در حالی که امتناع از دسترسی به یک کشور محصور در خشکی توسط یک کشور ترانزیتی بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی عمومی یا بر اساس تصمیم جامعه ملل نباید مشکلی را ایجاد کند. امتناع از ترانزیت برای زمان محدود و به موجب اساسنامه مجاز است؛ هر چند ممکن است مشکلاتی را ایجاد کند (این امتناع مطابق با قوانین بین‌المللی باشد). اولاً اساسنامه مشخص نمی‌کند که چه چیز و چه زمان محدود است که طی آن یک کشور ترانزیت بتواند دسترسی را محدود یا ممنوع کند.

^۱ Art. 23e Covenant of the League of Nations.

^۲ Art. 2 Statute of Barcelona.

چنین نتیجه می‌شود که یک دولت ترانزیتی می‌تواند از این خلأ موجود در اساسنامه برای مدت زمان نامحدود یا طولانی استفاده کند. ثانیاً یک کشور ترانزیت می‌تواند به دلایلی غیر از سلامت عمومی و امنیت ملی محدودیت و ممنوعیت ایجاد می‌کند. به این علت که تعیین مصادیق سلامت یا امنیت عمومی در اختیار دولت ترانزیت است. جدا از این مشکلات احتمالی اساسنامه بارسلونا صرفاً موضوع ترانزیت را محدود به حمل و نقل دریایی و ریلی می‌کند.^۱

۴-۲- موافقتنامه عمومی تجارت و تعرفه (GATT)

موافقتنامه عمومی تجارت و تعرفه موسوم به گات توافقی بود به منظور حذف یا کاهش سهمیه‌ها، تعرفه‌ها و یارانه‌ها و در عین حال با حفظ مقررات مهم به دنبال به حداقل رساندن موانع تجارت بین‌المللی بود. هدف از آن تقویت بهبود اقتصادی پس از جنگ جهانی دوم از طریق بازسازی و آزادسازی تجارت جهانی بود. برخلاف اساسنامه بارسلونا، این سند بین‌المللی به موضوع ترانزیت برای کشورهای محصور در خشکی نمی‌پردازد. تنها ماده‌ای که در موافقتنامه مربوط به ترانزیت است ماده ۵ آن است. اگرچه هیچ اشاره مستقیمی به کشورهای بدون دسترسی به دریا ندارد، ولی ماده ۵ آزادی ترانزیت از طریق سرزمین‌های طرف متعاقد را فراهم می‌کند. آزادی ترانزیت از طریق قلمرو هر یک از طرفهای متعاقد، از طریق راحت‌ترین مسیرها برای ترانزیت بین‌المللی و تردد به یا از قلمرو سایر طرفهای متعاقد وجود خواهد داشت. هیچ تمایزی برای ورود خروج یا هر شرط دیگری مربوط به مالکیت کالاها، کشتی‌ها یا سایر وسایل حمل و نقل نباید اعمال شود.

بنابراین برای کشورهای عضو گات، یک کشور متعاقد می‌تواند از طریق هر کشور متعاقد دیگری ترانزیت کند. بر این اساس ترانزیت کالا از قلمرو یک طرف متعاقد به طرف متعاقد دیگر تضمین شده بود. برخلاف اساسنامه بارسلونا که ترانزیت را به راه آهن و آبراه محدود می‌کرد، گات به موجب بند (۷) ماده ۵ اجازه حمل و نقل زمینی و ترانزیت هوایی کالا یا هر مسیری که راحت تر است را می‌دهد.^۲

گات گزینه‌های حمل و نقل کشورهای محصور در خشکی را در حمل و نقل کالا از طریق کشورهای ترانزیتی گسترش می‌دهد. استثناء مندرج در پاراگراف (۳) ماده ۵ متوجه نقض قوانین و مقررات گمرکی قابل اجرا از طرف متعاقد است در غیر این صورت نباید محدودیت غیرضروری اعمال گردد. همچنین «دولت‌های عضو از پرداخت عوارض گمرکی یا سایر هزینه‌های تحمیلی در رابطه با حمل و نقل معاف هستند، به جز هزینه‌های حمل و نقل یا هزینه‌هایی که متناسب با هزینه‌های اداری ناشی از حمل و نقل یا هزینه خدمات ارائه شده است.

