

حقوق دریایی

(Maritime Law)

و

حقوق دریاها

(Law of the Sea)

www.iranlib.ir

## بخش دوم : کلیاتی در مورد حقوق دریائی

### مقدمه :

همانطور که در بخش نخست ملاحظه شد حقوق دریائی از نظر تقسیم بندیهای حقوقی یکی از شعب حقوق خصوصی محسوب میگردد. با این حال این تقسیم بندی نسبی است و بیشتر جنبه تئوریک دارد و بخصوص امروزه با توجه به توسعه این رشته از حقوق و ضرورت دخالت دولت در فعالیتهائی که موضوع حقوق دریائی هستند، برخی معتقدند که تقسیم بندی سنتی حقوق دریائی بعنوان یکی از شعب حقوق خصوصی در روزگار ما بشدت مورد تردید است. به هر حال این رشته از حقوق که قبلاً "فصلی از حقوق تجارت بود، امروزه بقدری توسعه یافته است که نه تنها از آن مجزا و مستقل شده بلکه خود دارای رشته های گوناگون و مباحث مختلف حقوقی است.

از نظر تاریخی باید بر آن بود که از اولین روزی که بشر موفق به ساختن کشتی شد و آنرا برای حمل و نقل دریائی بکاربرد، در حقیقت نوعی حقوق دریائی که حاکم بر روابط افراد بود بوجود آمد. از اینکه دقیقاً از چه زمانی مقررات مدون برای تنظیم روابط بازرگانی دریائی بین اقوام اولیه بوجود آمده، اطلاعی در دست نیست. آنچه که مورد قبول عده ای از مورخین قرار گرفته این است که در حدود سال ۹۰۰ قبل از میلاد مسیح، اهالی جزیره رودس Rhodes که در قسمت شرق مدیترانه زندگی میکردند، دارای مقرراتی در امور مربوط به تجارت دریائی و موضوعات دریانوردی بوده اند. گرچه وجود قوانین و مقررات جامع و مدون در سال ۹۰۰ قبل از میلاد از طرف بعضی از نویسندگان مورد تردید قرار گرفته است، با این حال در اینکه ایجاد و تکوین حقوق دریائی در سواحل دریای مدیترانه صورت گرفته، تردیدی وجود ندارد. بمنظور رفع اختلاف بین بازرگانان در موضوعات مربوط به تجارت دریائی، در بنادر مختلف مدیترانه محاکم اختصاصی دریائی بوجود آمد که این محاکم بر اساس عرف و عادات مسلم دریانوردی رسیدگی کرده و به اختلافات طرفین خاتمه میداد. احکام صادره از این محاکم بتدریج جمع آوری شده و یکی از منابع حقوق دریائی را تشکیل میداد و در موارد مشابه از این آراء قضائی تبعیت میشد. این آراء که مبنای حقوقی آن عرف و عادات دریانوردی بود، بتدریج گردآوری شد و بصورت مدون درآمد.

## فصل اول - تعریف و موضوع حقوق دریائی

حقوق دریائی که در نظام حقوقی انگلوساکسون به آن maritime law و در نظام حقوقی فرانسه به آن Droit maritime گفته میشود، بطور کلی عبارتست از مجموع قوانین و مقررات و عرفهای دریائی که حاکم بر روابط افراد و دولتها در کلیه موضوعات و مسائل و فعالیتهای مربوط به دریا، میباشد. این روابط گاه در حقوق عمومی و گاه در حقوق خصوصی مورد مطالعه قرار میگیرد. چنانچه روابط افراد و دولتها در دریا، در حقوق خصوصی مورد بحث قرار گیرد، در اینصورت حقوق دریائی در معنی خاص مطرح میگردد که در واقع عبارت از مجموعه قوانین و مقررات و عرف دریائی است که حاکم بر روابط افراد و دولتها در امر حمل و نقل بار و مسافر در دریا و سایر مسائل مربوط به کشتیرانی بازرگانی و ایمنی در دریا میباشد. به همین دلیل است که در دانشگاههای انگلستان، حقوق دریائی در معنی خاص آن تحت عنوان Merchant shipping law (حقوق بازرگانی مربوط به کشتیرانی) تدریس میشود.

مجدداً یادآوری مینماید که تجارت دریائی و کشتیرانی بازرگانی بخودی خود، روابط گوناگون و مسائل متنوعی پدید میآورد که رشته های مختلف حقوق دریائی را بوجود آورده است. این روابط و مسائل گاه در حقوق عمومی و گاه در حقوق خصوصی و در برخی از موارد در حقوق داخلی و یا حقوق بینالمللی مورد بحث و بررسی قرار میگیرد. بعنوان برخی از مهمترین رشته های مختلف حقوق دریائی میتوان از حقوق بینالمللی خصوصی دریائی، حقوق اداری دریائی و حقوق بازرگانی دریائی نام برد.

در رشته حقوق بینالملل خصوصی دریائی (یا تعارض قوانین دریائی) بحث این است که در صورت تعارض بین قوانین دو کشور در مورد یک موضوع خاص مثلاً در موضوع تابعیت کشتی یا حقوق ممتازه و رهن دریائی، تعارض باید چگونه حل شود.

در حقوق اداری دریائی، نحوه نظارت دولت بر کشتیها و مالکان آن و رابطه حقوقی بین دولت و مؤسسات کشتیرانی و همچنین مقررات مربوط به ایمنی و حفظ انتظامات وسیله یک دولت خاص در قلمرو دریائی خود، شرایط لازم جهت بهره برداری از کشتی و اموری از این قبیل، مورد بحث قرار میگیرد. حقوق بازرگانی دریائی از رابطه حقوقی بین اشخاص که بمناسبت بهره برداری از کشتی و شناورها بوجود میآید، بحث میکند. یادآوری میگردد طبقه بندی رشته های حقوق دریائی بشرح فوق، از سیستم حقوقی فرانسه اتخاذ شده و کارشناسان حقوق دریائی سیستم حقوقی انگلوساکسون صرفاً تحت عنوان حقوق دریائی مسائل مربوط به

حقوق بازرگانی دریائی و امور مربوط به کشتیرانی تجاری را، که در تجارت و حمل و نقل بین‌المللی از موقعیت ممتازی برخوردار است، مورد بحث و بررسی قرار می‌دهند.

## فصل دوم: خاصیت، طبع تجاری و استقلال حقوق دریائی

ماده دوم قانون تجارت ایران، کلیه روابطی را که بنحوی از انحصار با حمل و نقل دریائی در ارتباط هستند جزء اعمال تجاری طبقه بندی کرده است. نتیجه اینکه تمام افرادی که شغل معمولی آنان را اینگونه فعالیتها تشکیل می‌دهد، تاجر محسوب میشوند معذالک باید توجه داشت که قلمرو حقوق دریائی وسیع تر از حقوق تجارت است. زیرا از یکطرف این امکان وجود دارد که شخصی به کشتیرانی بپردازد بدون آنکه به امر حمل و نقل اشتغال داشته باشد و از سوی دیگر اصولاً "حقوق دریائی فقط شامل مطالعه فعالیت‌های حقوقی ناشی از حمل و نقل دریائی نیست، بلکه اموال و اشخاصی که به این فعالیت‌ها اختصاص دارند نیز موضوع بررسی این رشته از حقوق قرار می‌گیرند. همانطور که قبلاً" اشاره کردیم حقوق دریائی در قرون وسطی با گردآوری عرف و عاداتی که در کشتیرانی معمول بود بوجود آمد.

