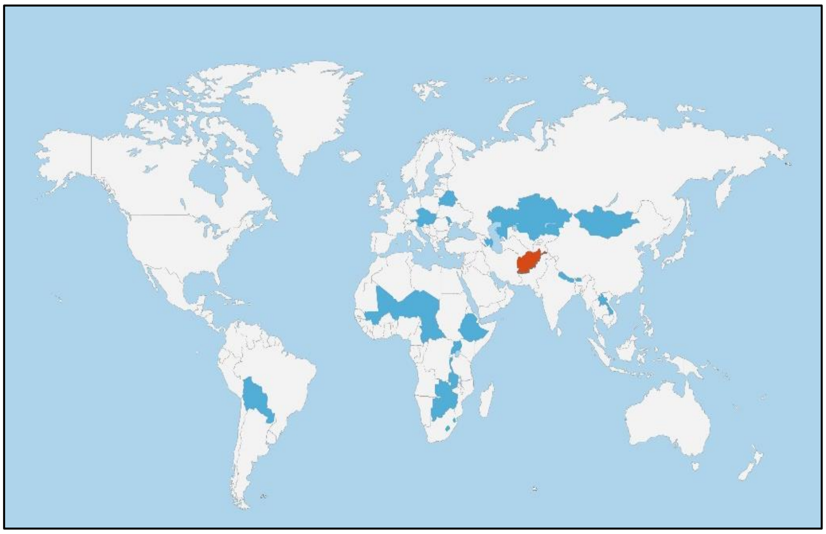
استقلال خپلواکی
www.esteqlaal.net

داکتر ضیاء نظام ۰۳ اکتوبر، ۲۰۲۵

حقوق کشورهای محاط در خشکه
در حقوق بین الملل
قسمت سیزدهم



فصل چهارم

موافقتنامهٔ های دو جانبه:

در طول تاریخ یک تعداد موافقتنامهٔ های دو جانبه قابل ملاحظهٔ در بارهٔ ترانزیت و دسترسی کشورهای محاط در خشکه به بحر عقد گردیده است، طوری که قبلاً هم تذکر یافت مادهٔ سوم کنوانسیون ابحار آزاد ۱۹۵۸م و مادهٔ سوم کنوانسیون نیویارک ۱۹۶۵م انعقاد معاهدات دو جانبه را تجویز و تشویق نموده و همچنان در بخش دهم کنوانسیون ۱۹۸۲م یا کنوانسیون حقوق بحر که به ممالک محاط در خشکه اختصاص یافته، نیز این موضوع یادآوری گردیده است.

بر وفق دو سند اخیرالذکر کشورهای متعاهد می توانند امتیازات بیشتر را به تناسب مقررات این کنوانسیون های بین المللی برای ممالک محاط در خشکه بدهند.

حق دسترسی به بحر برای کشورهای محاط در خشکه تنها یک مکلفیت اخلاقی در برابر آن ها نبوده، بلکه یک حق شناخته شده توسط حقوق و عُرف بین الملل می باشد و باید این موافقتنامهٔ ها با ممالک ترانزیت جهت تحقق اصول شناخته شدهٔ بین المللی باشد و نه توسط چانه زدن و چانه زنی ها یا به عبارهٔ دیگر (چیزی بگیرید و چیزی بدهید) عقد گردد. یادآوری اصل رویهٔ بالمثل در موافقتنامهٔ که با ماهیت حق دسترسی آزاد به بحر کشورهای محاط در خشکه که اساس آن از وضع جغرافیای نامساعد آن ها منشأ می گیرد، در تضاد می باشد.

جهت بررسی بهتر این موافقتنامهٔ ها سعی می شود تا اول به تاریخچه و سوابق این معاهدات روشنی لازم انداخته شده، و بعداً چند موافقتنامهٔ که از اهمیت زیاد برخوردار است، مخصوصاً موافقتنامهٔ تجارتی و ترانزیتی بین افغانستان و پاکستان و موافقتنامهٔ ها میان نیپال و هند مورد مطالعه قرار گیرد.