با این حال ماده (۵) گات تنها ماده در مورد ترانزیت است البته حمل و نقل افراد را که ضروری است شامل ترانزیت نمی‌شود، بلکه فقط کالاها را پوشش می‌دهد. ماده ۵ ناظر به ترانزیت کالا از طریق طرفین قرارداد اختصاص دارد. این می‌تواند به این دلیل باشد که گات کاملاً یک توافق تجاری

^۱. See article 2 of the Statut

^۲. See art. 5, paragraph 7 GATT

با تأکید بر جابه‌جایی آزاد کالا در سراسر مرزهای دولتی و کاهش تعرفه‌ها است. بنابراین با توجه به ترانزیت رایگان کالا از طریق کشورهای ترانزیت گات کاربرد محدودی داشت، زیرا فقط بین طرف‌های متعاهدی که بسیاری از آنها کشورهای محصور در خشکی نبودند اعمال می‌شد.

۴-۳- کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد

اولین کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها در سال ۱۹۵۸ تشکیل شد. مجمع عمومی سازمان ملل متحد (UNGA) در جریان یازدهمین نشست خود به نمایندگان تام‌الاختیار توصیه کرد که مطالعه‌ای در مورد مشکل کشورهای بدون دسترسی به دریا انجام شود. کمیته پنجم بر اساس این توصیه رژیم دسترسی آزاد به دریا را بررسی و پیش‌نویس کنوانسیون را تهیه کرد که امیدوار بود بخشی از قوانین مربوط به رژیم دریا باشد. بحث‌های کمیته توسط دو گروه از کشورها عمدتاً حول دو متن پیش‌نویس ارائه شده بود. اولین گروهی متشکل از ۱۹ کشور بود که ۱۱ کشور آن محصور در خشکی بودند. دیگری گروهی متشکل از کشورهای ساحلی ایتالیا هلند و بریتانیا بود. این دو گروه در بسیاری از اصول مربوط به دسترسی به دریا برای کشورهای محصور در خشکی هم نظر نبودند کشورهای محصور در خشکی خواهان داشتن حق دسترسی به دریا از طریق کشورهای ترانزیتی بودند، در حالی که کشورهای ساحلی تمایلی به پذیرش دسترسی از طریق کشورهای ترانزیتی به عنوان یک حق نداشتند نهایتاً کشورهای ساحلی به جای یک «کنوانسیون» الزام‌آور، «قطعنامه» غیرالزام‌آور را پیشنهاد کردند.

کمیته پنجم نتوانست به مصالحه‌ای بین دو متن دست یابد، پیش‌نویسی را که سوئیس ارائه کرده بود، تصویب کرد و آن را پیش‌نویس سازش تلقی کرد. این متن پیش‌نویس به ماده ۳ کنوانسیون دریاهای آزاد تبدیل شد که تنها ماده کنوانسیون در مورد دسترسی به دریا برای کشورهای محصور در خشکی است این ماده اشعارداشت:

برای برخورداری از آزادی دریاهای در شرایط مساوی با کشورهای ساحلی، کشورهایی که ساحل دریا ندارند باید دسترسی آزاد به دریا داشته باشند. بدین منظور کشورهایی ساحلی و کشورهای محصور در خشکی با توافق مشترک و مطابق با کنوانسیون‌های بین‌المللی موجود، موافقت خواهند کرد.

بررسی ماده ۳ نشان می‌دهد که این ماده حق دسترسی به دریا ناقص و در گرو موافقت دولت ساحلی است. در حالی که شان نزول این ماده برخورداری از «آزادی دریاهای در شرایط برابر با کشورهای ساحلی» بود. این ماده مقرر می‌دارد که کشورهایی که ساحل دریایی ندارند «باید» دسترسی آزاد به دریا داشته باشند. همچنین دسترسی به توافق بین دولت‌های محصور در خشکی و دولت‌های ترانزیتی را نه به عنوان یک حق بلکه منوط به رفتار متقابل می‌کند. بنابراین می‌توان با خیال راحت نتیجه گرفت که کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد نتوانست آرزوی کشورهای محصور در خشکی را که حق دسترسی به دریا از طریق کشورهای ترانزیتی است را برآورده کند.