حقوق رم نیز تاثیر قابل ملاحظه‌ای بر آن گذاشت. دریانوردان و بازرگانان که با بنادر در ارتباط بودند از عرف و عادت رایج در بنادر تبعیت می‌کردند. بنابراین میتوان گفت حقوق دریائی با کیفیت مخصوص بخود تکوین یافت. به همین سبب تاسیسات حقوقی نظیر "خسارات مشترک" که در حقوق دریائی مورد بحث قرار می‌گیرد اصولاً "در سایر رشته‌های حقوقی معادل ندارد. از همین رو برخی معتقدند که حقوق دریائی نسبت به سایر رشته‌های حقوقی، از استقلال برخوردار است و با اصطلاح خاص میباشد چه آنکه اولاً "امروزه تمایل حقوق مدرن این است که قوانین و مقرراتی وضع نماید که با هر فعالیت خاص تطبیق کند بویژه اینکه اهمیت کشتی بعنوان یک وسیله حمل و نقل، نوع زندگی کارکنان کشتی، سوانح و خطرات ناشی از کشتیرانی، نیاز به وجود امنیت به سبب اهمیت خطرات احتمالی، وضع مقررات خاص را در این رشته از حقوق توجیه مینماید.

پس از آنکه حمل و نقل دریائی تقریباً همیشه جنبه بین‌المللی داشته است از همین رو جهت احتراز از تعارض قوانین، افرادی که به حمل و نقل دریائی می‌پردازند تمایل دارند یک قانون واحد بر فعالیت‌های دریائی در کل دریاها حاکم باشد. این قانون واحد که بر حسب اراده مشترک کشورهای دریائی تدوین گردیده، صرفاً "باتوجه به ضرورت‌های خاص بوجود

آمده و تحت تاثیر اصول عمومی حقوق کشورهای تدوین کننده آن قرار نگرفته است. یادآوری مینماید که امروزه یک قسمت مهم از حقوق دریائی در همه کشورهای جهان، تابع قوانین واحد است و بسیاری از قوانین داخلی فقط بدین منظور که مقررات بین المللی را بصورت قوانین داخلی در آورند، تغییر پیدا کرده اند.

### فصل سوم : حقوق دریائی ، مجامع و کنوانسیونهای بین المللی

قبلا اشاره کردیم که حقوق دریائی صرفا از یک سیستم حقوقی خاصی تکوین نیافته بلکه حاصل تدوین عرفها و عادات رایج بین دریانوردان و کشورهای دریائی، که از زمانهای بسیار دور ایجاد شده و تکامل یافته است، می باشد. هدف این رشته از حقوق در واقع ایجاد هماهنگی در رویه های مورد استفاده در تجارت دریائی بین المللی، فراهم آوردن زمینه های دریانوردی ایمن (جهت حمایت از جان و اموال...) و حمایت از تا سیسات زیر بنائی نظیر بنادر و اسکله ها و... می باشد. طبع بین المللی موضوعاتی که در حقوق دریائی مورد بحث قرار می گیرند باعث شده است، بویژه در دهه های اخیر، تلاشهایی از جانب مراجع و مؤسسات حقوقی بین المللی جهت تدوین و یکنواخت نمودن مقررات، عرفها و رویه های مورد استفاده در مسائل مربوط به حقوق دریائی صورت گیرد. حاصل این تلاشها بصورت بروز و ظهور کنوانسیونهای بین المللی متعددی در زمینه های مختلف حقوق دریائی، تبلور یافته است بطوریکه می توان گفت امروزه یکی از مهمترین منابع حقوق دریائی مقررات و معاهدات بین المللی موجود در این زمینه می باشد. بعنوان عمده ترین مراجع بین المللی که در زمینه تدوین و یکنواخت کردن مقررات دریائی مشغول فعالیت هستند می توان از نهادهای ذیل نام برد.

۱- **کمیته دریانوردی بین المللی CMI** : این کمیته یک سازمان بین المللی خصوصی است که از انجمن های حقوق دریائی ملی ترکیب یافته و اشخاصی نظیر مالکان کشتی ها، بیمه گران، فورواردرها، حقوقدانان دریائی و افرادی از این قبیل عضو آن می باشد. کمیته بین المللی دریانوردی در سال ۱۸۹۶ تاسیس شده است.

تقریبا تمام کنوانسیونهای بین المللی دریائی که در زمینه موضوعاتی از قبیل: حمل و نقل دریائی، تصادم در دریا، بارنامه دریائی - حقوق ممتازه و رهن دریائی و نجات تدوین شده، حاصل کار این کمیته می باشد.

## ۲- UNCTAD کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل : این نهاد به تممیم

مجمع عمومی سازمان ملل در سال ۱۹۶۴ تاسیس شد و مرکز آن در ژنو می باشد. در سالهای پس از جنگ جهانی دوم بموازات رشد اندیشه‌های فداستعماری و حرکت استقلال طلبانه کشورهای درحال توسعه، این کشورها به این فکر افتادند که در مجامع بین المللی و در تنظیم معاهدات بین المللی نقش بیشتری را ایفا نمایند. در همین راستا بخش کشتیرانی (Shipping division) در UNCTAD تشکیل شد. بخش کشتیرانی UNCTAD عمده فعالیت‌های خود را بر روی تدوین مقررات بین المللی در زمینه مسائل مختلف مربوط به کشتیرانی متمرکز نموده است. کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ در زمینه حمل و نقل دریائی که با گرایش به منافع کشورهای در حال توسعه تدوین گردیده، از طریق UNCTAD به مرحله تهیه و تنظیم رسیده است. یادآوری می نماید که UNCTAD عمدتاً در مورد مسائلی که بیشتر جنبه تجاری داشته و مربوط به بازرگانی بین المللی می باشد، کار می نماید.

## ۳- سازمان بین المللی دریانوردی IMO : این سازمان در سال ۱۹۴۸ تاسیس

شد و بطور مؤثر کار خود را از سال ۱۹۵۸ آغاز نمود. شاید بتوان گفت امروزه IMO اصلی ترین نمایندگی تخصصی سازمان ملل در زمینه مسائل دریائی تلقی میگردد. کار این سازمان عمدتاً بر روی ابعاد فنی امور مربوط به کشتیرانی و تبعات حقوقی آن متمرکز می باشد. هدف اصلی IMO تحقق شعار "ایمنی بیشتر برای کشتیرانی و اقیانوسهای پاک تر" می باشد. تاکنون کنوانسیونهای متعددی چه در زمینه‌های فنی و چه در زمینه های حقوقی در مسائل دریائی، توسط این سازمان به مرحله تهیه و تنظیم رسیده است. بعنوان نمونه در بعد فنی از کنوانسیونهای نظیر سولاس و کنوانسیون خطوط بارگیری ۱۹۶۶ و در زمینه حقوقی از کنوانسیونهای مسؤلیت مدنی برای خسارات ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۶۹ و کنوانسیون تحدید مسؤلیت در مورد مطالبات دریائی ۱۹۷۶، می توان نام

## ۴- سایر سازمانهای بین المللی : سازمانهای بین المللی دیگری غیر از

آنچه فوقاً ذکر شد نیز در زمینه تهیه و تنظیم کنوانسیونهای بین المللی دریائی فعالیت دارند. از جمله می توان از ILO سازمان بین المللی کار که در ارتباط با کار بر روی کشتیها و ایمنی آن نیز فعالیت می نماید نام برد.