۱- تاریخچه و پس منظر موافقتنامهٔ های دو جانبه در اروپا و افغانستان

الف - در اروپا:

سویس اولین کشور محاط در خشکه است که حق داشتن کشتی ها و برافراشتن بیرق را در کشتی های خود توأم با ترانزیت تقاضا نمود. همچنان اولین مملکت است که معضلهٔ ترانزیت کالاها و امتعهٔ خویش را با همسایه آن زمان خویش یعنی کشور پادشاهی ساردینا به تاریخ ۱۶ مارچ ۱۸۱۶م از طریق یک موافقتنامهٔ منعقده بین هر دو کشور حل و فصل نمود که در آن درج شده بود: کالاها و اموالی که از بندر آزاد جینوا (مربوط کشور ساردینا) داخل سویس می گردد، از مالیه ترانزیت معاف می باشد (مادهٔ ۵)، مادهٔ ۸ معاهدهٔ مذکور آزادی ارتباطات تجارتی را تأمین می کند[1]، مگر بعد از جنگ جهانی اول (۱۹۱۸م) تعداد زیادی معاهدات دو جانبه خاصتاً در اروپا عقد شده و علت عمدهٔ آن به وجود آمدن چند کشور محاط در خشکه بعد از فروپاشی امپراتوری اطریش- هنگری و تجزیهٔ آن به چندین کشور جدید محاط در خشکه از قبیل اطریش- هنگری، پولند، صربیا و چکوسلواکیا (که فعلاً چک و سلواک دو کشور مستقل هستند) می باشد.

در ۲۱ اپریل۱۹۲۱م معاهدهٔ بین جرمنی و پولند عقد گردید، البته پولند در آن زمان به بحر آزاد راه نداشته یک کشور محاط در خشکه بود، اما به موجب این معاهدهٔ دهلیزی ایجاد شد که پولند را به بندر آزاد دانزیک وصل می نمود.[2] در معاهدهٔ متذکره مطابق مادهٔ ۷۹ ترانسپورت و ترانزیت مال التجاره و اشخاص و بگاژ شان از حقوق گمرکی و سایر مالیات مماثل معاف بودند. این

---

[1] -DEMARTENS. متممهٔ جدید در مجموعهٔ معاهدات، جلد اول شماره 69 صفحه های 473 و بعدی.

[2] - جامعهٔ ملل- مجموعهٔ معاهدات، جلد 12-1922، شمارهٔ 3086، صفحات 62 و بعدی.

موافقتنامهٔ یک سند استثنایی است، زیرا جرمنی یک قسمت خاک خویش را جهت ایجاد دهلیز به نفع ترانزیت و دسترسی پولند به بحر واگذار نموده بود و خاک جرمنی به دو قسمت یعنی پروس شرقی و جرمنی انقسام یافته و در برابر ایجاد این دهلیز، پولند بعض تسهیلاتی را به دست آورده بود. باید یادآورد شد که این موافقتنامهٔ بعد از ختم جنگ جهانی اول و شکست جرمنی در این جنگ به امضاء رسیده بود.

به تاریخ ۲۳ مارچ ۱۹۲۱م یک موافقتنامهٔ بین کشور چکوسلواکیا (که فعلاً چک و سلواک دو کشور مستقل هستند)، و ایتالیا به امضاء رسید، به موجب این موافقتنامهٔ از طرف ایتالیا واگذاری امتیازات به چکوسلواکیا در بندر تریست Trieste پیش بینی شده بود. چکوسلواکیا مطابق این موافقتنامهٔ یک دفتر مخصوص و داشتن یک ساحهٔ گمرکی برای عراده جاتی که از چکوسلواکیا به بندر می رسیدند و حق داشتن هنگرها به مقصد بارگیری و تخلیهٔ امتعه و اموال را داشت.

ب- تاریخچهٔ موافقتنامهٔ های دو جانبهٔ افغانستان،

در براعظم آسیا افغانستان اولین کشور از جمله ۱۲ مملکت محاط در خشکه می باشد که موافقتنامهٔ ها با همسایگان خویش عقد نموده است. در سال ۱۹۲۱م افغانستان با دو کشور همسایهٔ آن زمان یکی با همسایهٔ جنوبی بریتانیای کبیر و دیگر با جمهوری فدراتیف سوسیالیستی شوروی امضاء نمود.