¹. See preamble to the GATT

۴-۴- کنوانسیون تجارت ترانزیتی کشورهای محصور در خشکی ۱۹۶۵ (کنوانسیون نیویورک) کنوانسیون نیویورک پس از اعمال فشارهای مداوم و بی‌امان از سوی کشورهای محصور در خشکی شکل گرفت. سازمان ملل متحد در پاسخ به تقاضای کشورهای محصور در خشکی در سال ۱۹۶۵ کنفرانسی را در نیویورک با هدف تهیه و تصویب کنوانسیون تجارت ترانزیتی کشورهای محصور در خشکی ترتیب داد. در پایان جلسات کنفرانس، کنوانسیون نیویورک در ۸ ژوئیه ۱۹۶۷ امضا شد و در ۹ ژوئن ۱۹۶۷ لازم‌الاجرا شد. این تنها کنوانسیون بین‌المللی است که به طور انحصاری به چالش‌های تجارت ترانزیتی کشورهای داخلی می‌پردازد، که دارای ۱۶ ماده اساسی با موضوع ترانزیت است. طبق ماده ۱ این کنوانسیون ترافیک ترانزیت بین کشورهای محصور در خشکی و بنادر دریایی اعمال می‌شود. کنوانسیون «عبور ترانزیتی» را به عنوان عبور کالا از سراسر قلمرو کشورهای متعاقد بین یک کشور محصور در خشکی و دریا تعریف می‌کند. کنوانسیون «حق دسترسی آزاد» هر کشور محصور در خشکی به دریا یک اصل اساسی برای گسترش تجارت بین‌المللی و توسعه اقتصادی را به رسمیت می‌شناسد و تأیید می‌کند.

بند ۱ ماده ۲ مقرر می‌دارد که آزادی ترانزیت تحت شرایط این کنوانسیون برای تردد ترانزیتی و وسایل حمل‌ونقل اعطا خواهد شد. دولت‌های متعاقد باید تدابیری را برای تنظیم و حمل‌ونقل در سراسر قلمرو خود اتخاذ کنند و چنین اقداماتی باید تردد در مسیرهای عبوری را برای ترانزیت توسط طرفهای متعاقد تسهیل کند. برای جلوگیری از محدودیت ترانزیت «هرگونه تبعیض بر اساس مبدا، یا مقصد یا هر شرایط مربوط به مالکیت کالا یا مالکیت، محل ثبت یا پرچم ممنوع است». بر این اساس تا زمانی که ترانزیت قانونی است نباید توسط یک دولت متعاقد ترانزیت به نحوی تبعیض‌آمیز علیه کشور محصور در خشکی محدود یا رد شود. برای مثال یک کشور ترانزیت نمی‌تواند حمل‌ونقل توسط یک کشور محصور در خشکی را از طریق قلمرو خود را محدود کند. در واقع کشورهای ترانزیتی بر اساس کنوانسیون موظفند از مشکلاتی که ممکن است در حین ترانزیت رخ دهد و مانع از عبور و مرور در ترانزیت شود جلوگیری کنند. آنها باید برای جلوگیری از تأخیر در حمل‌ونقل و برای اطمینان از ایمنی کالا و مسیر ترانزیت امکانات لازم را فراهم کنند با این حال کشورهای ترانزیت می‌توانند از ترانزیت برای «... کالاهایی که واردات آن ممنوع است، چه به دلایل نظم عمومی، سلامت عمومی یا امنیت، یا به دلیل احتیاط در برابر بیماری حیوانات یا گیاهان یا در برابر آفات...» خودداری کنند.

