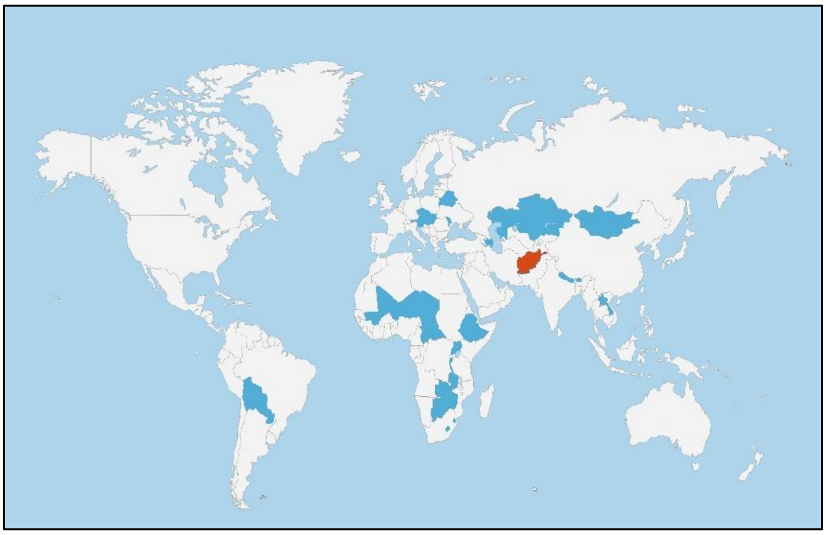
استقلال خپلواکی
www.esteqlaal.net

داکتر ضیاء نظام ۲۸ جولای، ۲۰۲۵

حقوق کشورهای محاط در خشکه
در حقوق بین الملل
قسمت نهم



راه های حل اختصاصی برای کشورهای محاط در خشکه

در این فصل اسنادی بررسی می گردد که به صورت اختصاصی در مورد ممالک محاط در خشکه وضع گردیده باشد، و بعداً در فصل بعدی چند موافقتنامۀ دو جانبه بین این کشورها و ممالک همسایۀ ترانزیت عقد شده است، اسناد چند جانبه عبارت اند از: کنوانسیون مهم نیویارک، اعلامیه های الماتا و ویانا و در اخیر اسناد مهم که در سطوح منطقویی تهیه گردیده اند.

۱ ـ کنوانسیون نیویارک ۱۹۶۵م،
۲ـ اعلامیه های الماتا و ویانا،
۳ـ موافقتنامۀ های منطقویی.

از آن جایی که قسمت دهم کنوانسیون حقوق بحر در بخش دوم این کتاب مفصلاً مورد بررسی قرار می گیرد، لذا از بررسی آن در این بخش صرف نظر می گردد.

۱ـ کنوانسیون تجارت و ترانزیت ۱۹۶۵م نیویارک برای کشورهای محاط در خشکه:

برای اولین بار یک سند بین المللی چند جانبه به صورت اختصاصی برای ممالک محاط در خشکه در سال ۱۹۶۵م در نیویارک به تصویب رسید، که به نام کنوانسیون نیویارک نیز یاد می

شود.

الف- تاریخچه:

بعد از سال ۱۹۵۵م منگولیا، بوتان و ۱۳ کشور دیگر افریقایی به کسب استقلال سیاسی خویش نایل شدند، لذا از لحاظ کمیت تعداد کشورهای محاط در خشکه افزایش یافته به دو چند بالغ شد و در عرصهٔ بین المللی از اهمیت بیشتر برخوردار گردیدند.

باید گفت که کار در مورد کنوانسیون متذکره به ابتکار ۴ کشور آسیایی محاط در خشکه (افغانستان، لاووس، منگولیا و نیپال) آغاز شد.

در کنفرانس وزرای امور خارجهٔ این ممالک که پیرامون همکاری های اقتصادی در مانیلا (فلپین) دایر گردید و در چهارچوب کمیسیون[1] C.E.A.E.O. در دسمبر ۱۹۶۳م برگزار شده بود، قطعنامهٔ به تصویب رسید[2]،که در آن ضرورت شناسایی (حق آزادی ترانزیت ممالک محاط در خشکه) انعکاس یافته بود.

قابل تذکر است که برای بار اول طی یک قطعنامهٔ بین المللی از «حق» دسترسی به بحر تذکر به عمل می آید و این امر یک موفقیت بزرگ برای کشورهای محاط در خشکه شمرده می شود، زیرا در اسناد سابقهٔ بین المللی بیشتر به «ضرورت ها» این ممالک اشاره می گردید اما از حق آن ها انعکاسی دیده نمی شد.