موافقتنامهٔ اولی در ۲۲ نوامبر ۱۹۲۱م امضاء و در ۱۹۲۲م به تصویب رسید.[۳] این موافقتنامهٔ منحصر به موضوع تجارت ترانزیت نبوده و دیگر موضوعات مورد علاقه نیز شامل آن بود. بر وفق مادهٔ ششم متن آن؛ انگلستان به افغانستان حق واردات آزاد مواد مورد ضرورت را از بنادر قلمرو آن کشور می دهد. همچنان افغانستان آزادانه خرید و صدور هر نوع کالا را دارا بوده و هیچ نوع حقوق و مالیه در کالاهای افغانی اخذ نمی گردید و اگر از کالاهای وارداتی مالیه اخذ می گردید، باید دوباره برگشت داده می شد. موافقتنامه تجارت بین دو کشور که به تاریخ ۵ جون ۱۹۲۳م عقد شد[٤] موافقتنامه قبل الذکر را تکمیل می نماید.

این موافقتنامهٔ جهت برآورده شدن اهداف موافقتنامهٔ قبلی عقد گردید و بعضی کمبودی های آن را مکمل و پُر نموده است. در متن آن مسایل اداری و گمرکی به صورت مفصل تشریح گردیده است.

به همین ترتیب به تاریخ ۲۸ جون ۱۹۲۱م معاهدهٔ بین افغانستان و روسیه به امضاء رسید و آن کشور موافقه نمود که مال التجارهٔ که از روسیه و کشور دیگر مربوط افغانستان به صورت ترانزیت از آن کشور می گذرد، از هر نوع مالیه و حقوق گمرکی معاف می باشد.

همچنان موافقتنامهٔ های دیگر میان ممالک محاط در خشکهٔ آسیایی، افریقایی و امریکای جنوبی در سال های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰م به امضاء رسید که در این جا بررسی آن ها باعث طولانی شدن این فصل می شود و مندرجات آن شبیه موافقتنامهٔ های که در بالا ذکر گردید می باشد. در این قسمت فقط دو موافقتنامهٔ دو جانبه که بین نیپال و هند و میان افغانستان و پاکستان عقد شده است، مورد بررسی قرار می گیرد.

۲- موافقتنامهٔ تجارتی و ترانزیتی بین افغانستان و پاکستان،

مذاکرات در مورد عقد موافقتنامهٔ جدید میان افغانستان و پاکستان در سال ۲۰۰۸م شروع شد. هیئت افغانی یک مسودهٔ موافقتنامهٔ را برای جانب پاکستان ارائه داشت، اما در ترتیب متن نهایی هیئت مشاورین بانک جهانی مساعدت کرده بودند که بادرنظر داشت مندرجات متن اصلاح شدهٔ کنوانسیون

---

[3] ECAFE/۱F/T/SOB, ٤/۲ اسناد C.E.A.F.O. - کمیسیون اقتصادی برای آسیا و شرق دور

[4] - عین سند صفحات ۱۳ و ۱۴.

توکیو[5] مربوط سازمان جهانی گمرکات[6] تهیه گردیده است.کنوانسیون متذکره به نام کنوانسیون بین المللی ساده سازی و همآهنگی طرزالعمل های گمرکی است که اساس آن را شفافیت، کنترول های قابل پیش بینی و ساده سازی طرزالعمل های گمرکی تشکیل می دهد. بالاخره بعد از دو سال مذاکره موافقتنامۀ مورد نظر به تاریخ دهم عقرب ۱۳۹۰هـ ش (۲۰۱۰م) به امضاء رسید و به تاریخ ۱۲ جون ۲۰۱۱م مرعی الاجراء و نافذ شناخته شد. این موافقتنامۀ دارای ۵۷ مادۀ، ۲ ضمیمه و ۴ پروتوکول می باشد، ضمایم و پروتوکول های متذکره جزء موافقتنامۀ شناخته شده و برای طرفین الزام آور می باشد.