## فصل چهارم : قانون دریائی ایران

تا قبل از وضع قانون دریائی ایران مصوب ۱۳۴۳، راجع به بازرگانی دریائی در مجموعه قوانین و مقررات ایران، اصول و قواعد مدونی وجود نداشت و همانطور که قبلاً اشاره شد بموجب بند ۲ ماده ۲ قانون تجارت تصدی به حمل و نقل دریائی، جزو معاملات تجاری محسوب میگردید. در بند دهم همان ماده ۲ قانون تجارت قید شده است که کشتی سازی، خرید و فروش کشتی و کشتیرانی داخلی و یا خارجی و معاملات راجع به آنها نیز در زمره اعمال تجاری قلمداد میگردد با این حال در این ماده به نحوه انجام این معاملات و همچنین کیفیت رژیم حقوقی حاکم بر کشتی، اشاره ای نشده است. در دهه های اخیر کثرت مبادلات بازرگانی بین ایران و سایر کشورها موجب شد که دولت در مورد وضع و تصویب یک قانون دریائی که پاسخگوی نیازهای اقتصادی روز باشد، اقدام نماید. بدنبال کارهایی که در همین راستا صورت گرفت بالاخره در سال ۱۳۴۳ قانون دریائی ایران با استفاده از کارشناسان خارجی در چهارده فصل و ۱۹۴ ماده تنظیم گردید.

فصول قانون دریائی ایران بشرح ذیل است :

- ۱- تابعیت و ثبت کشتی
- ۲- حقوق ممتازه
- ۳- رهن کشتی
- ۴- باربری دریائی
- ۵- مالکین کشتی - حدود و مسئولیت و تعهدات آنها.
- ۶- وظائف و مسئولیت فرمانده و کارکنان کشتی
- ۷- وثیقه دادن - و اخذ وام
- ۸- حمل مسافر و احکام مربوط به آن
- ۹- اجاره کشتی
- ۱۰- تصادم در دریا
- ۱۱- کمک و نجات در دریا
- ۱۲- خسارت دریائی
- ۱۳- محاکم دریائی
- ۱۴- مقررات مختلف

مطالعه اجمالی قانون دریائی ایران مصوب ۱۳۴۳ نشان میدهد که بجز چند فصل از این قانون که باتوجه به نظام حقوقی ایران تهیه گردیده مندرجات اکثر مواد قانون دریائی ایران ، یاعینا " ترجمه‌ای است از قرارداد های بین المللی که برای یکنواخت کردن قوانین کشورهای تودین شده است ویا ترجمه‌ای از کتاب دوم قانون بازرگانی فرانسه مصوب ۱۸۰۷ و همچنین قانون بلژیک مصوب ۱۸۹۵ ، میباشد .

باید توجه داشت که صرفنظر از برخی اشتباهات فاحش که در ترجمه منابع یاد شده بعمل آمده است ، تدوین کنندگان قانون دریائی ایران ، در اقتباس این مقررات نوعا " توجهی به تعدیل و هماهنگی آنها با نظام حقوقی و شرائط داخلی کشور ، مبذول نداشته اند . از سوی دیگر حقوقدانان ایرانی نیز جز در موارد انگشت شمار ، در زمینه تحلیل و تبیین مقررات قانون دریائی و بررسی نواقص و نقاط مبهم آن ، اقدام قابل ذکری ننموده اند . از این رو شاید بتوان گفت که مقررات قانون دریائی ایران و بطور کلی کلیه مسائل مربوط به حقوق دریائی که به اعتقاد اساتید فن از موضوعات مشکل و پیچیده حقوقی است ، در میان حقوقدانان ایرانی تاحدود زیادی ناشناخته و مجهول میباشد . به همین سبب قانون دریائی ایران از زمان تصویب تاکنون هیچگاه کاربرد جدی نیافته است . بعلاوه تا کنون دادگاههای خاص دریائی برای رسیدگی به چنین دعاوی در ایران تشکیل نشده و به همین سبب دعاوی و اختلافات ایران در زمینه دریائی معمولا " در مراجع قضائی و داوریهای خارج از کشور حل و فصل میشود و متاسفانه بجز موارد نادر بدلیل نداشتن کارشناسان حقوقی خبره مورد نیاز در این زمینه ، دفاع از حقوق سازمانهای کشتیرانی متبوع کشور ، در دعاوی مابین ایران و سازمانها و مؤسسات کشتیرانی خارجی ، بابهای بسیار گزاف توسط وکلای خارجی انجام میشود که یقینا " این امر برای کشوری مانند ایران با پشتوانه محکم حقوقی که دارد زیبنده نیست . باری بررسی مشکلات مربوط به حقوق دریائی در ایران مقوله مفصل و مستقلی است که در این مختصر جای پرداختن بدان نیست . آنچه یادآوری آن در این قسمت ضروری بنظر میرسد آن است که از زمانیکه قانون دریائی ایران در سال ۱۳۴۳ تصویب گردید تاکنون سالهای زیادی میگذرد . در طی این سالها تحولات زیادی در کلیه شئون مربوط به حمل و نقل دریائی رخ داده است . پیدایش کانتینرو رواج روز افزون آن در حمل و نقل دریائی ، تغییر در ارزشهای پولی و تحول در صنعت کشتیرانی نمونه‌ای از تغییرات ایجاد شده میباشد .



بی گمان قانون دریائی بدلائل گوناگون دیگر نمیتواند پاسذگوی مشکلات  
ومعضلات حقوقی ناشی حمل و نقل دریائی و فعالیت‌های کشتیرانی در ایران  
باشد. بنابراین لازم است در اولین فرصت ممکن نسبت به تجدید نظر  
در مورد قانون دریائی ایران اقدام گردد. نکته ای که در هنگام  
تجدید نظر و تدوین قانون جدید نباید از آن غفلت شود آن است که بحث  
قانون دریائی محدود و منحصر به یک سازمان و یا وزارتخانه نیست و باید  
با هماهنگی کلیه نهادهای ذیربط بویژه نهادهائی همچون آموزش عالی -  
دانشکده های حقوق و وزارت دادگستری در مورد آن اقدام گردد.

## کلیاتی در مورد حقوق دریاها

از نظر تقسیم بندیهای حقوقی، موضوع حقوق دریاها یکی از مسائل مهم حقوق بین‌المللی عمومی محسوب میشود. حقوق بین‌الملل ناشی از روابط بین‌المللی و تنظیم کننده مناسبات میان اعضای جامعه بین‌المللی است.

باید توجه داشت که کشورها از جمله مهمترین اعضای جامعه بین‌المللی هستند و لذا روابط حقوقی آنها بویژه از آن جهت که مربوط به حاکمیت هر کشور میگردد در چهارچوب قواعد حقوق بین‌الملل تنظیم میگردد. موضوع حقوق دریاها در همین رابطه قابل بررسی میباشد.

### ۱- تعریف حقوق دریاها (Law of the sea)

در تقسیم بندی حقوق، حقوق دریاها بعنوان شاخه ای از حقوق بین‌الملل عمومی طرح گردیده است. این قسمت از حقوق بین‌الملل که عمدتاً مربوط به نحوه و میزان حاکمیت کشورها بر مناطق دریایی مجاور آنها میگردد تحت عنوان حقوق دریاها مورد بررسی قرار میگیرد.