کمیسیون اقتصادی آسیا و شرق دور در نشست سال ۱۹۶۴م خویش در تهران که اندک پیشتر از اولین کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد تجارت و انکشاف (انکتاد–UNCTAD[3]) برگزار گردید، قطعنامهٔ دیگری را در تشابه به قطعنامهٔ اول الذکر به تصویب رسانید.

در کنفرانس مهم ۱۹۶۴م انکتاد که برای اولین بار در ژینو/جینوا (سویس) برگزار گردید و اجلاس آن از ۲۳ مارچ تا ۱۷ جون ۱۹۶۴م ادامه داشت، مسودهٔ کنوانسیون که توسط ۳ کشور آسیایی[4] با حمایت سایر ممالک محاط در خشکهٔ افریقایی در کنفرانس مطرح گردید و جهت بررسی آن یک کمیسیون فرعیSOUS- COMMISSION مؤظف شد تا در چوکات کمیسیون پنجم کنفرانس موضوع را مورد مطالعهٔ همه جانبه قرار داده در حین مباحثات چندین مسودهٔ دیگر از طریق ممالک مختلف پیشنهاد گردید و کشورهای محاط در خشکه آرزومندی شان را در تسوید متن یک کنوانسیون خاص برای ممالک محاط در خشکه ابراز داشتند.

اما کشورهای ترانزیت به بهانه های مختلف مخالفت های خود را در پیوند به آن اظهار می داشتند. کمیسیون فرعی ۸ اصل را در زمینه به تصویب رسانید که توسط کمیسیون و بالاخره از طریق کنفرانس نیز تصویب گردید.

اصل های که انکتاد در سال ۱۹۶۴م تصویب کرده بود در مُقدمه کنوانسیون ۸ جولای ۱۹۶۵م گنجانیده شده و قسماً از اصل های که توسط کنفرانس مقدماتی کشورهای محاط در

---

[1]- کمیسیون اقتصادی آسیا و شرق دور -COMMISSION ECONOMIQUE POUR L’ ASIE ET L’ ETREME-ORIENT

[2]- اسناد رسمی شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد، اجلاس ۲۲ ص ۲ پراگراف۲۴۰- A۲۸۲۱/

[3]- CNUCED به اختصار در زبان فرانسوی و انکتاد UNCTAD به اختصار در زبان انگلیسی در سال ۱۹۶۴م به هدف یک پارچگی کشورهای در حال رشد و انکشاف با اقتصاد جهانی تأسیس گردید و یک ارگان فرعی سازمان ملل متحد است که بر اساس قطعنامهٔ مجمع عمومی ایجاد شده است و شخصیت حقوقی سازمان های اختصاصی ملل متحد را ندارد.

[4]- این کشورها عبارت بودند افغانستان، لاووس و نیپال.

خشکه ۱۹۵۸م طرح شده بود و از آن قبلاً تذکر به عمل آمده الهام گرفته است.[۵]

فهرست اصل های متذکره عمدتاً از ین قرار اند:

- شناسایی حق دسترسی آزاد به بحر (اصل ۱)،
- سلوک متساوی استفاده از آب های داخلی و آب های ساحلی ممالک ساحلی دیگر غیر از کشوری که از قلمرو آن عبور و مرور توسط کشتی ها با بیرق کشورهای فاقد ساحل بحری عملی می گردد (اصل ۲)،
- سلوک متساوی در برابر کشتی های دولت های فاقد ساحل بحری به شیوهٔ که دولت ساحلی در مورد کشتی های خود یا کشتی های هر دولت دیگر در جهت آزادی ورود در بنادر و استفاده از تأسیسات آن مراعات می کند (اصل ۳)،
- عدم اخذ مالیه و حقوق گمرکی از مال التجارهٔ ترانزیتی و وسایط نقلیه (اصل ٤)،
- حق حاکمیت کامل کشورهای ترانزیت بالای قلمرو شان (اصل ۵)،
- حق دسترسی به بحر مانع عقد موافقتنامهٔ های آینده نگردیده و موافقتنامهٔ های موجود را نقض نمی کند (اصل ۸)،
- در مورد شناسایی حقوق اختصاصی برای کشورهای محاط در خشکه حق کامله الوداد تطبیق نمی گردد (اصل ۷).