طبق بند ۴ ماده ۱۱، یک دولت متعاقد همچنین می‌تواند هر اقدامی را که برای حفاظت از «منافع امنیتی اساسی» خود لازم است انجام دهد. بنابراین اگر امنیت ملی‌اش به این وسیله تهدید شود می‌تواند دسترسی را رد یا محدود کند. برخلاف معاهدات قبل از خود در مورد موضوع ترانزیت برای کشورهای داخلی، کنوانسیون نیویورک نه تنها ترانزیت کالا، بلکه عبور افرادی را که حرکت آنها برای تردد در ترانزیت از طریق قلمرو یک دولت ترانزیتی ضروری است فراهم می‌کند. بنابراین ضرورت جابجایی آزادانه افراد از طریق قلمرو کشورهای ترانزیت که بدون آنها تردد در ترانزیت غیرممکن است را به رسمیت می‌شناسد. با این حال جابجایی افراد مشروط به مجوز دولت مطابق با

قوانین و مقررات آن است. بنابراین هرگونه نقض قوانین و مقررات مربوط به چنین جابجایی توسط افرادی که تردد آنها در سراسر قلمرو کشور ترانزیتی برای تردد در ترانزیت ضروری است، می‌تواند محدود شود.

در مورد قواعد استفاده از وسایل حمل‌ونقل از طریق کشور ترانزیت، کنوانسیون مقرر می‌دارد که چنین شیوه‌هایی باید با «توافق مشترک» بین دولت‌های متعاقد تعیین شود. بنابراین کنوانسیون چارچوب بین‌المللی را برای آزادی تردد در ترانزیت فراهم کرده و به دولت‌های متعاقد اجازه می‌دهد تا قوانین استفاده از وسایل حمل‌ونقل را هنگام عبور از بخشی یا از کل قلمرو دولت‌های متعاقد نهایی کنند. مطابق ماده ۱۶ در صورتی که کشورهای متعاقد به توافق نرسند به درخواست هر یک از طرفین کمیسیونی برای داوری موضوع تعیین خواهد شد. با این حال ممکن است در بسیاری از موارد توافق‌هایی بین دولت‌ها حاصل نشود. در صورت عدم توافق یک کشور ترانزیتی می‌تواند دسترسی به دریا از طریق قلمرو خود را تا زمان حصول توافق یا تا زمانی که یک کمیسیون میانجیگری کند، محدود یا به کلی ممنوع شود. این مدت اگر طولانی شود دولت محصور در خشکی از نظر اقتصادی آسیب می‌بیند (Mpazi Sinjela, 2020: 31).

گذشته از مشکلاتی که ممکن است در نتیجه عدم دستیابی دولت‌ها به توافق ایجاد شود، چالش‌هایی نیز ممکن است در مورد الزام دسترسی متقابل ارائه شده بر اساس کنوانسیون ایجاد شود. طبق ماده ۱۵، کشورهای محصور در خشکی باید حقوق متقابل ترانزیت را به کشورهای ساحلی اعطا کنند. این الزام متقابل طبق کنوانسیون غیرضروری است. به این دلیل که ماهیت حق دسترسی دولت‌های محصور در خشکی از طریق کشورهای ترانزیتی تنها دسترسی به دریا به عنوان یک موضوع ضروری اقتصادی است. حق متقابل دسترسی کشورهای ساحلی به قلمرو کشورهای محصور در خشکی به منظور دسترسی به چیزی که طبیعتاً از آن محروم هستند نیست. یک کشور ترانزیت ممکن است دسترسی را محدود یا رد کند به این دلیل که هیچ حق متقابلی برای دسترسی توسط یک کشور همسایه ندارد. بنابراین الزام متقابل ممکن است مانعی برای دسترسی نامحدود برای کشورهای محصور در خشکی باشد. کنوانسیون نیویورک، فراتر از کنوانسیون‌های قبل از خود در این زمینه، حقوق کشورهای محصور در خشکی را برای دسترسی به دریاها از طریق قلمرو کشورهای ساحلی به رسمیت شناخت و برای تسهیل ترانزیت آزاد، تعهداتی را بر دولت‌های ترانزیتی تحمیل کرد. با وجود به رسمیت شناختن این حق، کنوانسیون در قبال حقوق بین‌الملل حق دسترسی را محدود به توافق طرفین کرد. این کنوانسیون تأثیر ناچیزی داشته است زیرا کشورهای زیادی آن را امضا نکرده‌اند، و بسیاری از کشورهایی که آن را امضا کرده‌اند، کشورهای ترانزیت نیستند و کشورهای محصور در خشکی را به جستجوی راه‌حل‌هایی برای آسیب‌های جغرافیایی خود هستند.