البته این موافقتنامۀ در تاریخ این دو کشور مهمترین موافقتنامۀ تلقی می گردد که بعد از سال ها گفتگو، چانه زنی و مباحثات به چنین موافقتنامۀ دست یافتند. این موافقتنامۀ جاگزین موافقتنامۀ ۱۹۶۵م یعنی موافقتنامۀ ۴۵ سال قبل گردید که طی آن مشکلات زیادی محسوس بود و پاسخگوی نیازمندی های طرفین نمی شد، و ایجاب می نمود تا مطابق ضروریات و مقتضیات جدید در مورد تجارت و ترانزیت موافقتنامۀ جدید عقد شود.[7] موافقتنامۀ جدید به نام موافقتنامۀ تجارت و ترانزیت افغانستان و پاکستان،

اپتا[8] APTTA مسما است. در این موافقتنامۀ تسهیلات زیادی مدنظر قرار داده شده و طبعاً مشکلاتی هم وجود دارد.

الف - تسهیلات بر وفق اپتا APTTA:

در قسمت تسهیلات افغانستان برعلاوۀ حق استفاده از دهلیزها یا جاده های ترانزیتی زیادی حق تجارت با کشورهای ثالث را نیز دارد و سهولت های دیگر از قبیل ساده سازی پروسیجرها در

---

[5] کنوانسیون بین المللی ساده سازی و همآهنگی های گمرکی به انگلیسی - International Convention on the Simplification and Harmonization on Costumes Procedures در سال 1974م عقد گردید و در سال 1999م تعدیل و این تعدیل در سال 2006م مرعی الاجراء قرار داده شد.

[6] سازمان جهانی گمرک به انگلیسی - WORLD CUSTUMS ORGANIZATION یک سازمان بین الحکومتی است که مقر آن در بروکسل/بلجیم قرار داشته و در پهلوی سایر وظایف خدماتی در زمینۀ گسترش موافقتنامه ها و جمع آوری بهتر ساختن عواید گمرکی و تسهیلات گمرکی مدرنیزاسیون گمرک و همچنان ظرفیت سازی ها را انجام می دهد. تا سپتامبر 2013م این سازمان 182 عضو داشت و افغانستان در 15 اگست 2004م عضویت این سازمان را حاصل نمود، پاکستان از 16 نوامبر 1955م بدینسو عضو آن است.

[7] موافقتنامۀ سال 1965م به نام موافقتنامۀ ترانزیت و تجارت به انگلیسی - Afghanistan Transit Trade Agreement یا ATTA یاد می گردید.

[8]- AFGHANISTAN-PAKISTAN TRANSIT TRADE AGREEMENT یا APTTA و به دری به اپتا مسمی است.

نظر گرفته شده که عین سهولت برای پاکستان در خاک افغانستان جهت تجارت آن کشور با ممالک آسیای میانه در نظر گرفته شده است که بعداً این انکشافات جدید مورد بررسی قرار داده می شود.
در اینجا موضوعات مهم موافقتنامۀ به ترتیب نقاط دخولی، خروجی، تردد وسایط، موضوعات امنیتی، همکاری های گمرکی، مسالۀ حل منازعات و مقام همآهنگی مورد مطالعه قرار می گیرد.

۱- دهلیزهای حمل و نقل و بنادر:

نقاط دخولی و خروجی:

افغانستان در گذشته مشکلات زیادی را بنابر این که عمدتاً وابسته به یک دهلیز ترانزیت تورخم – کراچی بود تحمل می کرد، یعنی افغانستان عمدتاً کالاهای خود را از طریق بندر کراچی صادر و وارد می نمود. بعضی اوقات نظر به روابط سیاسی و کشیده گی های که اکثراً به وقوع می پیوست، وقتاً فوقتاً این مسیر مسدود می شد و به هزارها تُن مواد تجارتی فاسد می گردید و به تجار افغانی صدمه و زیان های فراوانی اقتصادی می رساند، باوجود دوام مشکلات متذکره فعلاً افغانستان تا حدودی از آن حالت احتیاج و مشکلات نجات یافته و خود موقف یک کشور ترانزیت و پُل اتصالی بین شمال و جنوب و شرق و غرب آسیا را حاصل نموده و در حالت تحقق امنیت در منطقۀ دست بالا را حایز خواهد بود.
در ضمیمۀ اول موافقتنامۀ اپتا دهلیزهای ترانزیت و بندرهای دخولی و خروجی به مقصد استفادۀ طرفین توافق نموده اند تا «مسیرهای حمل و نقل ترانزیت بین المللی و بنادر دخولی و خروجی را در نقاط سرحدی قلمروهای شان تعیین کنند.» و تسهیلات لازم را فراهم سازند.[۹]
در ضمیمۀ این موافقتنامۀ طرفین حق ترانزیت را در برابر یکدیگر از طریق راه ها یا جاده های زمینی و بنادر که در سند مذکور تعیین شده محدود ساخته و در آن مورد در متن موافقتنامۀ تفصیلات لازم ذکر شده است. به موجب موافقتنامۀ ۲۰۱۰م لاری ها/ موترهای باربری کلان جانب افغانی می توانند به ۳ بندر مهم بحری پاکستان یعنی کراچی، بندرگوادر و قاسم دسترسی داشته باشند، همچنان به دو بندر خشکه SOST سوست نزدیک سرحد چین و واگه در سرحد هند دسترسی داشته باشند و اموال صادراتی خویش را به این دو کشور صادر نمایند. اما وسایط باربری جانب افغانی نمی توانند مال التجارۀ هندی را از بندر واگه به افغانستان وارد نماید. در مقابل می توانند کالاهای پاکستانی را وارد کنند.
موافقتنامۀ ۲۰۱۰م برای پاکستان به همه همسایه های افغانستان حق استفاده از این بنادر را می دهد، پاکستان می تواند جهت دخول به کشورهای همسایۀ افغانستان:

- به کشور ایران از طریق بنادر سرحدی زرنج و اسلام قلعه،
- به ازبکستان از طریق حیرتان،
- به تاجکستان از طریق آی خانم و شیرخان بندر،
- به ترکمنستان از راه بنادر آقینه و تورغُندی استفاده کند.

دیده می شود که در این موافقتنامۀ بنادر و دهلیزهای زیادی جهت استفاده از بنادر دخولی و خروجی در نظر گرفته شده است که به مقایسۀ موافقتنامۀ ۱۹۶۵م سهولت های بیشتر را وانمود و مهیا می سازد.
در این موافقتنامۀ دهلیزهای حمل و نقل ترانزیتی چنین تعریف شده است: «مسیرهای تعیین شده در قلمرو های طرفین متعاقد برای عبور و مرور ترانزیتی طرف متعاقد دیگر به شمول کشورهای ثالث مورد استفاده قرار می گیرد.» (مادۀ ۲ ضمیمۀ ۱)
مادۀ سوم ضمیمۀ متذکره تصریح می کند: طرفین موافقتنامۀ دهلیزهای حمل و نقل ترانزیتی بین المللی «از طریق خط آهن، جاده ها، میدان های هوایی» از طریق پاکستان و از طریق جاده، دریاها، میدان های هوایی از طریق افغانستان» را به نام بنادر دخولی و خروجی تعیین می کند،

---

[9]- مادۀ اول ضمیمۀ یک.

البته در قسمت بنادر قبلاً روشنی انداخته شد. اما در قسمت تعیین مسیرهای حمل و نقل مادۀ ۵ (ضمیمه ۱) به تفصیل مسیرهای ترانزیتی در افغانستان و پاکستان را مشخص ساخته است، و هر دو کشور افغانستان و پاکستان متعهد گردیدند تا تسهیلات لازم و آزادی ترانزیت[۱۰] را در امتداد مسیرهای تعیین شده مهیا سازند، برعلاوۀ طرفین می توانند در بارۀ مسیرهای اضافی در آینده موافقه نمایند.

ادامه دارد

[10] - فصل دوم موافقتنامه تحت عنوانی «حق ترانزیت» بوده و در مادۀ ۳ «آزادی ترانزیت» در قلمروهای کشورهای متعاقد تذکر رفته است

salamwatanam@gmail.com