در زمینهٔ این پرنسیپ های که در کنفرانس انکتاد تصویب گردید و اصل های که در کنفرانس مقدماتی حقوق بحر ۱۹۵۸م مورد قبول واقع شده، دو تفاوت فاحش موجود است. اول اینکه در کنفرانس انکتاد بالای موضوع انکشاف اقتصادی تأکید صورت می گیرد نه بالای موضوع حقوقی مسأله، یعنی حق دسترسی به بحر، چنانچه در مُقدمه اصول هشت گانه آمده است:

«جهت سهل ساختن انکشاف اقتصادی ممالک محاط در خشکه باید امکانات لازم به دسترس آن ها قرار داده شود تا حالت نامساعد نداشتن ساحل بحری را جبران کند و با این صورت عقد موافقتنامهٔ های منطقویی و بین الملل را تشویق می کند.»

دوم نقطهٔ ضعف این اصل های ۱۹۶۴م همانا آوردن رویهٔ بالمثل می باشد، چنانچه در اصل چهارم آمده: «دسترسی آزاد به بحر برای کشورهای محاط در خشکه بر اساس رویهٔ بالمثل» داده می شود، البته درج «دسترسی آزاد به بحر» در پهلوی «رویهٔ بالمثل» در تناقض قرار دارد چه دسترسی آزاد به بحر نظر به شرایط جغرافیای نامساعد ممالک محاط در خشکه در نظر گرفته شد که این موضوع با شرایط کشورهای که دارای سواحل اند متفاوت است و منوط ساختن این حق با رویهٔ بالمثل به معنی انکار حق این ممالک یعنی انکار از حق دسترسی آزاد به بحر می باشد.

بر این پرنسیپ ها یک سفارشنامه علاوه گردیده بود که در آن از سرمنشی سازمان ملل متحد تقاضا شده بود که «کمیسیون ۲٤ عضوی را به اساس تقسیمات جغرافیای منصفانه» تشکیل دهد،[٦] تا تهیهٔ مسوده به اساس پیشنهادات ممالک آسیایی محاط در خشکه ۱۹۶۴م و از پرنسیپ های حقوق بین الدول، کنوانسیون ها، موافقتنامهٔ ها و پیشنهادات حکومات الهام گیرد.

اجلاس کمیسیون در ماه های اکتوبر و نوامبر ۱۹۶۴م جریان داشته اساس کار آن روی مسودهٔ پیشنهادی افغانستان، لاووس و نیپال که به نام پیشنهاد کشورهای محاط در خشکهٔ آسیا و

---

[۵]- گزارش کمیسیون در اسناد رسمی کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد تجارت و انکشاف، جلد اول در صفحات ۳٦٦ و بعدی به چاپ رسیده است.

[٦]- سفارشنامه در اسناد رسمی کنفرانس اکتاد، جلد اول صفحهٔ ٤۱، ۱۹۶۴م

افریقا[۷] جریان داشت، کمیسیون متذکره مسودۀ کنوانسیون در بارۀ تجارت و ترانزیت ممالک محاط در خشکه را تهیه نمود تا به کنفرانس تام الاختیاری که در آینده برای همین منظور برگزار می شود ارائه دارد.

ب - کنفرانس ۱۹۶۵م،

کنفرانس تام الاختیار در مورد تجارت و ترانزیت کشورهای محاط در خشکه از ۷ جون تا ۸ جولای ۱۹۶۵م برگزار گردید و در آن ۵۸ کشور از جملۀ ۲۳ کشور محاط در خشکه اشتراک داشتند و از ۱۱ کشور دیگر ناظرین نمایندگی می کردند که از آن جمله ایران و پرو نیز شامل بودند.[۸]

در جریان کنفرانس مباحثات زیاد در بارۀ ماهیت حقوقی دسترسی به بحر که آیا دسترسی به بحر یک حق طبیعی کشورهای محاط در خشکه می باشد که در کنوانسیون گنجانیده شود و یا کنفرانس وظیفه دارد تا محض برای مشکلات تخنیکی ترانسپورت و ترانزیت این کشورها راه حل پیدا کند. در این مورد ممالک محاط در خشکۀ آسیا، افریقا و امریکای جنوبی تلاش فراوانی به خرج دادند تا دسترسی به بحر منحیث یک حق شناخته شود. در حالیکه ممالک محاط در خشکۀ اروپایی در زمینه چندان علاقۀ ابراز نمی داشتند. در صفحات بعدی اول در مورد ماهیت آزادی دسترسی به بحر در مطابقت به کنوانسیون ۱۹۶۵م و بعداً محتویات کنوانسیون متذکره مورد بررسی قرار داده می شود.

ج - ماهیت آزادی دسترسی به بحر (کنوانسیون ۱۹۶۵م) نیویارک

ممالک محاط در خشکه در کنفرانس نیویارک در همسانی باکنفرانس ژینو/جینوا تقاضا داشتند تاحق دسترسی آزاد به بحر در کنوانسیون بدون ایجاد کدام محدودیت برای آن ها شناخته شود، برای این که آزادی در بحر آزاد برای شان معنی و مفهومی داشته و واهی نباشد. این ممالک با کشورهای ساحلی از آن طور مساویانه استفاده کرده بتوانند باید آن ها حق دسترسی آزاد به بحر داشته باشند، اما در کنوانسیون نیویارک تلاش صورت گرفت تا یک موازنه بین اصل های آزادی بحر آزاد و اصل حاکمیت دولت ها بالای قلمرو شان برقرار گردد. بر وفق این کنوانسیون دسترسی آزاد نسبت به اصول حقوق بین الملل بیشتر از اصل های اقتصادی منشأ می گیرد.

حین بررسی موضوع دسترسی به بحر در (کمیسیون ٢٤) نمایندگان کشورهای بولویا و پراگوی مسودۀ را طرح کردند که در آن ذکر گردیده: «حق دسترسی آزاد تمام کشورهای محاط در خشکه به بحر» حق تمام ممالک محاط در خشکه به ترانزیت آزاد و بدون محدودیت از قلمرو کشوری که بین کشور محاط در خشکه و بحر واقع گردیده است.[۹]

نمایندگان مذکور تقاضا داشتند تا این متن در مُقدمه کنوانسیون گنجانیده شود. اما این پیشنهاد با مخالفت شدید بعضی ممالک ترانزیت مخصوصاً پاکستان مواجه شده و گفته شد که در حقوق بین الملل چنین حق وجود نداشته و اظهار چنین مطلب ناشی از تخیلات ابرازکنندگان بوده است.[۱۰]

خلاصه دسترسی به بحر منحیث حق شناخته نشد، اما به عنوان یک پرنسیپ ضروری به

---

[۷]- اسناد کنفرانس تحت کود TD/TRANSIT/FR نشر گردیده است.

[۸]-کشورهای محاط در خشکه اشتراک کننده در این کنفرانس عبارت بودند از: افغانستان، اطریش، بیلاروس، بولویا، بورندی، ولتای علیا (اکنون بورکنۀ فاسو)، هنگری، لاووس، لختن شتاین، لوگزامبورگ، مالی، منگولیا، نیپال، نیجر، اوگندا، پراگوای، جمهوری افریقای مرکزی، روندا، سن مارینو، واتیکان، سویس، چاد، چکوسلواکیا (که فعلاً چک و سلواک دو کشور مستقل هستند).

[۹]- اسناد این پیشنهاد در اسناد کنفرانس زیر کود E/CONF/ ٤٦/AC/٢/L نشر گردیده است.

[۱۰]- راپور کمیسیون در عین ریفرنس، پاراگراف ٤٠.

خاطر توسعهٔ تجارت بین المللی و انکشاف اقتصادی در کنوانسیون درج گردید که در مورد مختصراً تذکراتی به عمل می آید: به خاطر رسیدن به هدف کنفرانس و به مخاطره نه انداختن تصویب یک کنوانسیون مختص به ممالک محاط در خشکه و شناسایی بعضی حقوق آن ها در سطح جهان، در این زمینه کشورهای محاط در خشکه نظر ممالک ترانزیت را پذیرفتندکه در مُقدمه آن آنعدهٔ پرنسیپ های که در کنفرانس ۱۹۶۴م ژینو/جینوا تصویب شده بود درج گردیده، اما آوردن پرنسیپ های متذکره در مُقدمه و نگنجانیدن آن در ردیف مواد کنوانسیون گذاشتن یک قدم عمدهٔ به جلو را توجیه نمی کرد، زیرا تطبیق مواد کنوانسیون الزامی است در حالیکه مُقدمه از چنین اعتباری برخوردار نمی باشد و مُقدمه یک آرزو و امید را بیشتر ارائه می دارد. البته درعین زمان عدم درج حق دسترسی به بحر برای کشورهای محاط در خشکه به حیث یک اصل حقوق بین الملل یک عقب نشینی مهمی دیگری بود، با کنار گذاشتن پیشنهاد بولویا و پراگوی را ارائه می کرد.

در نهایت کنفرانس راه میانهٔ حل را برگزید، یعنی اول حق دسترسی به بحر را به حیث یک پرنسیپ حقوق بین الملل نپذیرفت، دوم این که از آوردن پرنسیپ توسعهٔ تجارت و انکشاف در متن کنوانسیون اباء ورزید، اما آن را به حیث پرنسیپ اول مُقدمه پذیرفت که متن آن چنین است: «شناسایی حق دسترسی آزاد ممالک محاط در خشکه به بحر به حیث یک اصل ضروری توسعهٔ تجارت بین المللی و انکشاف اقتصادی می باشد.»

در پرنسیپ چهارم مُقدمه آمده است: «تمام کشورها در جهت ایجاد تسهیلات انکشاف اقتصادی ممالک محاط در خشکه به اساس رویهٔ بالمثل حق آزاد و بدون محدودیت را به مقصد دسترسی آن ها در تجارت بین المللی و منطقویی در همه حالات و برای تمام کالاها و مواد بدهند.»

به اضافهٔکم رنگی این دو اصل، درج اصل پنجم مُقدمه موضوع را ضعیفتر ساخته زیرا در آن ذکر گردیده: «کشور ترانزیت حاکمیت کامل را بالای قلمروش حفظ نموده و حق دارد تا تدابیر لازم را در برابر حق دسترسی آزاد کشورهای محاط در خشکه اتخاذ نماید که به هیچ وجه اجرای آن به منافع مشروع در تمام عرصه ها صدمه وارد نکند.»

مانع بزرگ جهت شناسایی حق آزاد دسترس همانا حاکمیت ممالک ترانزیت بالای قلمرو شان می باشد و به همین سبب که متن مصلحتی آمادهٔ شده، دارای تناقضات زیاد می باشد. چنانچه ذکر شد در برابر اصل اول که حق آزادی دسترسی اعلام گردید، اصل پنجم که اصل حاکمیت کشورهای ساحلی و همچنان در مُقدمه آمده که اصل ها با هم وابستگی متقابل دارند یعنی اجرای یک اصل با در نظرداشت اصل های دیگر باید صورت گیرد.

د- مواد عمدهٔ کنوانسیون،

با وجود بعضی نوآوری ها در کنوانسیون باز هم اکثر مواد آن به ارتباط ترانزیت از اسناد سابقه اقتباس شده است.

کنوانسیون با مُقدمه بسیار طولانی شروع می شود که در آغاز عین متن قسمتی از قطعنامهٔ مجمع عمومی سازمان ملل متحد آمده و بعد از ۸ اصل که انکتاد در سال ۱۹۶۴م تصویب نموده بود و مادهٔ سوم کنوانسیون بحر آزاد ۱۹۵۸م درج گردیده است.

هدف اصلی تدوین این کنوانسیون موضوع دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر یعنی حل مشکل ترانزیت این ممالک بود، به عبارت دیگر ساحهٔ تطبیق آن بسیار محدودتر نسبت به ستاتیوی بارسلونا است که به ترانزیت همه کشورها ارتباط داشت و موضوع دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر در نظر گرفته نشده بود، باوجود آن بیشتر مواد آن از کنوانسیون بارسلونا اقتباس شده بود.

بر وفق مادهٔ اول تطبیق آن تنها به «ترانزیت بین ممالک محاط در خشکه و بنادر

بحری» محدود می شود. مطابق این مادۀ ترانسپورت و ترانزیت چنین تعریف شده بود: «عبور مال التجاره از قلمرو یک دولت به دولت محاط به خشکه و عکس آن، یعنی ترانسپورت که یک جانب بندر بحری و جانب دیگر کشور محاط در خشکه باشد.»

عمدۀ ترین موضوع در اولین جملۀ مادۀ ۲ چنین آمده است که اعلام می دارد: «آزادی ترانزیت تحت مقررات این کنوانسیون بایست به ترافیک ترانزیتی و وسایل نقلیه اعطا شود. با مراعات سایر مقررات این کنوانسیون ترتیباتی که دول عقد کننده برای تنظیم و اجرای ترافیک در خاک شان می گیرند باید به ترافیک ترانزیت برای شاهراه های که به آن جانبین موافقه کرده سهولت ارایه نماید. مطابق به مقررات این کنوانسیون هیچ نوع تبعیضی راجع به محل حرکت، محل دخول و خروج یا محل صدور همچنین راجع به ملکیت اموال و جای ثبت اموال، بیرق کشتی، عراده جات زمینی و سایر وسایل نقلیه نباید به عمل آید.»

اجرای آزادی ترانزیت مطابق مندرجات کنوانسیون هذا در مورد ترانسپورت ترانزیت و وسایط نقلیه صورت می گیرد. این چنین ترانسپورت باید از طرف دولت های مربوط عقدکننده مورد قبول واقع گردد که در آن هیچگونه تبعیض موجود نباشد عملی گردد. همچنان تذکر به عمل آمده که قواعد مربوط به وسایل نقلیه با نظرداشت مقررات بین المللی و مقررات کشورهای مربوط وضع می گردد.