۴-۵- کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها، ۱۹۸۲ (UNCLOS)

در سومین کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها، کشورهای محصور در خشکی به دنبال آن بودند که حق دسترسی به دریا توسط آنها را لحاظ کنند. آنها دسترسی به دریا از طریق

کشورهای ترانزیتی را یک حق می‌دانستند در حالی که کشورهای ترانزیتی آن را یک اصل اقتصادی به جای یک حق در حقوق بین‌الملل می‌دانستند (Uprety, 2016: 207).

بر اساس ماده ۱۲۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای کشورهای محصور در خشکی «حق دسترسی به دریا و خروج از دریا را خواهند داشت» و «از آزادی عبور و مرور از طریق قلمرو کشورهای ترانزیتی با تمامی وسایل حمل و نقل برخوردار خواهند بود». بنابراین کنوانسیون صراحتاً حق ترانزیت کشورهای محصور در خشکی را از طریق کشورهای ترانزیتی به و از دریا تضمین می‌کند. برخلاف کنوانسیون ۱۹۵۸ قانون دریاهای مورد دریاها که مقرر می‌کرد «کشورهایی که ساحل دریا ندارند باید دسترسی آزاد به دریا داشته باشند».^۲

برخلاف کنوانسیون دریاهای آزاد که به موجب آن استفاده از قلمرو یک کشور ترانزیتی توسط یک دولت محصور در خشکی مشروط به توافق بین هر دو کشور است، طبق کنوانسیون برای نیازی به توافق بین کشورهای محصور در خشکی و ترانزیت مربوطه ندارد. توافق فقط با توجه به شرایط و روش های اعمال آزادی حمل و نقل الزامی است؛^۳ علاوه بر این در حالی که طبق کنوانسیون دریاهای آزاد، یک کشور ترانزیتی باید به دولت محصور در خشکی ترانزیت رایگان از طریق قلمرو خود بر اساس رفتار متقابل اعطا کند، کنوانسیون ۱۹۸۲ حق دسترسی را منوط به رفتار متقابل توسط دولت محصور در خشکی نمی‌کند.

به غیر از حق ترانزیت که طبق ماده ۱۲۵ تضمین شده است، کشورهای محصور در خشکی دارای سایر حقوق تحت این کنوانسیون هستند. طبق ماده ۱۷ کشتی با پرچم یک کشور محصور در خشکی حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی یک کشور ساحلی را دارد.

کشورهای محصور در خشکی نیز باید از حق آزادی دریاهای آزاد برخوردار شوند^۴ آزادی دریاهای آزاد به این معنی است که دریاهای آزاد به روی همه کشورها چه ساحلی و چه محصور در خشکی باز است. حق آزادی دریاهای آزاد شامل آزادی های دریای آزاد مانند ناوبری، پرواز از روی زمین، گذاشتن کابل ها و خطوط لوله زیردریایی، ساخت جزایر مصنوعی و تاسیسات دیگر، ماهیگیری و تحقیقات علمی است.^۵

۴-۶- تحلیل حقوقی کنوانسیون ۱۹۸۲

کنوانسیون ۱۹۸۲ حق دسترسی به و از دریا توسط کشورهای محصور در خشکی را به بر اساس بخش (۱) ماده ۱۲۵ از مقررات کنوانسیون به رسمیت می‌شناسد، هر چند این حق تحت تاثیر بخش (۲) ماده ۱۲۵ بوده و آن را منوط به توافق دولت محصور در خشکی و دولت ترانزیت می‌داند. بنابراین، اگرچه کشورهای محصور در خشکی حق دارند از ترانزیت رایگان برخوردار شوند، اما

¹. Art. 125 UNCLOS

². Art. 3 Convention on the High Seas, 1958.

³. Art. 125(2) UNCLOS

⁴. Art. 87 UNCLOS

⁵. Art. 87 ibid.