برخی از مهمترین موضوعاتی که در حقوق دریاها مطرح میباشد عبارتند از: تعیین حدود مناطق دریایی - میزان صلاحیت کشور ساحلی در مناطق دریایی در ارتباط با تنظیم مقررات و اجرای آنها - اعمال صلاحیت های کیفری و مدنی کشور ساحلی در این مناطق - حقوق و تکالیف کشور های دیگر در این مناطق - حق اکتشاف و بهره برداری کشور ساحلی در این مناطق

### ۲- قوانین بین‌المللی در رابطه با حقوق دریاها

با وجود اینکه سالها موضوع تنظیم مقررات بین‌المللی حقوق دریاها در برخی از محافل و انجمنهای بین‌المللی مورد توجه قرار گرفته بود ولیکن در سال ۱۹۲۴ جامعه ملل برای نخستین بار، کمیته ای را بمنظور بررسی مقدماتی تنظیم مقررات بین‌المللی دریاها تشکیل داد و موضوعات مربوط به دریای سرزمینی، دزدی دریایی، بهره برداری از منابع دریایی و وضعیت حقوقی کشتی های تجاری متعلق به دولت در بین مسائل مزبور بودند و یک کمیسیون مقدماتی در ارتباط با سه موضوع تابعیت، مسئولیت دولت و دریای سرزمینی تشکیل شد. نتیجه کار

کمیسیون منجر به تشکیل کنفرانس ۱۹۳۰ لاهه گردید و این کنفرانس در رابطه با دریای سرزمینی موفق به تصویب کنوانسیون نگردید و در مورد عرض دریای سرزمینی به توافق نرسیدند و تنها نتایج حاصله از کنفرانس بصورت پیش نویس برای دولت ها ارسال گردید. پس از تشکیل سازمان ملل متحد در سال ۱۹۴۵ اولین کنفرانس حقوق دریاها در سال ۱۹۵۸ در ژنو تشکیل گردید، تعداد ۸۶ کشور در کنفرانس مذکور شرکت داشتند و در این کنفرانس، تعداد چهار کنوانسیون در مورد دریای سرزمینی و منطقه مجاور، دریای آزاد، فلات قاره و ماهیگیری و حفاظت از منابع زنده دریای آزاد به تصویب رسید. در این کنفرانس در مورد عرض دریای سرزمینی و حدود آن بین کشورهای شرکت کننده در کنفرانس توافقی حاصل نگردید و در سال ۱۹۶۰ دومین کنفرانس سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق دریاها تشکیل و کشورهای شرکت کننده در مورد موضوع فوق و همچنین تعیین محدوده ماهیگیری بصورت تعیین عرض ۶ مایل برای دریای سرزمینی و ۶ مایل برای محدوده ماهیگیری به توافق رسیدند. این توافق در باره عرض دریای سرزمینی تا زمان برگزاری کنفرانس سوم سازمان ملل برای حقوق دریاها در سال ۱۹۸۲ و تهیه کنوانسیون مربوط به آن بقوت خود باقی ماند.

در سال ۱۹۶۲ کمیته‌ای توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد بمنظور بررسی مسئله بستر اعماق دریاها که در ماورای محدوده صلاحیت ملی کشورها بر فلات قاره میباشد، تشکیل گردید و نتایج کار این کمیته و علل اقتصادی و سیاسی دیگر موجب تشکیل کنفرانس سوم حقوق دریاها در مورد وضعیت حقوقی و اقتصادی بستر دریاها گردید.

این نکته قابل بذکر است که در کنفرانس ۱۹۵۸ مقررات خاصی برای نظام حقوقی بستر اعماق دریاها پیش بینی نشده بود، زیرا در آن زمان ثروتهای عظیم معدنی مناطق مذکور هنوز شناخته نشده بود و همچنین دانش و تکنولوژی لازم برای بهره برداری از منابع اعماق دریا وجود نداشت و بسیاری از کشورها بدنبال آن بودند که بستر اعماق دریا و منابع آن به صورت "میراث مشترک بشریت" اعلام گردد. موضوع فوق و دیگر مسائل مربوط به تحدید حدود و رژیم ماهیگیری در مناطق مختلف دریایی از سال ۱۹۷۳ بررسی و سرانجام در سال ۱۹۸۲ در سومین کنوانسیون حقوق دریاها در "جامایکا" بتصویب رسید.

این کنوانسیون هنوز لازم الاجرا نگردیده است و پس از تصویب ۶۰ کشور به مرحله لازم الاجرا شدن میرسد. لازم به ذکر است که تا کنون حدود ۵۰ کشور به آن ملحق گردیده‌اند.

### ۳- قلمرو بین المللی

از لحاظ جغرافیایی در برخی از مناطق بر روی کره زمین و یا در فضای فوق آن همه کشورها و یا برخی از آنها حقوق مختلفی را دارا میباشند اینگونه مناطق را قلمرو بین المللی میگویند. قلمرو بین المللی برخی مناطق را شامل میگردد که کلیه اعضای جامعه بین المللی و یا عده ای از آنها حق استفاده از آنها دارا باشند. مانند دریایی که راه به آبیهای آزاد دارد ، یا دریایی که توسط چندین کشور محاط شده و یا رودخانه ای که از قلمرو چندین کشور میگذرد ، یا کانال و تنگه ای که دو دریای آزاد را به یکدیگر وصل می کند .

قلمرو بین المللی تابع نظام حقوقی خاصی است که هدف آن ایجاد نظم و سهولت در ارتباطات بین المللی و تنظیم مقرراتی در خصوص استفاده صلح جویانه از آن می باشد. اینگونه مناطق یا تحت حاکمیت سرزمینی کشور مشخصی هستند مانند آبیهای داخلی یا دریای سرزمینی و یا خارج از هرگونه حاکمیت سرزمینی می باشند مانند دریای آزاد و یا منطقه مجاور. قلمرو بین المللی را می توان به دو موضوع قلمرو دریایی و قلمرو هوایی و فضای ماوراء جو تقسیم بندی نمود.

#### ۳-۱ - قلمرو دریایی

از آنجائیکه حمل و نقل دریایی و ارتباطات کشتیرانی در جامعه بین المللی از سالیان دور دارای اهمیت بسزائی بوده است و امروزه با توجه به پیشرفت تکنولوژی و امکان استفاده از منابع زنده و غیر زنده دریاها و استفاده از این منابع مورد توجه خاص قرار گرفته است، قلمرو دریایی کشورها و تعیین حدود آن دارای اهمیت بسزایی می باشد . این موضوع از آن جهت که با حاکمیت کشورها در ارتباط میباشد در حقوق بین الملل دریاها بررسی میگردد.

با توجه به آخرین تحولات که در کنوانسیون ۱۹۸۲ انجام گرفت ، قلمرو دریایی به پنج قسمت تقسیم میگردد .

آبیهای داخلی - دریای سرزمینی - منطقه مجاور - منطقه انحصاری اقتصادی - دریای آزاد

## ع- خط مبدا (Base Line)

خط مبدا خطی است که حدود خارجی دریای سرزمینی و سایر مناطق دولت ساحلی ( منطقه نظارت - منطقه انحصاری، اقتصادی ) از آن اندازه گیری میشود. خط مبدا مرز بین آبهای داخلی و دریای سرزمینی می باشد و آبهای واقع در پشت خط مبدا را آبهای داخلی می خوانند. خط مبدا بعنوان مرز حدود خارجی قلمرو دولت ساحلی نمی باشد، زیرا در حقوق بین الملل دریای سرزمینی نیز قسمتی از قلمرو دولت می باشد و لیکن خط مبدا منطقه دریایی آبهای داخلی را که در آن دولتهای دیگر هیچگونه حقوقی را دارا نمی باشند، و مناطق دیگر ( دریای سرزمینی و منطقه مجاور و منطقه انحصاری و اقتصادی) را که در این مناطق دولتهای دیگر دارای برخی حقوق می باشند، تفکیک نموده است .

## ع-۱ نحوه تعیین خط مبدا

خط مبدا عادی؛ در سواحل مستقیم و بدون دندانه، با تعیین نقاط خط مبدا بر اساس پایین ترین سطح آب در حالت جزر در سواحل و اتصال آن نقاط خط مبدا بدست می آید، ماده پنجم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها خط مبدا عادی را چنین تعریف نموده است .