در فقرۀ سوم مادۀ ۲ در مورد ترانزیت اشخاص آمده: « فقط بالای آن افرادی کنوانسیون تطبیق می گردد که مسافرت شان در ترانسپورت ترانزیت ضروری باشد. این امر بانظرداشت قوانین و مقررات ممالک عقد کننده مورد قبول است. به عبور ترانسپورت ترانزیت در آب های داخلی و بحر ساحلی یا سر زمینی کشور ترانزیت مطابق اصول حقوق بین الملل عُرفی و مندرجات کنوانسیون های بین المللی اجازه داده می شود.

مطابق مادۀ ۳، کشور ترانزیت در مورد ترانسپورت ترانزیت به استثنای مصارف که برای نظارت و ادارۀ تسهیلات ترانسپورت ترانزیت ضرور است، نباید حقوق گمرکی و هیچ گونه مالیه را اخذ نماید.

مادۀ ۴، دولت ترانزیت را مکلف می سازد وسایط نقلیه را تا حد توان و امکان خویش مهیا سازد تا ترانسپورت ترانزیت بدون معطلی غیر مؤجه اجراء گردد.[۱۱] همچنان دولت ترانزیت مکلفیت دارد در بدل تسهیلات و خدماتی که فراهم می سازد اجُرت منصفانه اخذ نماید.

در کنوانسیون نیویارک یک تعداد مادۀ های تخنیکی گنجانیده شده بود که از مسودۀ پیشنهادی کشورهای آسیایی و افریقایی الهام گرفته است.

- ممالک ترانزیت باید اسناد ساده و طرزالعمل مخصوص برای ترانسپورت ترانزیت کشورهای محاط در خشکه وضع نمایند.
- ممالک ترانزیت باید تسهیلات لازم را از نظر گدام های مورد ضرورت فراهم نماید، (مادۀ ٦) این موضوع باعث مباحثات زیاد در کنفرانس و کمیسیون گردید تا کشورهای ترانزیت شرایط گدام را مطابق به شرایط اموال ترانزیتی خود شان اعطا نمایند.
- کشورهای ترانزیت با موافقۀ ممالک محاط در خشکه مناطق یا ساحه های آزاد را در بنادر مهیا سازند، (مادۀ ۸)

برعلاوۀ موادی که در فوق ذکر گردید طی چندین مادۀ دیگر نیز بعضی تسهیلات در نظر گرفته

---

[۱۱]- در این مورد این مادۀ از مسودۀ کشورهای آسیایی و افریقایی گرفته شده که قبلاً تذکر یافت و بیان کننده آن می باشد که چقدر ممالک رو به انکشاف محاط در خشکه از این ناحیه مشکلات دارند، مباحثات طولانی در زمینه صورت گرفت.

شده است.

مادۀ نهم اجازه می دهد که کشورهای ترانزیت، حقوق و امتیازات بیشتر از آنچه را که کنوانسیون پیش بینی کرده، بدهد.

مطابق مادۀ دهم مندرجات این کنوانسیون تحت قاعدۀ کامله الوداد یا دولت دوست یا بهره مند[۱۲] داخل نمی شود، چون این امتیازات نظر به وضع جغرافیای نامساعد کشورهای محاط در خشکه داده شده است، زیرا وجود این شرط در موافقتنامۀ باعث می شود تا هر موافقتنامۀ که یکی از دولت ها با دولت ثالث عقد می نماید و در آن حقوق و امتیازات را به کشور دیگری می دهد به موجب بهره مندی کشور طرف موافقت نامۀ اول از همان امتیازات نیز مستفید می شود، این امتیازات به صورت عادی و نورمال انتقال یافته و ضرورت به عقد موافقتنامۀ جدید نمی باشد.

اما متأسفانه مادۀ ۱۵ کنوانسیون تطبیق احکام کنوانسیون را به رویۀ بالمثل مربوط دانسته است که این خود در تضاد با مادۀ قبلی و بعض مندرجات دیگر این موافقتنامۀ می باشد، زیرا شرایط کشورهای ساحلی مثل ممالک محاط در خشکه نبوده و موجودیت این مادۀ از ارزش کنوانسیون کاسته است. برعلاوۀ این، استثناآت دیگر به آزادی دسترسی کشورهای محاط در خشکه وجود دارد.

در این کنوانسیون آنچه به مقصد محدود ساختن ترانزیت ممالک محاط در خشکه ایجاد گردیده، در اینجا پنج حالت آن ذکر می شود:

- ممانعت ترانزیت بعضی اشخاص و بعضی کتگوری های مال التجاره (مادۀ ۱۱)،
- ممانعت به خاطر حمایۀ منافع مشروع کشور ترانزیت (مادۀ ۱۱ پراگراف ٤)،
- حالات بحران وخیم که جو سیاسی و امنیت یک کشور متعاهد را به خطر اندازد. (مادۀ ۱۲)،
- حالت جنگ (مادۀ ۱۳)،
- به اثر وجایب که یک دولت متعاهد به نسبت شمولیتش به یک کنوانسیون جهانی یا منطقویی دارد ایجاد می گردد.

در اخیر باید از مواد ١٦ الی ۲۳ یاد نمود که مادۀ ١٦ در مورد پروسیجر حل اختلاف در مورد تطبیق احکام کنوانسیون می باشد که اگر منازعۀ متذکره از راه تفاهم و طروق دیگر دوستانه حل نگردد، در این صورت به حکمیت مراجعه گردد.[۱۳]

مواد ۱۷ الی ۲۳ در بر گیرندۀ احکام نهایی یعنی موضوعات مربوط به امضاء، تصویب، الحاق، انفاذ و تعدیل کنوانسیون می باشد.

هـ - ارزیابی کنوانسیون:

کنوانسیون ٦ جولای ۱۹٦۵م نیویارک در مورد تجارت ترانزیت کشورهای محاط در خشکه اولین میثاقی است که به صورت مشخص راجع به ترانسپورت، ترانزیت این ممالک عقد و نافذ گردیده است. با وجود داشتن نقایص زیادی که در اثر اتخاذ موقف خصمانه و لجوجانۀ برخی از

---

[۱۲]- قید دولت کامله الوداد در بسیاری از معاهدۀ های بین المللی خصوصاً در موافقتنامه های تجارتی آمده است. این اصطلاح اصلاً کلمه عربی است و ترجمۀ نادرست اصطلاح به زبان دری شده Most Favored Nation که اصلاً اصطلاح انگلیسی می باشد، زیرا در خود کشورهای عربی اصلاً (دوله الاعلی افضلیه) استفاده می شوند. لذا بهتر است در زبان دری/فارسی اصطلاح دولت بهره مند یا زیادترین امتیاز گیرنده، استفاده گردد.

[۱۳]- کمیسیون حکمیت دارای سه عضو بوده هر کشور طرف دعوا یک عضو را تعیین می نمایند و دو عضو متذکره به موافقۀ رئیس کمیسیون را تعیین می نمایند و اگر طرفین نتوانند در ظرف ۳ ماه عضو سوم را انتخاب نکند، این عضو از جانب رئیس محکمۀ عدالت بین المللی تعیین می گردد. فیصلۀ محکمه به اکثریت صادر گردد، لازم الاجراء می باشد.

ممالک ترانزیت مخصوصاً پاکستان و تا اندازهٔ هند در آن درج شده، باز هم اولین موافقتنامهٔ چندین جانبه است که به صورت مشخص تدوین گردیده و معطوف به مشکلات ممالک محاط در خشکه می باشد، و به موجب آن، چیزیکه آرزوی این کشورها بوده به صورت نسبی برآورده شده است و اولین قدمی در جهت پیروزی ممالک محاط در خشکه شناخته می شود که به خاطر تحقق یک میثاق واحد سال ها تشریک مساعی به عمل آورده بودند.

با وجودی که اساساً در این کنوانسیون کدام نوآوری و ابتکار بنیادی دیده نمی شود و ثمرهٔ کنوانسیون و اسناد بین المللی سابقه می باشد، باز هم این که از حالت پراکندگی و بودن اسناد مختلف و متنوع و آوردن آن ها در یک سند واحد به ذات خویش یک گام مثبت در زمینه تلقی می گردد.

البته اختلاف نظریات در باره این کنوانسیون موجود است، چنانچه داکتر عبدالحکیم طبیبی[١٤] که اکثراً در جلسات این موضوع از افغانستان نمایندگی می کرد، در تدوین این کنوانسیون نقش مهم داشت می نویسد: «از نقطهٔ نظر کشورهای محاط در خشکه شناسایی حقوق شان در سطح جهانی یک موفقیت است که از عرصهٔ ۴۰ سال به این سو در جستجوی آن بودند.» طبیبی می افزاید: "کنوانسیون نه تنها فضای همکاری را ایجاد نموده بلکه در رشد تجارت ممالک محاط در خشکه که اکثریت شان در آسیا و افریقا موقعیت دارند، کمک به سزایی بود."

آقای ملیک حقوقدان[١٥] در این مورد می گوید: "تصویب کنوانسیون یک پیشرفت قابل ملاحظه بوده و اولین موافقتنامهٔ بین المللی می باشد که وضع خاص کشورهای محاط در خشکه را شناسایی می کند." او اضافه می نماید: "شناسایی وضع خاص این ممالک در مادهٔ دهم صراحت پیدا نموده که آن ها در تحت قید کشور کامله الوداد یا دولت بهره مند نمی باشند. همچنان آوردن تمام مقررات بین المللی در یک سند واحد خود به ذات خویش حایز اهمیت است."

پروفیسر پلازولی در این مورد نظر متفاوت دارد و ابراز می دارد که با مقایسه با ستاتیوی بارسلونا از بعضی جنبه های این کنوانسیون بهتر و از جهاتی بدتر می باشد.[١٦]

آقای داکتر عبدالغفور روان فرهادی دیپلومات مجرب افغان در این مورد نظر بسیار سختگیرانه و منفی دارد و اظهار می دارد که: "این کنوانسیون باعث رضامندی کشورهای ترانزیت گردید چه آن ها می توانند مانع دسترسی به بحر ممالک محاط در خشکه شوند و این کشورها هیچ وسیلهٔ دیگر ندارند تا به بحر دسترسی پیدا نمایند.[١٧]"

جغرافیه دان مشهور امریکایی حارم دی بیجی Harim de Biji نیز نظر منفی نسبت به این کنوانسیون دارد، او فکر می کند: "این سند به ممالک محاط در خشکه دسترسی آزادی به بحر

---

[١٤]- A.H. TABIBI, THE RIGHT OF FREE ACCESS TO THE SEA , KABUL ١٩٦٦ P.١٩ داکتر عبدالحکیم طبیبی در سال ١٣٠٣هـ ش در شور بازار کابل تولد شده از لیسهٔ حبیبیه فارغ و در سال ١٣٢٥هـ ش پوهنځی حقوق و علوم سیاسی پوهنتون کابل را به پایان رسانید و در وزارت امور خارجه به کار پرداخت. در سال ١٣٢٧هـ ش سکرتر سفارت افغانستان در ایالات متحدهٔ امریکا بود که در سال ١٣٣٣هـ ش سند دوکتورای خود را از آنجا بدست آورد. در سال های٤٤ و ٤٥ وزیر عدلیه بود و بعد از آن به سفارت افغانستان درکشورهای مختلف توظیف شد و در جهت حق ممالک محاط در خشکه تلاش های زیادی به عمل آورد و دستآوردهای نیز داشت. در سال ١٣٥٨هـ ش مجبور به مهاجرت شد، در ١٥ حمل ١٣٧٧هـ ش در سویس وفات نمود. مرحوم آثاری به زبان های دری، پشتو، عربی و انگلیسی دارد که میتوان از دیموکراسی تطبیقی، حق ترانزیت ممالک بی بحر، حقوق بین الدول، افتخارات افغان، تلاش های سیاسی سید جمال الدین افغانی یاد کرد.

[١٥]- R. MALIK, TRANSIT RIGHT OF LAND-LOCKED CONTRIES, JOURNAL OF WORLD TRADE LAW. JANUARY- FEBRUARY ١٩٧٠, VOL ٤. PP ٤٦-٤٨

[١٦]- PALAZZOLI, Revue General du Droit International Public, ١٩٦٦ pp ٧٣٤-٧٣٦.

[١٧]- Intervention du Mr. Farhadi – ٥ July ١٩٦٧ cite par Martin Ira Glassner (Acces to the sea for developing Land-Locked State- Martinus Nighoff, The Hague ١٩٧٠, p. ٢١٦

طوری که آن ها آرزو داشتند نمی دهد، بلکه کشور ترانزیت می تواند در هر زمان مانع عبور کالاهای کشور همسایۀ محاط در خشکه به بهانۀ که به امنیتش صدمه می رساند گردد. بدین صورت دسترسی به بحر به روابط حسنۀ دو کشور ارتباط دارد. اگر روابط خراب گردد، کشور ترانزیت هر نوع تصمیمی که لازم ببیند می تواند اتخاذ نماید.[۱۸]"

در خاتمه باید گفت که باوجودی که این کنوانسیون دارای نقاط ضعف می باشد، اما نباید فراموش کرد که تمام مقررات بین المللی در زمینه در یک کنوانسیون، خود یکی از تقاضاهای دایمی کشورهای محاط در خشکه بود.

روشن است که میثاق متذکره آخرین موافقتنامۀ چند جانبه در زمینه نبوده بلکه تلاش این ممالک جهت از بین بردن موانع دوام پیدا می کند و ثمر آن در کنوانسیون حقوق بحر ۱۹۸۲م که بعداً مطالعه می گردد، تا اندازۀ دیده می شود.

ادامه دارد

---

[۱۸] - Harim de Biji – Systematic political geography, New York, John Wiley and Sons, Inc. ۱۹۶۷ pp – ۳۶۶- ۳۶۷

salamwatanam@gmail.com