چنین ترانزیتی تنها مطابق با توافق طرفین است. این بدان معناست که آزادی ترانزیت اگرچه طبق کنوانسیون یک حق نامیده می‌شود، اما در عمل بسیار کمتر از یک حق و فاقد ضمانت اجرایی است. الزام به توافق در مورد شرایط و روش‌های دسترسی چالش‌هایی را ایجاد می‌کند. اولاً کنوانسیون فرض می‌کند که در هر مورد دولت‌های عضو مربوطه به توافق دست خواهند یافت. با این حال یک کشور ترانزیت ممکن است مانع از دستیابی به توافق در مورد شرایط و روش‌های دسترسی شود. در صورت عدم توافق امکان دسترسی توسط دولت ترانزیت وجود ندارد. در مواردی که چنین باشد دولت محصور در خشکی ممکن است بر طبق ماده ۱۲۵ (۱) که دسترسی به دریا را به عنوان یک حق به رسمیت می‌شناسد، پافشاری کند. چنین وضعیتی می‌تواند منجر به درگیری بین‌المللی شود. ثانیاً یک دولت ترانزیتی ممکن است مایل باشد فقط با شرایط و روش‌هایی که برای کشور محصور در خشکی نامطلوب است موافقت کند. به عنوان مثال ممکن است دولت ترانزیتی با دشوارترین و پرهزینه‌ترین مسیر موافقت کند و تجارت را نه تنها دشوار، بلکه برای کشور محصور در خشکی نیز پرهزینه کند. بر اساس بند ۳ ماده ۱۲۵، کشورهای ترانزیتی در اعمال حاکمیت بر سرزمین‌های خود مختار هستند، تمام اقدامات لازم را انجام خواهند داد تا حقوق و تسهیلاتی که به کشورهای محصور در خشکی اعطا کنند. به دلیل اینکه «منافع مشروع» در کنوانسیون تعریف نشده کشورهای ترانزیتی می‌توانند موانع مختلفی را علیه تجارت بین‌المللی کشورهای محصور در خشکی اعمال کنند. به عنوان مثال در سال ۱۹۸۹ هند (یک کشور ترانزیت به نپال محصور در خشکی) به منافع مشروع برای رد دسترسی به نپال متکی بود. دو کشور در آن زمان دارای اختلافاتی در مرزهای تجاری و سیاسی بودند که ارتباط چندانی با اعمال حق ترانزیت نپال نداشت (Subedi, 2006: 69) در دهه ۱۹۶۰، رودزبای جنوبی (زیمبابوه کنونی) مرزهای خود را به روی زامبیا بست و عملاً دسترسی زامبیا به بنادر آفریقای جنوبی را قطع کرد. این به تلافی حمایت زامبیا از جنبش آزادی‌بخش انجام شد با توجه به همه اینها واضح است که کشورهای ترانزیتی درواقع هیچ تعهدی برای تضمین ترانزیت برای کشورهای محصور در خشکی به دریا را بر اساس کنوانسیون ندارند. بنابراین «حق» کشورهای محصور در خشکی برای ترانزیت آزاد به و از دریا از طریق کشورهای ترانزیتی یک «حق ناقص» است (Rana, 2010: 216).

ماده ۱۲۵ کنوانسیون در واقع هیچ حقوق جدیدی به کشورهای محصور در خشکی اعطا نمی‌کند. زیرا یک حق دسترسی واقعی باید قابل اجرا باشد نه اینکه به حسن نیت دولت ترانزیت وابسته باشد. دریا باید به عنوان یکی از میراث مشترک بشر تلقی شود و دسترسی به آن از طریق یک کشور ترانزیتی نباید منع شود. مشترکات جهانی مناطقی از جهان هستند که توسط جامعه بین‌المللی به عنوان خارج از صلاحیت ملی تعیین شده‌اند و منابع آن قابل تصرف انحصاری هیچ دولتی نیست (Iwunze, 2018: 409). استفاده از دریاها به منظور تجارت بین‌الملل باید به عنوان میراث مشترک بشریت باشد.^۲ مانند بستر بین‌المللی، فضای بیرونی، و قطب جنوب و حقوق میراث مشترک اعطا

^۱. Sipangule, Above.