" ... خط مبدا عادی برای اندازه گیری عرض دریای سرزمینی خط

پست ترین جزر آب در امتداد ساحل است ..... "

خط مبدا مستقیم؛ در سواحل منفرس و دندانه دار برای معین نمودن خط مبدا از روش ترسیم خط مستقیم استفاده میشود . این روش که در بسیاری از سواحل اجرا گردیده است بدینگونه است که نقاط مشخصی را در سواحل تعیین و تمامی آن نقاط را به یکدیگر وصل می نمایند و خط مستقیمی که بدست می آید ، خط مبدا خواهد بود . بعنوان مثال : خطوط مبدا آبهای سرزمینی نروژ بر اساس خطوط مبدا مستقیم بین ۸۴ نقطه از سراسر سواحل نروژ ترسیم شده است .

- مقررات مربوط به تعیین خط مبدا خلیج ها را در ماده ۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ می توان ملاحظه نمود. در بخشی از این ماده به تعاریف مربوط به خلیج بصورت ذیل اشاره نموده است:

"خلیج عبارت است از پیشرفتگی زیاد آب در خشکی ، بنحویکه سطح آن مساوی یا بزرگتر از نیم دایره ای به قطر خط واصل دو لبه بین دو لبه دهانه پیشرفتگی باشد. "

در بند ۴ و ۵ ماده ۱۰ بدین صورت عنوان شده است که " چنانکه فاصله بین دو منطقه جزر کامل از ۲۴ مایل تجاوز نکند ، با ترسیم خط واصل بین دو لبه مزبور خط مبدا دریای سرزمینی مشخص می شود. اگر فاصله بین دو لبه یک خلیج از ۲۴ مایل متجاوز باشد، یک خط مبدا مستقیم به طول ۲۴ مایل در داخل خلیج بنحوی ترسیم میگردد که حداکثر سطح آب ممکن با ترسیم خطی به این طول به دست می آید و این خط، همان خط مبدا خواهد بود .

- در ماده ۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ نحوه تعیین خط مبدا را در دهانه رودخانه ها به صورت ذیل عنوان نموده است :

"اگر رودخانه ای مستقیماً به دریا بریزد ، خط مبدا خط مستقیمی خواهد بود که نقاط پست ترین جزر در سواحل دهانه رودخانه را به یکدیگر متصل نماید. "

- ماده ۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ در رابطه با تاسیسات بندری مقرر می نماید که پیشرفته ترین قسمت تاسیسات بندری دائم که جزء لایتجزایی از شبکه بندر محسوب می شود ، مانند اسکله ها و موج شکن ها قسمتی از ساحل تلقی شده و بدین لحاظ می توان خط مبدا بر اساس ترسیم خط مبدا مستقیم ترسیم نمود .

- در کنوانسیونهای ۱۹۸۵ و ۱۹۸۲ جزیره را به عنوان " قطعه زمینی که بطور طبیعی بوجود آمده است و اطراف آنرا آب احاطه کرده و به هنگام مد بیرون از آب باشد تعریف کرده است . ماده ۱۲۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر نموده است که هر جزیره دارای دریای سرزمینی خاص خود، بدون توجه به اندازه آن می باشد. تمامی جزایر بمنظور تعیین حدود کلیه مناطق دریایی ( دریای سرزمینی ، منطقه نظارت ، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره ) میتوانند دارای خط مبدا باشند .

لازم به ذکر است که جزایر مصنوعی از تعریف جزایری که به طور طبیعی بوجود آمده اند خارج می باشد و دارای هیچگونه منطقه دریایی نمی باشند.

لازم بذکر است که خط مبدا محاسبه دریای سرزمینی در خلیج فارس و دریای عمان در سال ۱۳۵۲ تصویب گردیده و در محاسبه آن از خطوط مبدا مستقیم و عادی استفاده گردیده است. (شکل ۱)



## هـ- آبهای داخلی ( Internal water )

- آبهای داخلی عبارت هستند از آب هایی که در پشت خط مبدا و دریای سرزمینی و سایر مناطق دریایی قرار گرفته است . از نظر حقوق بین الملل آبهای داخلی بصورت ذیل قابل تفکیک می باشند .
- الف ) رودهای قابل کشتیرانی، دریاها و دریاچه هایی که در قلمرو یک کشور قرار گرفته اند مانند دریاچه ارومیه
- ب ) قسمتی از آبهای دریاها و دریاچه هایی که قلمرو چندین کشور آنها را احاطه کرده است مانند دریای خزر
- ج ) آبهای واقع در بنادر، لنگرگاه ها، خورها یا خلیج های کوچک
- د ) آبهای واقع بین ساحل یک کشور و خط مبدا و دریای سرزمینی

### هـ-۱ نظام حقوقی آبهای داخلی

آبهای داخلی تحت حاکمیت و سلطه کشور ساحلی می باشند و کشورهای ثالث حق کشتیرانی و بهره برداری از آنها را ندارند مگر با اجازه کشورهای ساحلی. کشتیهای خارجی که وارد آب های داخلی یک کشور می شوند، بر اساس حقوق بین الملل نظام حقوقی خاصی در مورد آنها وضع گردیده است .

کشتی ها با ورود به بنادر و آبهای داخلی در قلمرو حاکمیت دولت ساحلی قرار می گیرند. بدین ترتیب دولت ساحلی می تواند قوانین خود را بر کشتی و سرنشینان آن، با رعایت برخی قواعد مرسوم در مورد مصونیت های دولتی و دیپلماتیک که بیشتر برای کشتی های متعلق به دولت ها وجود دارد، اعمال کند . اما توجه به این امر ضروری است که کشتی ها جهت انجام امور داخلی خود مقررات خاصی را که همان قوانین دولت صاحب پرچم می باشد، دارا بوده و فرمانده کشتی مسئول اجرای آن مقررات بر روی شناور می باشند.

دولتهای ساحلی در مورد کشتی های خارجی تنها در مواردیکه منافع آنها در میان باشد قوانین خود را اعمال می نمایند و مسائل مربوط به امور داخلی کشتی را به مقامات دولت صاحب پرچم واگذار می نمایند.



## ۶- دریای سرزمینی (Territorial Sea)

دریای سرزمینی محدوده‌ای بعد از خط مبدا می باشد که دولت ساحلی در آن، در مورد برخی مسائل صلاحیت کامل را دارا می باشد. بر اساس ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها وسعت دریای سرزمینی حد اکثر ۱۲ مایل دریایی از خط مبدا تعیین گردیده است. با توجه به اینکه این کنوانسیون هنوز لازم الاجراء نگردیده است و از طرف دیگر قاعده کلی در این مورد وجود ندارد و عملاً کشورهای ساحلی در تعیین حد دریای سرزمینی خود کاملاً آزاد می باشند، لذا کشورهای مختلف حدود متفاوتی از ۳ تا ۲۰۰ مایل دریایی را در قوانین داخلی و یا قراردادهای دو جانبه با سایر کشورها منظور نموده اند. جمهوری اسلامی ایران مانند اکثر کشورهای جهان میزان ۱۲ مایل را در قوانین قبلی و همچنین قانون جدید مناطق دریایی (مصوبه ۱۳۷۲) منظور نموده است.

### ۶-۱ نظام حقوقی دریای سرزمینی

نظام حقوقی دریای سرزمینی مانند نظام حقوقی آبهای داخلی می باشد و کشور ساحلی در دریای سرزمینی دارای همان حقوقی است که در آبهای داخلی برخوردار است. اما برخی امور بین‌المللی در امر کشتیرانی محدودیت هایی به حقوق انحصاری کشور ساحلی وارد می سازد و آن استفاده از این محدوده برای تسریع در امر کشتیرانی می باشد به همین منظور مقررات خاصی تحت عنوان عبور بی ضرر (Innocent Passage) در حقوق بین الملل برای این محدوده دریایی در نظر گرفته شده است.

### ۶-۲ عبور بی ضرر

عبور بی ضرر یک قاعده قدیمی می باشد که در قرار داد ۱۹۸۵ ژنو نیز پذیرفته شده است و عبارت است از حق عبور کشتی های کلیه کشورها از دریای سرزمینی کشورهای دیگر. عبور بی ضرر ممکن است از دریای سرزمینی بدون ورود به آبهای داخلی یک کشور و ورود به آبهای داخلی و یا خروج از آنها به قصد دریای آزاد باشد. این حق شامل عبور و توقف اضطراری نیز می گردد. عبور باید پیوسته و سریع بوده و کلیه زیر دریایی ها و سایر وسایل شناور در زیر آب در هنگام عبور بی ضرر باید بر روی سطح آب حرکت کنند. کنوانسیون ۱۹۸۲ در ماده ۲۱ شرایطی که عبور بصورت بی ضرر شناخته نشده است را مشخص نموده است و این موارد در ماده ۶ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران بشرح ذیل منظور گردیده است.

شرایط عبور بی ضرر؛ عبور شناورهای خارجی در صورت مبادرت به هر یک از اقدامات زیر بی ضرر تلقی نشده و بر حسب مورد مشمول مقررات جزائی و مدنی خواهد بود .

- الف- هر گونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال جمهوری اسلامی ایران یا اقدام به هر نحو دیگری که ناقض اصول حقوق بین الملل باشد
- ب- اقدام به تمرین یا مانور با هر نوع سلاح
- ج- جمع آوری هر گونه اطلاعاتی که به زیان امنیت ملی، امور دفاعی یا منافع اقتصادی کشور باشد
- د- هر گونه تبلیغاتی که منظور از آن لطمه زدن به امنیت ملی، امور دفاعی و یا منافع اقتصادی کشور باشد
- ه- پرواز و فرود و انتقال هر نوع هواپیما و هلیکوپتر و ادوات نظامی و نیرو به واحدهای شناور دیگر و ساحل
- و- نقل و انتقال افراد، بارگیری یا تخلیه هر نوع کالا و پول بر خلاف قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران
- ز- ایجاد هر گونه آلودگی محیط زیست دریائی بر خلاف مقررات جمهوری اسلامی ایران
- ح- هر گونه فعالیت صیادی و بهره برداری از منابع دریائی
- ط- انجام هر نوع پژوهش علمی، نقشه برداری ، لرزه نگاری و نمونه برداری
- ی- ایجاد اختلال در سیستمهای ارتباطی یا سایر تاسیسات کشور
- ک- انجام هر نوع فعالیت دیگری که لازمه عبور کشتی نباشد

## ۷- منطقه مجاور یا نظارت ( Contiguous Zons )

حمایت از برخی منافع کشور ساحلی و ضروریات اجتماعی، حقوق بین الملل را بر آن داشت تا حق اعمال برخی صلاحیت های خاص یا به عبارت دیگر حق نظارت بر حقوق خاصی را در منطقه ای از دریای آزاد که خارج از دریای سرزمینی است برای کشورهای ساحلی بشناسد. این منطقه را منطقه مجاور یا نظارت می نامند، و کشور ساحلی دارای صلاحیت هایی در امور امنیتی و پلیسی - مالی و گمرکی و بهداشتی در این منطقه می باشد.

## ۲-۱ وسعت منطقه مجاور

کنوانسیون ۱۹۸۲ در ماده ۳۳ منطقه نظارت را بدین صورت تعریف نموده است. منطقه نظارت، منطقه‌ای است در مجاورت دریای سرزمینی که عرض آن از خط مبداً نباید از ۲۴ مایل دریایی بیشتر باشد. قانون مناطق دریایی ایران هم به تبعیت از این قانون عرض منطقه مجاور از خط مبداً را ۲۴ مایل معین نموده است.

## ۲-۲ نظام حقوقی منطقه مجاور

در منطقه مجاور هر دولت می‌تواند تدابیری را به منظور جلوگیری از نقض مقررات و قوانین گمرکی، مالی، بهداشتی و مهاجرتی کشور ساحلی در قلمرو زمینی یا در دریای سرزمینی خود اتخاذ نماید. قانون مناطق دریایی در ماده ۱۳ مقرر نموده است که: «بمنظور پیشگیری از نقض قوانین و مقررات کشور از جمله مقررات امنیتی، گمرکی، دریایی، دریایی، مالی، مهاجرتی، بهداشتی، زیست محیطی و تعقیب و مجازات متخلفین، مجازات متخلفین، دولت جمهوری اسلامی ایران در منطقه نظارت اقدامات لازم را معمول خواهد داشت».

از دید حقوقی منطقه مجاور دارای دو فرق اساسی با دریای سرزمینی می‌باشد.

۱ - دریای سرزمینی جزء قلمرو کشور ساحلی است، در حالیکه منطقه مجاور از لحاظ حقوقی، جزء دریای آزاد است و اصل آزادی کشتیرانی در این محدوده منظور گردیده است.

۲ - کشور ساحلی در دریای سرزمینی خود دارای صلاحیت تام است، در صورتیکه در منطقه مجاور محدودیت‌هایی برای کشور وارد است.

## ۸- منطقه انحصاری اقتصادی (EEZ) Exclusive Economic Zone

منطقه انحصاری اقتصادی منطقه‌ای است به عرض ۲۰۰ مایل از خط مبداً که در این منطقه دولت ساحلی دارای حقوق انحصاری در ارتباط با بهره برداری از منابع طبیعی زنده و غیر زنده می‌باشند و کشورهای ثالث

نیز دارای حق آزادی کشتیرانی، پرواز و کابل کشی و لوله گذاری می باشند .

کنوانسیون ۱۹۸۲ در ماده ۶۵۷ منطقه انحصاری اقتصادی را از خط مبداء حد اکثر به عرض ۲۰۰ مایل مقرر نموده است . در بسیاری از مناطق کشورها نمی توانند مدعی تمامی ۲۰۰ مایل منطقه انحصاری اقتصادی شوند، زیرا در مجاورت آنها کشورهای همسایه قرار گرفته اند و در نتیجه تحدید حدود باید توسط قرار دادهای دوجانبه انجام گیرد که نمونه آن در خلیج فارس و قراردادهای ایران با کشورهای همسایه خلیج فارس منعقد گردیده است .

### ۸-۱ وضعیت حقوقی منطقه انحصاری اقتصادی

در منطقه انحصاری اقتصادی کشور ساحلی و همچنین کشورهای دیگر دارای حقوق و تکالیفی می باشند که در کنوانسیون ۱۹۸۲ به آنها اشاره گردیده است. حقوق دولت ساحلی مربوط به منابع طبیعی منطقه انحصاری اقتصادی، انحصاری بوده و تحت عناوین ذیل قابل بررسی می باشد .

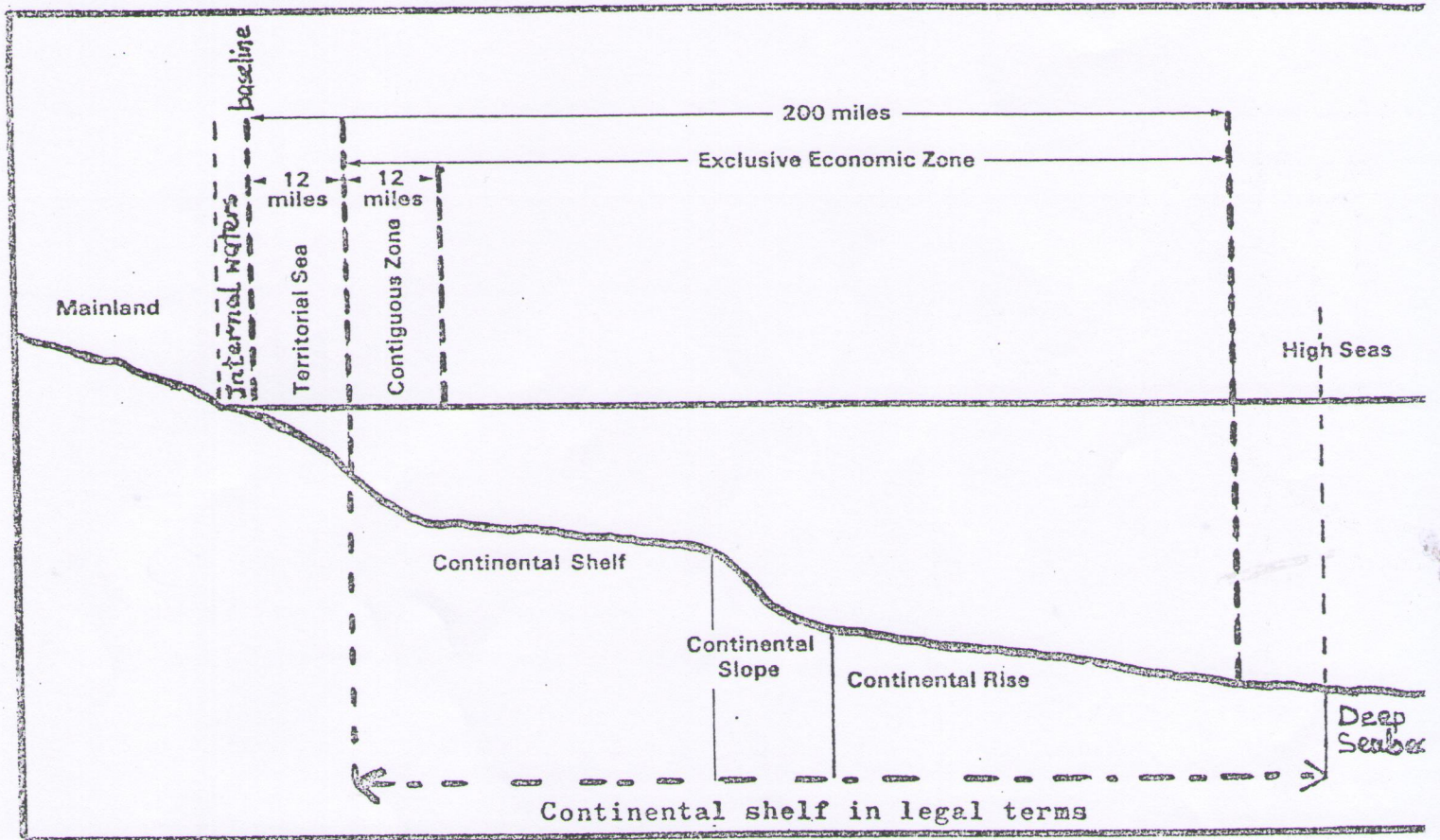
دولتهای ساحلی دارای حقوق حاکمه به منظور اکتشاف و بهره برداری ، حفاظت و مدیریت منابع غیر زنده و زنده در بستر، و آبهای بالای آن و انجام سایر فعالیتهای اقتصادی مرتبط با بهره برداری از آب، باد و جریانهای دریایی جهت تولید انرژی میباشد. دولت ساحلی همچنین نسبت به وضع و اجرای قوانین و مقررات در زمینه فعالیتهای احداث و استفاده از جزایر مصنوعی و تعبیه کابل و لوله های زیر دریایی و تعیین حریم های امنیتی و ایمنی، انجام هر گونه پژوهش و حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی، اقدام فرماید .

کشورهای دیگر در منطقه انحصاری اقتصادی دارای حق کشتیرانی آزاد و همچنین استفاده از فضای بالای این منطقه جهت پرواز و همچنین تعبیه کابل های زیر آبی و خطوط لوله می باشند.

### ۹- دریای آزاد (High Sea)

در دریای آزاد تمامی کشورها دارای حقوق مساوی می باشند و می توانند از دریا استفاده نمایند که در بحث ماهیت حقوقی این موضوع را بررسی خواهیم کرد .

MARITIME ZONES UNDER NEW LAW OF THE SEA



در ماده ۸۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها دریای آزاد چنین تعریف شده است .

" کلیه قسمت‌های دریا که جزء منطقه انحصاری اقتصادی، دریای سرزمینی یا آبهای داخلی کشورها یا بخشی از آبهای مجمع الجزایر کشورهای مجمع الجزایر نباشد، دریای آزاد مینامند. "

## ۹-۱ ماهیت حقوقی دریای آزاد

دریای آزاد برای همه کشورها بطور یکسان قابل استفاده می باشد و هیچ کشوری نمی تواند ادعای مشروعی به منظور حاکمیت بر قسمتی از دریای آزاد را داشته باشد. در ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر شده است که این آزادی در امور ذیل شامل کلیه کشورها اعم از ساحلی یا غیر ساحلی می باشد .

آزادی کشتیرانی - آزادی ماهیگیری - آزادی نصب کابلها و لوله های نفتی زیر دریایی - آزادی پرواز بر فراز دریای آزاد - آزادی ساختن جزایر مصنوعی و دیگر تاسیسات مجاز از نظر حقوق بین الملل - آزادی پژوهش های علمی .

در کنفرانس ۱۹۸۲ برای اولین مرتبه موضوع " میراث مشترک بشریت " مطرح و بر اساس آن سازمانی تاسیس و نسبت به میزان بهره برداری از منابع زنده و غیر زنده در دریای آزاد نظارت داشته و منافع آن بین تمامی کشورها تقسیم خواهد گردید.

بر اساس ماده ۹۸، کشورها متعهد می گردند که در مواقع بروز خطر، تضادم و غیره به امر کمک رسانی مبادرت نمایند . نتیجه و اثر حقوقی اصل آزادی دریا آن است که تنها کشور صاحب پرچم کشوری است که به کشتی اجازه میدهد تا تحت پرچم آن دولت دریانوردی نموده و دارای حق انحصاری صلاحیت قانونگذاری و اعمال قوانین بر کشتی ها در دریای آزاد است. رعایت تعهدات بین المللی مربوط به ایمنی در دریا و کمک به کشتی های در معرض خطر از طریق متعهد شدن دولت صاحب پرچم به قوانین و اعمال آنها انجام میگیرد.

قابل ذکر است که استثناهایی بر اصل صلاحیت کشور صاحب پرچم طرح گردیده است و این استثناءها عموماً مربوط به تضمین امنیت کشتیرانی در دریای آزاد می باشند بدین معنی که کشور ساحلی دارای حقوقی در ارتباط

با تعقیب و مقابله با اینگونه موارد را دارا می باشد که مهمترین آنها عبارتند از: دزدی دریایی - ادامه تعقیب در دریای آزاد . جلوگیری از آلودگی در دریای آزاد

## ۱- فلات قاره (Continental Shelf)

از لحاظ جغرافیایی بستر دریا در مجاورت ساحل از سه بخش تشکیل می گردد : اول ، بخشی از کف دریا که با شیب ملایمی از خط پست ترین جزر تا نقاط عمیق آن امتداد می یابد و بطور متوسط تا عمق ۱۳۰ متری می رسد و در این نقطه عمق آب بسیار زیادتر می شود، این قسمت را فلات قاره به معنی اخص آن می خوانند. قسمت دوم، بخشی از کف که به فلات قاره چسبیده و دارای شیب تند است که تا حدود ۱۲۰۰ تا ۳۵۰۰ متری می رسد که این بخش را سرانحیب قاره (Continental Slope) می گویند. سوم، بعد از شیب فوق بخش ملایمتری از کف دریا قرار دارد که اصولاً از رسوب پایین آمده از قاره متشکل می باشد و به پیش قاره (Continental Rise) مشهور است که از ۳۵۰۰ تا ۵۵۰۰ متری می رسد. این سه قسمت بر روی هم تشکیل حاشیه قاره (Continental Margin) را می دهند که حدود یک پنجم کل کف دریاها را به خود اختصاص داده است. مجموع این مناطق را که دارای منابع بسیار عظیم نفت و گاز بوده و بیش از ۹۰ درصد ارزش کل معادن در بستر دریاها در آن محدوده وجود دارد، فلات قاره می گویند. در ماده ( ۱ ) ۷۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها حدود بستر فلات قاره بدین صورت معین گردیده است .

".... فلات قاره دولت ساحلی متشکل است از بستر و زیر بستر مناطقی زیر آب در ماورای دریای سرزمینی در امتداد دامنه طبیعی قلمرو زمینی کشور تا لبه بیرونی حاشیه قاره ...."

در کنوانسیون ۱۹۸۲ ماده ( ۱ ) ۷۶ همچنین مقرر گردیده است که فلات قاره نباید از ۳۵۰ مایل دریایی از خط مبدا دریای سرزمینی فراتر باشد و یا از ۱۰۰ مایل دریایی از عمق ۲۵۰۰ متری نباید بیشتر شود . بدین ترتیب تمامی بستر دریاها تحت صلاحیت ملی کشورهای ساحلی قرار میگیرد و در این مناطق کشورها اعم از ساحلی و غیر ساحلی دارای حقوق و تکالیفی می گردند .

## ۱-۱-۱ ماهیت حقوقی فلات قاره

حقوق دولت ساحلی در محدوده ۲۰۰ مایلی دریایی که در این محدوده نظام فلات قاره و منطقه انحصاری تواما وجود دارد و بعد از ۲۰۰ مایل که تنها نظام فلات قاره باید اعمال گردد، بطور جداگانه قابل بررسی مـ باشد .

### ۱-۱-۱-۱ حقوق دولت ساحلی در محدوده ۲۰۰ مایل

در این محدوده هر گونه حقوقی را که کشور ساحلی بواسطه منطقه انحصاری اقتصادی دارا میباشد و همچنین حق اکتشاف و بهره برداری از منابع بستر و زیر بستر دریا را دارد و این حقوق انحصاری بوده یعنی هیچ کشور دیگری بدون جلب رضایت کشور ساحلی نمی تواند اقدام به فعالیت های مزبور نماید و در آبهای این منطقه حق کشتیرانی آزاد برای کشورها؛ دیگر محفوظ میباشد.

### ۱-۱-۱-۲ حقوق کشور ساحلی در فلات قاره ماورای محدوده ۲۰۰ مایلی

از آن جهت که آبهای این منطقه جزء دریای آزاد هستند و شامل منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی نمی گردند حقوق کشور ساحلی متفاوت میباشد. در این منطقه حق بهره برداری از منابع بستر و زیر بستر دریا متعلق به کشور ساحلی بوده ولی منابع زنده و غیر ثابت تابع نظام آزادی ماهیگیری به عنوان بخشی از دریای آزادند.

## ۱۱- تنگه های بین المللی

تنگه های بین المللی راه های آبی طبیعی هستند که دو دریای آزاد را به یکدیگر متصل نموده و از آنها به منظور کشتیرانی بین المللی استفاده میشود.

تنگه ها معمولا در نزدیکی قلمرو کشور ساحلی قرار دارند و کشورها؛ ساحلی نسبت به آنها میتوانند دارای حاکمیت باشند. از طرف دیگر تنگه ها در عبور و مرور کشتیرانی و همچنین مسئله آزادی دریانوردی



حق اعمال صلاحیت خود را در آبهای آزاد دارا می باشد . بر اساس  
مقررات بین المللی و کنوانسیون ۱۹۸۲ ، حق عبور ترانزیت برای کلیه  
شناورها و هواپیماها اعم از تجاری و نظامی وجود داشته و در مورد زیر  
دریایی ها ، باید عبور به صورت سریع و پیوسته باشد.

والسلام

برای تمامی کشورها حائز اهمیت میباشد. لذا باید بین این دو حق یک جمع منطقی انجام گیرد .

در کنوانسیون ۱۹۸۲، عبور ترانزیت مطرح گردید که در آن کشور ساحل کنترل کمتری بر کشتی های در حال عبور از تنگه ها اعمال مینمایند.

## ۱۱-۱ عبور ترانزیت (Transit Passage)

عبور ترانزیت همچنانکه در ماده ۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ تعریف گردید است تنها در مورد عبور از تنگه هایی میگردد که مورد استفاده کشتیرانی بین المللی قرار گرفته و این تنگه ها بین بخشی از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و بخش دیگری از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی قرار گرفته باشند . کشتی های در حال عبور ترانزیت باید مقررات پذیرفته شده بین المللی ، رویه ها و روشهای ایمنی در دریا و و جلوگیری از آلودگی های ناشی از کشتی ها را رعایت نمایند . عبور ترانزیتی شامل آزادی کشتیرانی و پرواز بر فراز تنگه ها، صرفا برای عبور پیوسته و سریع از تنگه های بین المللی در نظر گرفته شده است .

در عبور ترانزیت تمامی مقرراتی را که در مورد عبور بی ضرر در نظر گرفته شده است باید توجه نمود . بدین معنی که هر گونه اقدامی که باعث تهدید کشور ساحلی گردد، کشتی و یا هواپیما را شامل نظام کلی عبور بی ضرر می نماید و در این مورد می توان به علت عدم تحقق بی ضرری از عبور جلوگیری نمود .

ماده ۴۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر نموده است که دولت ساحلی ، جدا از حق اجرای استانداردهای بین المللی ایمنی و آلودگی می تواند در مورد ماهیگیری و یا بارگیری کالا ، ارز یا افراد که منایر با قوانین و مقررات گمرکی ، مالی بهداشتی و مهاجرتی دولتهای حاشیه تنگه ها باشد ، قانونگذاری نماید . اعمال قوانین باید فقط در مواردی صورت گیرد که منجر به اختلال در نظم عمومی دریای سرزمینی یا کشور ساحلی شود و یا کشور صاحب پرچم درخواست نموده باشد.

از سوی دیگر مقررات صریحی در مورد اعمال صلاحیت در مورد آلودگی یا وجود تهدید آلودگی عمده که در ماده ۲۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ آمده است، وجود دارد. کنوانسیون مداخله در آبهای آزاد در صورت آلودگی (Intervention) نشان دهنده آن است که در موارد آلودگی کشور ساحلی

فهرست مآخذ

فارسی :

- |  |                             |
|--|-----------------------------|
| مقدمه علم حقوق   | ۱ - دکتر ناصر گاتوزیان      |
| مقدمه علم حقوق   | ۲ - " مهدی گیائی            |
| حقوق دریایی  | ۳ - " هوشنگ امید            |
| بحث تحلیلی در مورد<br>قانون دریایی ایران<br>جزوه حقوق دریایی | ۴ - " ابوالبشر فرمانفرمایان |
| حقوق بین الملل عمومی   | ۵ - " امیر فخاری            |
| حقوق بین الملل عمومی   | ۶ - " رضا ضیائی بیگدلی      |
| حقوق بین الملل عمومی   | ۷ - " بهمن آقائی ( ترجمه )  |

انگلیسی :

1\_ SHIPPING LAW

CHORLEY and GILES

2\_ LAW OF THE SEA CONVENTION 1982