^۲. Art. 136 UNCLOS

شود.^۱

گذشته از حق همه کشورها برای مشارکت در توزیع منابع بستر بین‌المللی دریاها، همه دولت‌ها اعم از ساحلی یا محصور در خشکی بر اساس کنوانسیون حق بهره‌برداری از منابع مازاد را دارند.^۲ هنگامی که یک کشور ساحلی به ظرفیت برداشت خود در بهره‌برداری از منابع در منطقه انحصاری اقتصادی منطقه خود برسد، حق بهره‌برداری بهینه از مازاد با کشورهای دیگر (ساحلی یا محصور در خشکی) با توافق طرفین است. این اولین خاستگاه اصل میراث مشترک بشریت از جمله زیربنای حقوق طبیعی است (Noyes, 2012: 457).

حقوق بین‌الملل بر ترویج صلح و حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات تأکید دارد. اهمیت تقسیم ثروت منابع به موجب قطعنامه آنکتاد مورد تأکید قرار گرفته است. از آنجایی که هیچ دولتی بدون تجارت نمی‌تواند دوام بیاورد همه کشورهای محصور در خشکی حق دارند از آن بهره‌مند شوند. اگر چنین است پس حق دسترسی کشورهای محصور در خشکی به دریا از طریق کشورهای ترانزیتی باید به عنوان حقی وابسته به حق استفاده از دریا برای تجارت تلقی شود. حقوق کشورهای محصور در خشکی برای مشارکت در مازاد منابع منطقه انحصاری اقتصادی و منطقه ساحلی، مشارکت در منابع بستر بین‌المللی و استفاده از دریاهای آزاد بدون حق دسترسی به دریا از طریق دریا بی‌معنا می‌شود. کشورهای محصور در خشکی و ترانزیت بر سر مسئولیت‌های هر دو کشور در حفظ مسیرهای ترانزیتی باید به توافق برسند. به استثنای اعمال تجاوز کارانه یا سایر اقدامات دولت محصور در خشکی که به طور قطع امنیت کشور ترانزیت را به خطر می‌اندازد.

نتیجه‌گیری

اهمیت دسترسی به دریا و منابع آن برای همه کشورها قابل تأکید است. به دلیل نابرابری در منابع و مناطق جغرافیایی دولت‌ها باید از طریق تجارت با یکدیگر به توسعه مشترک برسند. محصور بودن در خشکی به دلیل موانعی که در تجارت ایجاد می‌کند، چالشی بزرگ برای کشورهای بدون ساحل دریا است. تلاش‌های جامعه بین‌الملل در گذشته برای تضمین حق دسترسی به دریا برای کشورهای محصور در خشکی، نتوانست دسترسی به حق واقعی را که توسط کشورهای محصور در خشکی قابل اجرا باشد را افزایش دهد. انتظار می‌رفت به ویژه با توسعه کشورهای جهان در جریان مذاکرات در کنفرانس سوم قانون دریا حق دسترسی را برای کشورهای محصور در خشکی را تضمین کند. برای اولین بار «حق» کشورهای محصور در خشکی را برای دسترسی به دریا از طریق کشورهای ترانزیتی در ماده ۱۲۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ فراهم شد. با این حال سایر مقررات کنوانسیون در مورد دسترسی به دریا ماهیت این حق دسترسی را با قرار دادن آن در معرض سایر تصمیمات کشورهای

^۱. Art. 11 of the 1979 Agreement Governing the Activities of States on the Moon and other Celestial Bodies, 5 December, 1979

1363 U.N.T.S. 3

^۲. Art. 62(2) UNCLOS

ترانزیتی از بین برده است. این امر باعث شده که کشورها محصور در خشکی با محدودیت حق دسترسی به دریا مواجه شوند. نتیجه این است که کشورهای ترانزیت همچنان می‌توانند دسترسی به دریا را برای کشورهای محصور در خشکی با استفاده از منافع ذاتی خود منع یا محدود کنند. همان‌طور که قبلاً اشاره شد، کشورهای محصور در خشکی به‌ویژه کشورهای در حال توسعه محصور در خشکی با چالش‌های تجاری مختلفی مواجه هستند که ناشی از کمبود سواحل دریای خود است. در نتیجه چالش‌هایی که آنها با آن مواجه هستند در مقایسه با محرومیت کامل کشورهای ترانزیت از دسترسی به دلایلی که در حال حاضر در قانون دریا مجاز است، کم‌اهمیت می‌شوند.

English References

1. Art. 11 of the 1979 Agreement Governing the Activities of States on the Moon and other Celestial Bodies, 5 December, 1979
2. Art. 125 UNCLOS
3. Art. 125(2) UNCLOS
4. Art. 136 UNCLOS
5. Art. 2 Statute of Barcelona.
6. Art. 23e Covenant of the League of Nations.
7. Art. 24(1)(b) UNCLOS.
8. Art. 3 Convention on the High Seas, 1958.
9. Art. 62(2) UNCLOS
10. Art. 87 UNCLOS
11. Art. 9(4), Annex III, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (hereinafter 'UNCLOS')
12. Buckland, W. & Mcbair, A.D. (1936). *Roman Law and Common Law. A Comparative in Outline*, 103.
13. Carcamo-Diaz, R. (2004). *Towards Development in Landlocked Economies*, Santiago: United Nations.
14. Done at New York on 8 July 1965 and entered into force on 9 June 1967.
15. Grotius, H. (1996). the freedom of the seas 9-10 (R. Van Deman Magoffin trans. 1996) (quoting Bladus de Vebaldis, Consilia III, 9 n. 7).
16. Iwunze, V. (2018). 'A Critical Examination of the Benefits Accruing to Third World Countries under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982' (Ph. D Thesis, University of Uyo, 2018) 59. On common heritage of mankind, see further J Frakes, 'The Common Heritage of Mankind and the Deep Seabed, Outer Space and Antarctica: Will Developed and Developing Countries Reach a Compromise?' (2003). *Wisconsin International Law Journal*, 409-434.

17. Lauterpacht, H. *Freedom of Transit in International Law*, in transactions of the Grotius society 320 (1958- 44, 313-356.).
18. Makil, R. (1970). Transit Rights of Land-locked Countries. *J. World Trade L.*, 4, 35.
19. Mpazi Sinjela, A. (2020). Freedom of Transit and the Right of Access for Landlocked States. *The Evolution of Principle and Law*, 12(13) ga. j. intel & comp. 1, 31, 40
20. Rana, R.K. (2010). Right of Access of Landlocked States to the Sea by the Example of Bilateral Agreement between Landlocked State – Nepal and Port State – India, LLM Thesis, University of Tromso, 15.
21. Reid, H.D. (1932). International servitudes in law and practice¹¹ (quoting H. Lauterpacht, *pravit law sorces and analogis of international law*.
22. See art. 5, paragraph 7 GATT
23. See preamble to the GATT
24. Tabibi, A. H. (1966). *The Right of Free Access to the Sea*. Kabul.
25. The Convention was adopted in Montego Bay, Jamaica in 1980 at the end of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS III).
26. The Convention was done at Geneva on 29 April 1958 and entered into force on 30 September 1962
27. Upreti, B. C. (2016). India-Nepal relations: Complexities, misperceptions and irritants. *Indian Foreign Affairs Journal*, 11(2), 107-113.
28. Uprety, D. (2020). The impact of international trade on migration by skill levels and gender in developing countries. *International Migration*, 58(4), 117-139.
29. Uprety, K. (2003). 'From Barcelona to Montego Bay and Thereafter: A Search for Landlocked States' Right to Trade through Access to the Sea- A Retrospective Review' (2003) 7 *Singapore Journal of International & Comparative Law*, 201
30. Uprety, K. (2006). *The transit regime for landlocked states: international law and development perspectives*. World Bank Publications.
31. Uprety, S., & etl (2023). Factors associated with self-care behaviours among people with hypertension residing in Kathmandu: a cross-sectional study. *BMJ open*, 13(6).



پرویشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی