

Comparative Study of Territorial Waters and its governing requirements in the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea and the Convention on the Law of the Sea

Mostapha Fazaeli*

Associate Professor, International Law Department, Faculty of Law, University of Qom, Qom, Iran

Mahdi Keykhosravi

Ph.D. Student of International Law, Faculty of Law, University of Qom, Qom, Iran
(Email: mahdikeykhosravi@gmail.com)

(Received: 2020/07/22, Accepted: 2020/11/08)

Abstract

Five Coastal states of the Caspian Sea signed the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea On August 12, 2018. This Convention has recognized region of the territorial waters in its Article 5. The provisions governing territorial waters has considered in Articles 6, 7, 10, 11 and 13 of the Convention. The purpose of this article is to determine and clarify the rights and obligations of coastal states through a comparative study of territorial waters and its governing requirements in the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea and the Convention on the Law of the Sea. With regard to that the present article can determine the coordinates of the action of the Islamic Republic of Iran in the region, the matter of Comparative Study of Territorial Waters in the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea and the Convention on the Law of the Sea has located at the center of gravity of this research. The present study is a descriptive-analytical method to answer the question of how are the rights and requirements governing territorial waters in the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea in comparison with the Convention on the Law of the Sea? The results of this study show that the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea has adopted three approaches in comparison with the Convention on the Law of the Sea. In the first approach, the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea has taken initiatives. In the second approach, the Convention has approved the provisions of the Convention on the Law of the Sea and in the third approach, the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, contrary to the Convention on the Law of the Sea, has dealt with legal matters from a position of silence.

Keywords

Breadth of the Territorial Waters, Right of Innocent Passage, Rights and Obligations of Coastal State, Territorial Waters, The Convention on the Legal Status of the Caspian Sea.

* Correspondent Author, Email: m.fazayeli@qom.ac.ir, Fax: +982532854499

مطالعات حقوق تطبیقی

دوره ۱۲، شماره ۱

بهار و تابستان ۱۴۰۰

صفحات ۲۹۱ تا ۳۱۱ (علمی - پژوهشی)

مطالعه تطبیقی آب‌های سرزمینی و الزامات حاکم بر آن در کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر و کنوانسیون حقوق دریاها

مصطفی فضائی *

دانشیار گروه حقوق بین‌الملل دانشکده حقوق دانشگاه قم

مهدی کیخسروی

دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل دانشکده حقوق دانشگاه قم

(Email: mahdikeykhosravi@gmail.com)

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۵/۰۱، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۸/۱۸)

چکیده

«کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر» (آکتائو) از سوی پنج کشور ساحلی این قلمرو آبی در ۱۲ اوت ۲۰۱۸ به تصویب رسید. این کنوانسیون منطقه آب‌های سرزمینی را در ماده ۵ خود به رسمیت شناخته است. مقررات حاکم بر آب‌های سرزمینی در مواد ۶، ۷، ۱۰، ۱۱ و ۱۳ کنوانسیون یادشده مورد توجه قرار گرفته است. هدف از مقاله حاضر تعیین و تدقیق حقوق و تعهدات دولت‌های ساحلی از رهگذر مطالعه تطبیقی آب‌های سرزمینی و الزامات حاکم بر آن در کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر و کنوانسیون حقوق دریاها است. با عنایت به اینکه این مقاله می‌تواند مختصات کنش جمهوری اسلامی ایران در منطقه را مشخص نماید، موضوع مطالعه تطبیقی آب‌های سرزمینی در «کنوانسیون آکتائو» و «کنوانسیون حقوق دریاها» در مرکز توجه این جستار قرار گرفته است. مطالعه حاضر با روش توصیفی-تحلیلی در صدد پاسخگویی به این پرسش است که حقوق و الزامات حاکم بر آب‌های سرزمینی در کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر در مقایسه با کنوانسیون حقوق دریاها چگونه است؟ نتایج این جستار نشان می‌دهد که کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر در مقایسه با کنوانسیون حقوق دریاها سه رویکرد را اتخاذ کرده است: در رویکرد اول، کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر به ابتکاراتی دست زده است؛ در رویکرد دوم، این کنوانسیون مقررات کنوانسیون حقوق دریاها را تأیید کرده است؛ و در رویکرد سوم، کنوانسیون یادشده برخلاف کنوانسیون حقوق دریاها در رویارویی با موضوع‌های حقوقی از موضع سکوت برخوردار شده است.

واژگان کلیدی

آب‌های سرزمینی، حق عبور بی‌ضرر، حقوق و تعهدات دولت ساحلی عرض آب‌های سرزمینی، کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر.

مقدمه

دولت‌های ساحلی دارای حقوق معینی به‌منظور اداره منافع خود در آب‌های سرزمینی هستند. از رهگذر کنفرانس‌های اول و سوم حقوق دریاها مقررات مربوط به آب‌های سرزمینی در کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه نظارت (۱۹۵۸) و کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها (۱۹۸۲) (از این پس: کنوانسیون حقوق دریاها) تنظیم شد.^۱ بررسی جامع مسائلی نظیر وضعیت حقوقی آب‌های سرزمینی (ر.ک. ماده ۲ کنوانسیون حقوق دریاها)، وسعت دریای سرزمینی (ر.ک. ماده ۳ کنوانسیون ح.د)، حد بیرونی آب‌های سرزمینی (ر.ک. ماده ۴ کنوانسیون ح.د)، حق عبور بی‌ضرر (ر.ک. ماده ۱۷ کنوانسیون ح.د)، زیردریایی‌ها و سایر وسایل نقلیه زیردریایی (ر.ک. ماده ۲۰ کنوانسیون ح.د)، قوانین و مقررات دولت ساحلی در خصوص عبور بی‌ضرر (ر.ک. ماده ۲۱ کنوانسیون ح.د)، طرح‌های جداسازی عبور و مرور در آب‌های سرزمینی (ر.ک. ماده ۲۲ کنوانسیون ح.د)، عوارض قابل وصول از کشتی‌های خارجی (ر.ک. ماده ۲۶ کنوانسیون ح.د)، کشتی‌های خارجی با سوخت اتمی و کشتی‌های حامل مواد خطرناک (ر.ک. ماده ۲۳ کنوانسیون ح.د)، تعهدات دولت ساحلی (ر.ک. ماده ۲۴ کنوانسیون ح.د)، صلاحیت قضایی (ر.ک. مواد ۲۷ و ۲۸ کنوانسیون ح.د)، کشتی‌های جنگی و مصونیت آن‌ها (ر.ک. مواد ۲۹ و ۳۲ کنوانسیون ح.د)، در کنوانسیون اخیر سبب شده است که از این کنوانسیون به‌عنوان قانون اساسی دریاها یاد شود. از لحاظ حقوقی قلمرو آبی خزر یک دریا تلقی نمی‌شود، چراکه مطابق ماده ۱۲۲ کنوانسیون حقوق دریاها، دریای بسته یا نیمه بسته عبارت است از یک خلیج، حوزه آبی یا دریایی که از سوی دو یا چند کشور احاطه و به‌وسیله یک راه خروجی آبی باریک به یک دریای دیگر یا اقیانوس متصل شده یا تماماً یا اساساً از آب‌های سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی دو یا چند کشور ساحلی تشکیل شده است. بر این اساس، دریای خزر به دلیل عدم ارتباط با دریاهای آزاد یک دریاچه تلقی می‌شود (ممتاز و همکاران، ۱۳۹۶: ۶۳-۶۴). در خصوص دریاچه‌های بین‌المللی نظام حقوقی واحدی وجود ندارد و هر دریاچه تابع یک معاهده خاص است. در مورد تسری مقررات حقوق بین‌الملل به‌ویژه کنوانسیون حقوق دریاها به دریای خزر باید اظهار داشت که مقررات یادشده صرفاً حاکم بر دریاهای باز است. مقررات حاکم بر دریاچه‌های بین‌المللی از طریق توافق کشورهای ساحلی آن دریاچه‌ها تعیین و تنظیم می‌گردد. با وجود این، در صورت موافقت پنج کشور ساحلی دریای خزر، تسری مقررات حقوق بین‌الملل به‌ویژه کنوانسیون حقوق دریاها به دریای خزر امکان‌پذیر است (صوفی، ۱۳۹۶: ۲۷۳).^۲

۱. در اصل، موضوع آب‌های سرزمینی نخستین بار در کنفرانس ۱۹۳۰ لاهه مورد توجه قرار گرفت. متن نهایی که از سوی کمیته آب‌های سرزمینی به کنفرانس ارائه شد، به تعریف آب‌های سرزمینی پرداخت. اما این متن به دلیل عدم توافق بر مسئله حیاتی عرض آب‌های سرزمینی به‌عنوان یک کنوانسیون منعقد نشد (Churchill & Lowe, 1988: 59-62).

۲. همچنین، ر.ک. <http://hadianalireza.blogfa.com/post/102>

با عنایت به عدم تسری مقررات حقوق بین‌الملل به‌ویژه کنوانسیون حقوق دریاهای خزر مذاکرات دولت‌های ساحلی دریای خزر^۱ به‌منظور تعیین وضعیت حقوقی دریای خزر پس از ۲۲ سال و برگزاری ۵ اجلاس در سطح رؤسای جمهوری، ۱۲ اجلاس در سطح وزرای امور خارجه و ۵۵ اجلاس در سطح «گروه کاری ویژه» (Special Working)، سرانجام در ۱۲ اوت ۲۰۱۸ در اجلاس «آکتائو» (Aktau) قزاقستان و از رهگذر انعقاد «کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر»^۲ (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea) به ثمر نشست (Ghariov, 2019: 4).^۳ این اقدام که پیامد بیش از ۲۰ سال مذاکره و کارهای مقدماتی دولت‌های ساحلی دریای خزر از طریق گروه کاری ویژه (تأسیس ۱۹۹۶) بوده، گامی مهم در ایجاد یک ساختمان حقوقی به‌منظور تحدید حدود حوزه آبی و بستر دریای خزر و توسعه مقررات ناظر بر استفاده از نفت، گاز، ماهیگیری، دریانوردی و خطوط لوله شمرده می‌شود (Krasnova, 2020: 1).

هرچند کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر با ایجاد مناطق دریایی مختلف از جمله منطقه آب‌های سرزمینی در راستای تعیین و تدقیق نظام حقوقی دریای خزر گام برداشته است، اما تأمل در مفاد این کنوانسیون نشان می‌دهد که از یک سو دامنه مفهومی و اجرایی برخی موضوعها مبهم است و از سوی دیگر در خصوص برخی موضوعها قواعد روشن و صریحی وجود ندارد. بدون تردید وجود چنین ابهامات و خلأهای معاهداتی در این خصوص در دریای خزر می‌تواند دولت‌های ساحلی خزر به‌خصوص دولت جمهوری اسلامی ایران (زین پس: دولت ایران) را در مرحله اجرایی با مشکلاتی مواجه سازد.

جستار حاضر در صدد است تا با بررسی تطبیقی موضوعات مندرج در کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر، نظیر ماهیت آب‌های سرزمینی، عرض آب‌های سرزمینی، حق عبور بی‌ضرر، عبور کشتی‌های جنگی، حق وضع قوانین در حوزه‌های مختلف، حق اعمال تدابیر اجرایی، صلاحیت کیفری و مدنی، تعهد به اطلاع‌رسانی و مانند آن، همراه تطبیق با کنوانسیون حقوق دریاهای اصول کلی و قواعد عرفی، در راستای تعیین و تدقیق حقوق و تعهدات دولت‌های ساحلی در آب‌های سرزمینی گام بردارد. بدون تردید این امر از بروز اختلافات بین‌المللی آتی

۱. دولت‌های ایران، روسیه، آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان، دولت‌های ساحلی دریای خزر هستند.

۲. با عنایت به انعقاد «کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر» در شهر آکتائو قزاقستان، از این کنوانسیون به نام «کنوانسیون آکتائو» نیز یاد می‌شود.

۳. تا زمان نگارش این مقاله به ترتیب دولت‌های ترکمنستان، قزاقستان و آذربایجان در دسامبر ۲۰۱۸، ژانویه و فوریه ۲۰۱۹ «کنوانسیون آکتائو» را به تصویب رسانده‌اند. دولت روسیه مطابق قانون اساسی خود در حال طی تشریفات تصویب کنوانسیون یادشده است. در مورد دولت ایران، با وجود درخواست دولت از مجلس، هنوز تشریفات تصویب آغاز نشده است. <https://orient.tm/en/russia-begins-ratification-process-of-caspian-constitution/>

پیشگیری می‌نماید. با توجه به اینکه اعمال حاکمیت مؤثر و صلح‌آمیز دولت ایران در آب‌های سرزمینی مستلزم تعیین و تدقیق حقوق و تعهدات دولت‌های ساحلی در آب‌های یادشده است، مطالعه تطبیقی آب‌های سرزمینی و الزامات حاکم بر آن ضرورت دارد. در این راستا پرسش اساسی این است که حقوق و الزامات حاکم بر آب‌های سرزمینی در کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر در مقایسه با کنوانسیون حقوق دریاهای چگونه است؟ بدون تردید پاسخ به این پرسش اجرای هرچه بهتر مقررات کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر را به‌همراه خواهد داشت. در بخش اول این جستار وضعیت حقوقی آب‌های سرزمینی در مقایسه با کنوانسیون حقوق دریاهای مورد بررسی قرار می‌گیرد و بر این اساس، ابتدا ماهیت حاکمیتی آن تجزیه و تحلیل می‌شود، سپس محدوده یا عرض آب‌های سرزمینی مورد پردازش قرار می‌گیرد، و سرانجام، محدودیت وارده بر اعمال حاکمیت دولت‌ها در این آب‌ها بررسی می‌شود. در بخش دوم به حقوق دولت ساحلی در آب‌های سرزمینی نظیر حق قانون‌گذاری در زمینه‌های مختلف، حق تعلیق عبور بی‌ضرر و حق اعمال صلاحیت قضایی می‌پردازیم. در نهایت، در بخش سوم، تعهدات دولت ساحلی نظیر تعهد به اطلاع‌رسانی، تعهد به رعایت اصل عدم تبعیض و غیره ارزیابی می‌شود. با عنایت به اینکه اعمال حقوق و به تبع آن، اعمال تعهدات دولت‌های ساحلی در آب‌های سرزمینی دریای خزر در گرو تعیین وضعیت حقوقی آب‌های یادشده است، در جستار حاضر ابتدا بخش وضعیت حقوقی آب‌های سرزمینی بررسی می‌شود و سپس بخش‌های حقوق و تعهدات دولت‌های ساحلی در آب‌های پیش‌گفته مورد پردازش قرار می‌گیرد.

۱. وضعیت حقوقی آب‌های سرزمینی

در کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر «آب‌های سرزمینی، باریکه‌ای از دریا است که حاکمیت دولت ساحلی بر آن تسری می‌یابد» (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, 2018: Art.1). همچنین کنوانسیون مقرر می‌دارد که «حاکمیت هر طرف در خارج از قلمرو خشکی و آب‌های داخلی آن بر باریکه‌ای از دریای مجاور که آب‌های سرزمینی نامیده می‌شود و همچنین بر بستر و زیر بستر آن و نیز بر فضای هوایی آن تسری می‌یابد» (Ibid: Art.6). این دو مقرر به تأثیرپذیری از بند ۱ ماده ۲ کنوانسیون حقوق دریاهای نگاشته شده است. کنوانسیون حقوق دریاهای قائل به رویکرد سرزمینی محدود است. به عبارت بهتر، حاکمیت دولت ساحلی در این رویکرد مقید به رعایت مقررات حقوق بین‌الملل از جمله مقررات مربوط به عبور بی‌ضرر است. اما از یک سو به زعم نویسنده، عبارت‌پردازی کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر نشان می‌دهد که این کنوانسیون قائل به رویکرد سرزمینی مطلق است. به سخن دیگر، دولت‌های ساحلی خزر به‌مانند قلمرو خشکی صلاحیت خود را در آب‌های

سرزمینی دریای خزر به‌طور کامل و بدون محدودیت اعمال می‌نمایند. از سوی دیگر، شناسایی حق عبور برای کشتی‌های دولت‌های ساحلی دریای خزر در آب‌های سرزمینی یکدیگر، مهر تأییدی بر پذیرش رویکرد سرزمینی محدود است. همچنین مطابق عهدنامه‌های حقوق معاهدات ۱۹۶۹ و ۱۹۸۶، در صورت فقدان مقررۀ قراردادی یا ابهام در خصوص گسترة اجرایی موضوعی از موضوع‌های یک کنوانسیون، مقدمۀ آن کنوانسیون از ابزار تفسیر تلقی می‌شود. این مسئله از این نظر حائز اهمیت است که مقدمۀ کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر، اصول و موازین منشور ملل متحد و حقوق بین‌الملل را سرلوحۀ کنوانسیون قرار داده است. از این منظر، صلاحیت دولت‌های ساحلی دریای خزر در آب‌های سرزمینی بر اساس حقوق بین‌الملل با محدودیت‌هایی همراه است. به‌طور کلی می‌توان نتیجه گرفت که عبارت‌پردازی کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر ناظر بر رویکرد سرزمینی مطلق است. اما کنکاش در مفاد این کنوانسیون، از جمله مقدمه و متن، نشان می‌دهد که این کنوانسیون به‌مانند کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ (راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت) و نیز کنوانسیون حقوق دریاها رویکرد سرزمینی محدود را پذیرفته است.

اجرایی شدن رویکرد سرزمینی محدود منوط به تعیین عرض آب‌های سرزمینی است. کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر بیان می‌دارد که «هر طرف باید عرض آب‌های سرزمینی خود را تا محدوده‌ای تعیین کند که از ۱۵ مایل دریایی از خطوط مبدأ^۱ تعیین‌شده که طبق این کنوانسیون معین می‌شود، تجاوز نکند» (Ibid: Art.7). در مقابل، ماده ۳ کنوانسیون حقوق دریاها، حداکثر عرض ۱۲ مایل دریایی را برای آب‌های سرزمینی در نظر گرفته است. تقریباً ۱۳۷ دولت عضو این کنوانسیون عرض آب‌های سرزمینی را ۱۲ مایل تعیین کرده‌اند و تقریباً ۱۰ دولت مدعی عرضی کمتر از ۱۲ مایل بوده‌اند. ۲۴ دولت که پیش‌تر ادعای بیش از ۱۲ مایل برای عرض آب‌های سرزمینی خود داشتند، در حال حاضر عرض آب‌های سرزمینی خود را به ۱۲ مایل کاهش داده‌اند. تنها ۹ دولت از جمله ۴ دولت عضو کنوانسیون حقوق دریاها ادعای عرض آب‌های سرزمینی بیش از ۱۲ مایل دارند. با وجود این، آن ادعاها با اعتراض سایر دولت‌ها مواجه شده است. به‌طور کلی به‌نظر می‌رسد که حداکثر ۱۲ مایل دریایی

۱. خطوط مبدأ خطوطی هستند که به‌منظور تعیین محدوده آب‌های سرزمینی کشور ساحلی و تمایز آن از آب‌های داخلی در امتداد ساحل ترسیم می‌گردد. با توجه به نوع ساحل، برای تعیین خط مبدأ از روش خط مبدأ عادی و مستقیم استفاده می‌شود (پیری دمق و رزم‌پا، ۱۳۹۸: ۲۸۱). خط مبدأ عادی، خط جزر آب دریا در امتداد ساحل است که بر روی نقشه‌هایی با مقیاس بزرگ که از سوی کشور ساحلی به‌رسمیت شناخته شده است، مشخص شده باشد. در مقابل، روش خطوط مبدأ مستقیم تنها در صورت وجود عوارض طبیعی مشخص در جغرافیای ساحلی استفاده از آن مجاز است (صیرفی، ۱۳۹۹: ۲۸۲-۲۸۳). در کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر هر دو روش خطوط مبدأ به‌رسمیت شناخته شده است.

برای عرض آب‌های سرزمینی امروزه به‌عنوان یک قاعده در حقوق بین‌الملل عرفی پذیرفته شده است (Tanaka, 2012: 83-84). در هر صورت، کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر در مقایسه با کنوانسیون حقوق دریاها به‌منظور پاسداشت حاکمیت دولت‌های ساحلی خزر در اقدامی مبتکرانه و مترقیانه عرض آب‌های سرزمینی را در وسعت بخشیده است.

مهم‌ترین محدودیت بر حاکمیت دولت‌های ساحلی در آب‌های سرزمینی، حق عبور بی‌ضرر است. مطابق کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر، کشتی‌های تحت پرچم طرف‌ها می‌توانند برای هریک از منظورهای زیر در آب‌های سرزمینی دریانوردی کنند: الف) عبور از این آب‌ها بدون وارد شدن به آب‌های داخلی یا توقف در لنگرگاه یا تأسیسات بندری خارج از آب‌های داخلی؛ ب) عزیمت به سوی آب‌های داخلی یا خروج از آن یا توقف در لنگرگاه یا تأسیسات بندری (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit: Art.11, Para.1). این مقرر از بند ۱ ماده ۱۸ کنوانسیون حقوق دریاها اقتباس شده است. البته حق عبور در دریای خزر صرفاً مختص کشتی‌های متبوع دولت‌های ساحلی این دریا است، اما مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون حقوق دریاها «کشتی‌های همه دولت‌ها، اعم از دولت‌های ساحلی یا محصور در خشکی، از حق عبور بی‌ضرر از میان آب‌های سرزمینی برخوردار هستند»^۱. به‌نظر می‌رسد عدم درج عبارت «عبور بی‌ضرر» در کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر از مطلب پیش‌گفته نشئت می‌گیرد. به عبارت دیگر، می‌توان اظهار داشت که طرف‌های کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر با عدم درج عامدانه عبارت «عبور بی‌ضرر» در صدد نفی هرگونه شائبه در خصوص تسری عبور به دولت‌های ثالث بوده‌اند.

کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر شرایط مربوط به عبور را مشخص کرده است. نخست، عبور باید به‌طور پیوسته و سریع باشد (Ibid: Art.11, Para.3). این مقرر از بند ۲ ماده ۱۸ اقتباس شده و به معنای این است که کشتی‌ها با توجه به ایمنی و سایر عوامل مربوط باید با سرعت حرکت نمایند (Tanaka, Op. Cit: 86). همچنین مطابق مفاد کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر «کشتی‌های جنگی حق توقف در بنادر و لنگر انداختن در داخل آب‌های سرزمینی طرف دیگر را ندارند، مگر در صورتی که آن‌ها مجوز مناسب داشته باشند یا به علت حادثه قوه قاهره یا حالت اضطرار یا برای کمک‌رسانی به اشخاص، کشتی‌ها و هواپیماهای در حالت اضطرار نیاز داشته باشند که چنین کنند» (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit: Art.11, Para.5). بنابراین، توقف به علت کسب مجوز یا قوه قاهره یا

۱. درخور توجه است که حق عبور بی‌ضرر برای کشتی‌های متعلق به همه دولت‌ها، مدت‌ها پیش از تنظیم کنوانسیون حقوق دریاها و در خلال تمام دوره‌ای که مفهوم آب‌های سرزمینی شکل می‌گرفته، به‌طور گسترده مورد قبول دولت‌ها بوده است (محمودی و راستگو افخم، ۱۳۹۷: ۲۹۵).

حالت اضطرار، استثنایی بر قاعده عبور پیوسته است. به‌طور کلی این مقرر از بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون حقوق دریاها اقتباس شده است. البته مقرر کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر به کشتی‌های جنگی^۱ اشاره دارد. اما بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون حقوق دریاها به علت اطلاق ماده و نیز قرار گرفتن در زیر بخش «قواعد حاکم بر کشتی‌ها» به هر دو کشتی تجاری و جنگی اشاره دارد. با وجود این، این پرسش مطرح می‌شود که آیا کشتی‌های تجاری نیز به‌مانند کشتی‌های جنگی از حق توقف در شرایط ویژه برخوردارند؟ کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر در این خصوص ساکت است. چنین به‌نظر می‌رسد که اولاً هنگامی که توقف کشتی‌های جنگی یک دولت به‌عنوان مظهر حاکمیت آن دولت در آب‌های تحت حاکمیت دولت دیگری مجاز تلقی می‌شود، به طریق اولی توقف کشتی‌های تجاری نیز مجاز است. ثانیاً کنوانسیون پیش‌گفته توقف کشتی‌های تجاری را مفروض و بدیهی تلقی کرده و در نتیجه، از پرداختن به آن‌ها خودداری نموده است.

دوم، مطابق کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر «زیردریایی‌ها و سایر شناورهای زیرسطحی^۲ یک طرف هنگام عبور از آب‌های سرزمینی طرف دیگر ملزم خواهند بود بر روی سطح آب حرکت نمایند و پرچم خود را به اهتزاز درآورند» (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit: Art.11, Para.5). این مقرر از ماده ۲۰ کنوانسیون حقوق دریاها اقتباس گردیده است. بر این اساس، چنانچه زیردریایی‌ها و سایر شناورهای زیرسطحی در هنگام عبور از دریای سرزمینی در سطح آب حرکت نکنند و پرچم خود را به اهتزاز درنیاورند، از حالت بی‌ضرر خارج شده‌اند (Wallace, 2011: 157). دولت ساحلی می‌تواند به محض اطلاع از این امر از آنها بخواهد آب‌های سرزمینی این دولت را ترک نمایند. با وجود این، این پرسش مطرح است که آیا بین زیردریایی تجاری با زیردریایی جنگی تفاوتی وجود دارد یا خیر؟ در پاسخ باید اظهار داشت که در این مقرر هیچ تصریح خاصی وجود ندارد که یک زیردریایی جنگی را از شمول مقررات این ماده خارج نماید (Fitzmaurice and et al, 2014: 45-46). به عبارت بهتر، مقرر جنبه اطلاق دارد و کلیه زیردریایی‌ها اعم از تجاری یا جنگی را دربر می‌گیرد.

۱. مطابق کنوانسیون آکتائو «شرایط و شیوه‌های عبور کشتی‌های جنگی، زیردریایی‌ها و سایر وسایل نقلیه زیرآبی از آب‌های سرزمینی بر اساس موافقت‌نامه‌هایی بین دولت صاحب پرچم و دولت ساحلی یا در صورت نبود چنین موافقت‌نامه‌هایی، بر اساس قوانین دولت ساحلی تعیین خواهد شد» (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit: Art.11, Para.2)

۲. کنوانسیون حقوق دریاها تعریفی از «وسیله زیرآبی» ارائه نمی‌کند. با وجود این، عبارت‌پردازی ماده ۲۰ کنوانسیون حقوق دریاها «نشان می‌دهد که وسیله زیرآبی از قابلیت فرو رفتن و شناور شدن در زیر آب برخوردار است» (Fitzmaurice and et al, 2014: 46).

سوم، مطابق بند ۱۰ ماده ۱۱ کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر «کشتی‌های تحت پرچم طرف‌ها باید هنگام عبور از آب‌های سرزمینی، کلیه قوانین و مقررات دولت ساحلی مربوط به چنین عبوری را رعایت کنند». این مقررہ با تأسی از بند ۴ ماده ۲۱ کنوانسیون حقوق دریاها نگاشته شده است. البته کنوانسیون پیش‌گفته با افزودن عبارت «رعایت و اجرای تمام مقررات بین‌المللی مورد قبول عموم دولت‌ها در ارتباط با جلوگیری از تصادف در دریا»، دامنه تعهدات کشتی‌های خارجی را توسعه بخشیده است.

چهارم، مطابق کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر «عبور از آب‌های سرزمینی نباید مخل صلح، نظم یا امنیت دولت ساحلی باشد» (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit: Art.11, Para.3) این مقررہ از بند ۱ ماده ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها اقتباس شده است. کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر در ادامه فهرستی از فعالیت‌های مخل صلح، نظم حسنه یا امنیت دولت ساحلی را ذکر می‌کند. این فهرست عبارت‌اند از: «الف: تهدید یا توسل به زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی دولت ساحلی یا به هر نحو دیگری ناقض اصول حقوق بین‌الملل مندرج در منشور ملل متحد؛ ب: هرگونه رزمایش یا تمرین با هر نوع تسلیحات؛ پ: هرگونه اقدام با هدف جمع‌آوری اطلاعات به زیان توان دفاعی یا امنیت دولت ساحلی؛ ت: هرگونه عمل تبلیغاتی با هدف اثرگذاری بر توان دفاعی یا امنیت دولت ساحلی؛ ث: پرتاب، فرود آوردن یا بر روی عرشه سوار کردن هر نوع هواپیما یا ادوات نظامی و کنترل نمودن آن؛ ج: شناورسازی، به زیر آب بردن یا بر روی عرشه سوار کردن هرگونه ادوات نظامی و کنترل نمودن آن؛ چ: بارگیری یا تخلیه هرگونه کالا یا ارز، سوارکردن یا پیاده کردن هر شخص برخلاف قوانین و مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی یا بهداشتی دولت ساحلی؛ ح: هرگونه اقدام به آلودگی عمدی و جدی مغایر با این کنوانسیون؛ خ: هرگونه فعالیت ماهیگیری؛ د: انجام فعالیت‌های تحقیقاتی یا آبنگاری؛ ذ: هر اقدامی با هدف ایجاد اخلال در هر سامانه ارتباطی یا هرگونه تسهیلات یا تأسیسات دیگر دولت ساحلی؛ ر: هرگونه فعالیت دیگری که ارتباط مستقیمی با عبور از آب‌های سرزمینی نداشته باشد» (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit: Art.11, Para.6) این مقررہ از بند ۲ ماده ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها اقتباس شده است. این فهرست یک فهرست جامع نیست، چراکه بند «ر» هرگونه فعالیت را که ارتباط واقعی با عبور ندارد ممنوع می‌کند. با وجود این، هرگونه فعالیتی که ارتباط مستقیم با عبور ندارد به‌طور خودکار عبور مضر تلقی نمی‌شود. این فهرست بر فعالیت کشتی‌ها تمرکز می‌کند. بنابراین، ماهیت کشتی دلیل کافی جهت مضر تلقی کردن عبور نیست (Andreone, 2017: 256). تجهیزات یا تدابیر ضدتروریستی که به‌منظور حفاظت از ایمنی و امنیت کشتی استفاده می‌شود با عبور بی‌ضرر ناسازگار نیست. افزون بر این، محموله کشتی، پرچم یا ثبت، مبدأ، مقصد یا هدف سفر دریایی نمی‌تواند از سوی دولت ساحلی به‌عنوان ضابطه‌ای برای تعیین بی‌ضرر یا باضرر بودن

عبور تلقی گردد (Kraska & Pedrozo, 2013: 219). با وجود این، برخی از بندهای آن به قدری باز است که در خصوص تفسیر آنها ممکن است اختلافاتی بروز کند؛ برای مثال، اشاره به «تهدید استفاده از زور» در بند «الف» که می‌تواند شامل تهدیدهای مستقیم علیه دولت‌های دیگری به‌غیر از دولت‌های ساحلی شود (Churchill & Lowe, Op. Cit: 73). در نتیجه، هرچند ارائه فهرستی از فعالیت‌های مخل عبور بی‌ضرر در ایضاح دامنه مفهومی این عبور نقش بسزایی داشته است، اما عبارت‌پردازی‌های کلی برخی از بندهای آن، سوء استفاده دولت ساحلی و به تبع آن، محدودیت یا ممنوعیت عبور بی‌ضرر را به‌همراه خواهد داشت.

در خصوص بی‌ضرر بودن، این پرسش مطرح است که آیا نقض یکی از قوانین دولت‌های ساحلی موجب سلب ماهیت بی‌ضرر از عبور خواهد شد یا خیر؟ تفسیر تحت لفظی بند ۳ ماده ۱۱ کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر، و بند ۱ ماده ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها نشان می‌دهد که نقض یک قانون دولت ساحلی به‌خودی خود به از بین رفتن بی‌ضرر عبور منجر نمی‌شود، مگر اینکه نقض یادشده واقعاً باعث به‌خطر افتادن منافع دولت ساحلی شود (Churchill & Lowe, Op. Cit: 65-66).

۲. حقوق دولت ساحلی در آب‌های سرزمینی

دولت ساحلی حق دارد تا در جهت حفاظت از منافع مشروع خویش قوانین و مقرراتی را در خصوص عبور از آب‌های سرزمینی وضع کند. کشتی‌های خارجی هم هنگام عبور باید به این قوانین و مقررات احترام گذاشته، آنها را رعایت کنند (رضائی، ۱۳۹۶: ۳۵۲). در این راستا، کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر بیان می‌دارد «دولت ساحلی می‌تواند درباره عبور کشتی‌های سایر طرف‌ها از آب‌های سرزمینی خود در زمینه‌های ایمنی دریانوردی و تنظیم تردد دریایی؛ حفاظت از سیستم‌های کمک ناوبری و نیز سایر تجهیزات یا تأسیسات؛ حفاظت از باف‌ها و خطوط لوله؛ حفظ منابع زنده دریا؛ جلوگیری از نقض قوانین و مقررات صید ماهیگیری دولت ساحلی؛ حفاظت از محیط زیست دولت ساحلی و جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی آن؛ تحقیقات علمی دریایی و نقشه‌برداری‌های آب‌نگاری؛ جلوگیری از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی و یا بهداشتی دولت ساحلی؛ و در نهایت، تضمین امنیت ملی قوانینی را وضع نماید» (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit: Art.11, Para.8) به‌طور کلی می‌توان اظهار داشت که این مقرره از بند ۱ ماده ۲۱ کنوانسیون حقوق دریاها اقتباس گردیده است. البته کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر نسبت به کنوانسیون حقوق دریاها واجد یک مقرره اضافی است. بر این اساس، دولت‌های عضو کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر از اختیار وضع قوانین به‌منظور تضمین امنیت ملی نیز برخوردار هستند. طبق کنوانسیون حقوق دریاها امنیت ملی می‌تواند موجبی برای تعلیق عبور بی‌ضرر باشد (ماده ۲۵). اما این مؤلفه

مبنای وضع قوانین در این منطقه از دریا نبوده است. به تعبیری می‌توان اظهار داشت که کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر، دامنه قانون‌گذاری دولت‌ها را وسعت بخشیده است. این پرسش مطرح است که آیا دولت ساحلی می‌تواند قوانین و مقررات مربوط به عبور را نسبت به طراحی، ساخت، نیروی انسانی و یا تجهیزات کشتی‌های سایر دولت‌های ساحلی نیز اعمال کند یا نه؟ کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر در این خصوص ساکت است. در مقابل، بند ۲ ماده ۲۱ کنوانسیون حقوق دریاها در این خصوص اعلام می‌دارد که «این قوانین و مقررات شامل طراحی، ساخت، نیروی انسانی و یا تجهیزات کشتی‌های خارجی نمی‌شوند مگر برای رعایت و اجرای استانداردها و اصول بین‌المللی که از سوی عموم دولت‌ها پذیرفته شده‌اند». بر این اساس، چنانچه صرفاً استانداردها و اصول بین‌المللی نظیر استانداردها و اصول بین‌المللی مندرج در «کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپول)» (International Convention on Prevention of Pollution from Ships (MARPOL))^۱ از طرف عموم دولت‌ها پذیرفته شود، دولت ساحلی می‌تواند از کشتی‌ها درخواست نماید تا در هنگام عبور بی‌ضرر، این استانداردها و اصول بین‌المللی را رعایت نمایند؛ حتی اگر دولت صاحب پرچم عضو کنوانسیون مربوط نباشد. امروزه دولت‌ها متعهد به رعایت استانداردها و اصول بین‌المللی پذیرفته‌شده هستند (Anderson, 2008: 108-109)؛ بنابراین در چارچوب کنوانسیون حقوق دریاها به‌جز استثنای پیش‌گفته، دولت‌ها نمی‌توانند قوانین و مقررات مربوط به عبور را نسبت به طراحی، ساخت، نیروی انسانی و یا تجهیزات کشتی‌های خارجی اعمال نمایند. دولت‌های ساحلی می‌توانند در زمینه تفکیک ترافیک و تعیین مسیر تردد مقرراتی را وضع نمایند. کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر در این خصوص مقرر می‌دارد: «هر طرف می‌تواند در صورت ضرورت و با توجه به ایمنی دریانوردی از کشتی‌های تحت پرچم سایر طرف‌ها که از آب‌های سرزمینی آن دولت عبور می‌کنند بخواهد که از خطوط دریایی و طرح‌های تفکیک ترافیک که ممکن است برای تنظیم عبور کشتی‌ها از آب‌های سرزمینی خود تعیین کرده یا مقرر داشته است، استفاده کنند» (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit: Art.11, Para.11). در مناطق کشتی‌رانی شلوغ و پرتردد، طرح‌های تفکیک ترافیک باید به صورت یک‌طرفه و جداگانه در نظر گرفته شوند و این امر از برخورد و تصادم کشتی‌ها جلوگیری می‌کند.

۱. کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی کشتی‌ها (مارپول) در ۲ نوامبر ۱۹۷۳ در سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسید. این یک کنوانسیون مهم بین‌المللی است که با هدف پیشگیری از آلودگی محیط زیست دریایی از سوی کشتی‌ها یا در اثر استفاده از کشتی‌ها یا سازه دریایی، منعقد شده است. این کنوانسیون در ۲ اکتبر ۱۹۸۳ لازم‌الاجرا شد و تا تاریخ نگارش این مقاله ۱۷۴ دولت از جمله دولت ایران به عضویت این کنوانسیون درآمده‌اند. ماکائو چین، هنگ‌کنگ چین و جزایر فارو دانمارک به‌عنوان عضو وابسته به این کنوانسیون پیوسته‌اند. [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx).

(رضائی، ۱۳۹۶: ۳۵۳). وضع قوانین در زمینه تفکیک ترافیک و تعیین مسیر تردد در کنوانسیون حقوق دریاهای برخلاف کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر با محدودیتی همراه نیست. بند ۳ ماده ۲۲ کنوانسیون حقوق دریاهای وضع قوانین در زمینه تفکیک ترافیک و تعیین مسیر تردد را به رعایت توصیه سازمان‌های صلاحیت‌دار بین‌المللی، توجه به خصوصیات ویژه کشتی‌ها و آبراه‌های خاص، سنگینی ترافیک و عبور و مرور و غیره... مقید می‌کند. همچنین ماده ۱۰ «کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا» (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea) مصوب سال ۱۹۷۲ به‌طور خاص شروط و ضوابط مربوط به طرح‌های تفکیک ترافیک نظیر ممنوعیت قطع خطوط جداسازی تردد، حرکت در جهت عمومی جریان تردد، موارد اضطراری و غیره را معین نموده است. بر این اساس، دولت‌های عضو متعهدند که در قوانین داخلی خود این موارد را لحاظ نمایند (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972: Art.10).

مطابق کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر «هر طرف می‌تواند در آب‌های سرزمینی خود، اقدام‌های لازم را برای جلوگیری از عبوری که مخل صلح، نظم حسنه یا امنیت است، به‌عمل آورد». این مقرر از بند ۱ ماده ۲۵ کنوانسیون حقوق دریاهای اقتباس شده است. این مقررات مشخص نمی‌کند که منظور از اقدام‌های ضروری چیست؟ در پاسخ باید چنین اظهار داشت که کشتی در وضعیت عبور مضر، تحت صلاحیت کامل دولت ساحلی قرار دارد. دولت ساحلی در این حالت می‌تواند متناسب با اوضاع و احوال از هر نیروی ضروری استفاده کند تا کشتی متخلف را به ترک آب‌های سرزمینی وادار نماید (Andreone, op.cit: 262).

یکی از حقوق بارز دولت ساحلی در آب‌های سرزمینی تعلیق عبور است. کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر در این خصوص اعلام می‌کند که «هر طرف می‌تواند بدون تبعیض در شکل یا در عمل علیه کشتی‌های تحت پرچم سایر طرف‌ها، در مناطق مشخص شده‌ای از آب‌های سرزمینی خود، عبور آن کشتی‌ها را موقتاً به حالت تعلیق درآورد، منوط بر آنکه چنین تعلیقی برای حفظ امنیتش ضروری باشد. چنین تعلیقی تنها پس از انتشار مقتضی قابل اعمال خواهد بود» (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit: Art.11, Para.13). برای مثال، دولت مکزیک در سال ۲۰۱۵ به‌منظور انجام تمرین‌های نظامی حق عبور بی‌ضرر را به‌طور موقتی به حالت تعلیق درآورد (Dixon and et al, 2016: 362). برخورداری از این حق منوط به تحقق کلیه شروط یادشده است. در نتیجه، صرف وجود ضرورت امنیتی، جهت برخورداری از آن کافی نیست. کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر برخلاف بند ۳ ماده ۲۵ کنوانسیون حقوق دریاهای^۱ از طرح عبارت «از جمله تمرین‌های نظامی» (Including weapons)

۱. بند ۳ ماده ۲۵ کنوانسیون حقوق دریاهای خزر در خصوص تعلیق عبور اذعان می‌کند: «دولت ساحلی می‌تواند بدون

exercises خودداری کرده است. ذکر عبارت تمرین نظامی بیانگر این بود که نه تنها آنچه ضروری است، بلکه آنچه برای حفاظت امنیت دولت ساحلی مصلحت است، به عنوان توجیه تعلیق موقت عبور پذیرفته می‌شود (Churchill & Lowe, Op. Cit: 68). در نتیجه، می‌توان اظهار داشت که رویکرد امضاکنندگان کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر مضیق‌تر از امضاکنندگان کنوانسیون حقوق دریاهاست، با وجود این، مقررات حاکم بر حق عبور بی‌ضرر از جمله تعلیق عبور بی‌ضرر در حقوق بین‌الملل عرفی به رسمیت شناخته شده است (Crawford, 2012: 317). به این ترتیب، دولت‌های ساحلی دریای خزر می‌توانند با استناد به انجام تمرین‌های نظامی، عبور بی‌ضرر در آب‌های سرزمینی این دریا را تعلیق نمایند.

مطابق مفاد کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر «چنانچه کشتی جنگی یا کشتی دولتی که برای مقاصد غیرتجاری مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد، قوانین و مقررات دولت ساحلی درباره عبور از آب‌های سرزمینی را رعایت نکند و هرگونه درخواست رعایت آن قوانین و مقررات را نادیده بگیرد، طرف مربوط می‌تواند از کشتی یادشده بخواهد که فوراً آب‌های سرزمینی آن را ترک کند» (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit: Art.12, Para.4). این مقرر عیناً از ماده ۳۰ کنوانسیون حقوق دریا اقتباس شده و بیانگر وضعیتی است که کشتی جنگی و دولتی با نقض قوانین و مقررات دولت ساحلی اقدامی مغایر با قاعده عرفی مصونیت کشتی‌های جنگی و دولتی انجام می‌دهد^۱. حال اگر کشتی جنگی یا دولتی به این درخواست اعتنا نیکند، آیا دولت ساحلی می‌تواند با توسل به تدابیر اجرایی کشتی یادشده را به انجام الزام‌های قانونی مجبور سازد؟ در پاسخ چنین به نظر می‌رسد که دولت ساحلی بتواند از هر وسیله‌ای استفاده نماید تا کشتی جنگی متخلف را به ترک آب‌های سرزمینی خود مجبور کند (ضیایی بیگدلی، ۱۳۹۱: ۳۰۱). باید تأکید کرد که توسل به زور باید در حد واداشت کشتی مجری اقدام عملیاتی به خروج از آب‌های سرزمینی باشد و توقیف یا ورود به عرشه کشتی جنگی ممنوع است (محمودی و راستگو افخم، ۱۳۹۷: ۲۹۷).

مطابق کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر «هر طرف بر کشتی‌های تحت پرچم خود در دریای خزر اعمال صلاحیت خواهد کرد» (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit: Art.12). هرچند سیاق مقرر پیش‌گفته بر این امر دلالت دارد که دولت صاحب پرچم نسبت به دعاوی مربوط به کشتی در مناطق دریایی از جمله آب‌های سرزمینی از صلاحیت

تبعیض ظاهری یا واقعی بین کشتی‌های خارجی موقتاً عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی را در مناطق مشخصی از آب‌های سرزمینی معلق نماید به شرطی که تعلیق برای حفظ امنیت آن دولت از جمله تمرین‌های نظامی آن ضروری باشد. این تعلیق فقط بعد از اینکه به طریق مقتضی آگهی و اعلام شده باشد معتبر و مؤثر خواهد بود.

۱. در این زمینه، نک:

(Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit, Article 11(14)) & (United Nations Convention on the Law of the Sea, Op. Cit. Article 32).

کیفری و مدنی برخوردار است، اما این پرسش باقی است که آیا صلاحیت دولت صاحب پرچم در این خصوص مطلق است؟ کنوانسیون یادشده در این زمینه ساکت است. به نظر می‌رسد بهترین راهکار برای پاسخگویی به این پرسش، رجوع به قواعد حقوق بین‌الملل دریا باشد. بند ۱ ماده ۲۷ کنوانسیون حقوق دریاهای سرزمینی بیان می‌دارد که «صلاحیت کیفری دولت ساحلی نباید بر عرشه کشتی خارجی در حال عبور از آب‌های سرزمینی اعمال شود، مگر در موارد زیر:

الف) آثار جرم به دولت ساحلی سرایت یابد.

ب) جرم از نوعی باشد که آرامش دولت و یا نظم عمومی آب‌های سرزمینی آن را مختل سازد.
ج) ناخدای کشتی یا نماینده سیاسی و یا مأمور کنسولی دولت صاحب پرچم کشتی از مقامات محلی تقاضای کمک نموده باشد؛ یا

د) این گونه اقدام‌ها برای سرکوب قاچاق مواد مخدر یا روان‌گردان^۱ ضروری باشد». عبارت «should not» نشان می‌دهد که این ماده جنبه توصیه‌ای دارد و رعایت مفاد آن برای دولت ساحلی الزامی نیست. بر این اساس، دولت ساحلی ممکن است برای دستگیری هر شخص و یا برای هر نوع رسیدگی در خصوص هر جرمی که هنگام عبور در کشتی ارتکاب یافته است صلاحیت کیفری خود را اعمال نماید. تسری آثار جرم و برهم خوردن نظم عمومی آب‌های سرزمینی در بند ۱ ماده ۲۷ کنوانسیون حقوق دریاهای سرزمینی قابل تفسیر موسع‌اند. این عناوین برای اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی کارساز هستند (صالحی، ۱۳۹۹ «الف»: ۱۶۱۰). البته دولت ساحلی قبل از اینکه بتواند صلاحیت کیفری خود را اعمال نماید، ابتدا باید به جرم‌انگاری این مورد بر اساس حقوق داخلی خود بپردازد (موسوی و همکاران، ۱۳۹۱: ۱۵۵). محدودیت یادشده در خارج از محدوده دریانوردی آب‌های سرزمینی اعمال نمی‌شود؛ چراکه مطابق بند ۲ ماده ۲۷ این کنوانسیون، دولت ساحلی می‌تواند صلاحیت کیفری خود را نسبت به کشتی‌هایی که از آب‌های داخلی وارد آب‌های سرزمینی شده‌اند، اعمال نماید. با وجود این، مطابق بند ۵ ماده ۲۷ کنوانسیون یادشده، چنانچه جرمی قبل از ورود کشتی به آب‌های سرزمینی اتفاق بیفتد، دولت ساحلی مطابق کنوانسیون پیش‌گفته نمی‌تواند صلاحیت کیفری خود را اعمال نماید؛ به شرط اینکه کشتی یادشده که از بندر یک دولت خارجی می‌آید فقط از آب‌های سرزمینی بدون ورود به

۱. برای آشنایی با قواعد تکمیلی پیرامون مبارزه و سرکوب قاچاق مواد مخدر و روان‌گردان، نک: (Single Convention on Narcotic Drugs, 1961 and its Protocol, 1972) & (Convention on Psychotropic Substances, 1971) & (UN Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, 1988).

کنوانسیون اخیر دولت‌های عضو را مکلف می‌کند تا با نهایت توان خود و با در نظر گرفتن مقررات حقوق بین‌الملل دریاهای به‌منظور سرکوب حمل و نقل بین‌المللی مواد مخدر یا روان‌گردان از طریق دریا که مغایر با مفاد کنوانسیون ۱۹۶۱ و پروتکل ۱۹۷۲ آن و همچنین کنوانسیون ۱۹۷۱ است، همکاری لازم را به‌عمل آورند. این کنوانسیون همچنین تدابیر جامعی را علیه حل و نقل مواد از جمله مقررات ضد پولشویی و تغییر مواد شیمیایی مقرر می‌کند. (Vrancken, 2011: 150) & (<https://www.unodc.org/unodc/en/treaties/illicit-traffic.html>).

آب‌های داخلی عبور نماید. این یک ممنوعیت الزامی در خصوص اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در آب‌های سرزمینی است (Tanaka, Op. Cit: 94-95). البته، بند ۵ ماده ۲۷ این کنوانسیون واجد یک مقررۀ استثنایی در مورد قسمت ۱۲ (حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی) کنوانسیون یادشده است. این مقررۀ به‌صراحت حق دولت ساحلی در اعمال صلاحیت کیفری را نسبت به کشتی‌های خارجی که محیط زیست دریایی را آلوده می‌نمایند مورد تأکید و تأیید قرار می‌دهد (Pozdnakova, 2012: 98). مطابق بند ۲ ماده ۲۲۰ کنوانسیون حقوق دریاها، «در صورتی که کشتی خارجی حین عبور از آب‌های سرزمینی دولت ساحلی، قوانین و مقررات مصوب آن دولت مطابق با این کنوانسیون یا مقررات و استانداردهای بین‌المللی قابل اعمال برای جلوگیری، کاهش یا کنترل آلودگی از کشتی‌ها را نقض کند، دولت ساحلی می‌تواند مطابق قوانین خود دادرسی و اقدام‌های قضایی شامل توقیف کشتی را شروع نماید». در این راستا، توقیف کشتی فاقد استانداردهای آلاینده‌گی برای حفاظت از محیط زیست دریاها، نمونه‌ای عینی از اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی است (صالحی، ۱۳۹۹ «ب»: ۱۷۲-۱۷۳). در هر صورت، در خصوص اعمال ارتكابی در عرشۀ کشتی اصل بر صلاحیت کیفری دولت صاحب پرچم است؛ مگر در مواردی که به صورت استثنایی در کنوانسیون حقوق دریاها ذکر شده باشد.

در مورد دعاوی مدنی، بند ۱ ماده ۲۸ کنوانسیون حقوق دریاها اعلام می‌دارد: «دولت ساحلی نباید یک کشتی خارجی در حال عبور از آب‌های سرزمینی را برای اعمال صلاحیت مدنی در مورد یک شخص واقع در آن کشتی متوقف و یا از مسیر خود منحرف نماید». این مقررۀ عیناً از بند ۱ ماده ۲۰ «کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه نظارت» (۱۹۵۸) (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958) اقتباس شده است. این محدودیت در مورد کشتی‌هایی که در آب‌های سرزمینی قرار دارند یا بعد از ترک آب‌های داخلی از دریای سرزمینی عبور می‌کنند، اعمال نمی‌شود (O'Brien, 2017: 410). البته، صلاحیت مدنی دولت ساحلی در موارد استثنایی نظیر بند ۶ ماده ۲۲۰ در خصوص تخلیه زباله و ایجاد خسارت عمده یا تهدید به خسارت عمده به منافع دولت ساحلی پذیرفته شده است.

۳. تعهدات دولت ساحلی در آب‌های سرزمینی

دولت‌های ساحلی به‌موجب کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر و کنوانسیون حقوق دریاها موظف به رعایت برخی تعهدات در آب‌های سرزمینی هستند. تعهد به عدم ممانعت از عبور بی‌ضرر یکی از این تعهدات است. کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر در این خصوص بیان می‌دارد: «عضو کنوانسیون مانع عبور کشتی‌های تحت پرچم سایر اعضا از آب‌های سرزمینی خود نمی‌شود، مگر مطابق با این کنوانسیون یا قوانین و مقرراتی که منطبق با آن وضع گردیده‌اند»

این مقرر از بند ۱ ماده ۲۴ کنوانسیون حقوق دریاها اقتباس شده و به نظر می‌رسد در راستای تأمین آزادی تجارت دریایی بین‌المللی در آب‌های سرزمینی نگاشته شده است. با وجود این، یکی از حوزه‌های مورد مناقشه در خصوص مقرره یادشده این است که آیا دولت ساحلی می‌تواند به‌طور قانونی کلیه کشتی‌ها را وادار نماید تا در هنگام عبور از راهنما بهره ببرند؟ با عنایت به اینکه نهادهای بین‌المللی نظیر ایمو یعنی سازمان بین‌المللی دریانوردی (International Maritime Organization)، خطرناک و حساس بودن دریانوردی در آب‌های سرزمینی و به تبع آن، ضرورت ارائه خدمات از سوی یک راهنما را برای تضمین عبور ایمن شناسایی نکرده‌اند، پیلوتاژی (اعمال مقررات کنترل و بازرسی کشتی‌ها) که به‌طور اجباری به‌موجب قوانین و ترتیبات دولت ساحلی اعمال می‌گردد، به‌مثابه ممانعت از عبور تلقی می‌شود (Valencia and et al. 2016: 85-98).

تعهد به اطلاع‌رسانی از دیگر تعهدات دولت ساحلی است. کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر در این خصوص اظهار می‌دارد: «چنانچه هر طرف از هرگونه خطری برای دریانوردی در آب‌های سرزمینی خود آگاه شود، آن را به نحو مناسب اطلاع‌رسانی خواهد کرد» (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit: Art.11, Para.16 (b)). این مقرر پیش‌تر در بند ۲ ماده ۱۶ طرح پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل راجع به حقوق دریاها مصوب ۱۹۵۶، بند ۲ ماده ۱۵ کنوانسیون ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت مصوب ۱۹۵۸ و سرانجام در بند ۲ ماده ۲۴ کنوانسیون حقوق دریاها انعکاس یافته است (Fitzmaurice, 2019: 51). این تعهد در حوزه رویه قضایی بین‌المللی نیز مورد توجه قرار گرفته است. برای مثال در قضیه «کانال کورفو» (The Corfu Channel)، دیوان بین‌المللی دادگستری با عنایت به وقایع و ملاحظات به‌عمل آمده، نتیجه می‌گیرد که مین‌گذاری‌هایی که به انفجارهای ۲۲ اکتبر منجر شد^۱، نمی‌توانست بدون آگاهی آلبانی انجام گیرد. این آگاهی متضمن تعهداتی نظیر اطلاع‌رسانی در مورد

۱. در ۲۲ اکتبر ۱۹۴۶ دو رزم‌ناو و ۲ ناوشکن بریتانیایی بندر کورفو در دولت آلبانی را به سمت تنگه کورفو شمالی که سابقاً مین‌روبی شده بود ترک کردند. در بیرون از خلیج ساراندای یکی از ناوشکن‌ها به نام «سومارز» با مین برخورد کرد و به شدت آسیب دید. ناوشکن دیگر یعنی «ولاژ» به کمک آن شتافت و درحالی که ناوشکن خسارت‌دیده را بیدک می‌کشید با یک مین دیگر برخورد کرد و خسارات زیادی به آن وارد گردید. کشتی‌های بریتانیا سه هفته پس از انفجارهای ۲۲ اکتبر یعنی در ۱۲ و ۱۳ نوامبر ۱۹۴۶ بدون کسب اجازه از دولت آلبانی مبادرت به مین‌روبی در آب‌های سرزمینی آلبانی نمودند. پس از شکست مذاکرات دیپلماتیک طرفین برای حل اختلاف، بریتانیا مسئله را به شورای امنیت ارجاع داد. شورای امنیت با صدور قطعنامه‌ای در آوریل ۱۹۴۷، به دو طرف توصیه نمود که فوراً اختلاف خود را به دیوان بین‌المللی دادگستری ارجاع دهند. پس از ثبت دادخواست از سوی بریتانیا و رد ایراد مقدماتی آلبانی راجع به صلاحیت دیوان، دو دولت طی موافقت‌نامه خاصی اختلاف را به دیوان بین‌المللی دادگستری ارجاع دادند (Xue, 2017: 43-44; The Corfu Channel Case, 1949: 12-33).

میدان مین کشف شده و اخطار به «کشتی‌های جنگی»^۱ انگلیسی در رویارویی با خطر بوده است که مطابق شواهد، مقام‌های آلبانیایی در این زمینه قصور کرده‌اند (The Corfu Channel Case, 1949: 22-23). امروزه تعهد به اطلاع‌رسانی راجع به خطرهای ناشی از عبور به‌عنوان یک قاعده حقوق بین‌الملل عرفی به رسمیت شناخته شده است. در نتیجه، کلیه دولت‌های جامعه جهانی مکلف به اطلاع‌رسانی راجع به خطرهای ناشی از عبور هستند (Fitzmaurice, Op. Cit: 337).

از دیگر تعهدات دولت‌های ساحلی می‌توان به انتشار قوانین اشاره کرد. مطابق کنوانسیون آکتائو «هر طرف تمام قوانین و مقررات مربوط به عبور از آب‌های سرزمینی خود را به نحو مقتضی منتشر خواهد کرد» (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit: Art.11, Para: 9). این مقرر به‌طور کلی از بند ۳ ماده ۲۱ کنوانسیون حقوق دریاهای اقیانوس شده است. هرچند مقرر کنوانسیون نخست از اصطلاح «انتشار» قوانین، و مقرر کنوانسیون دوم از اصطلاح «اطلاع‌رسانی» قوانین استفاده کرده، اما از دیدگاه مفسران حقوق دریاهای، اطلاع‌رسانی قوانین مستلزم انتشار قوانین نیز بوده است و این دو اصطلاح با یکدیگر هم‌پوشانی دارند.

ممنوعیت تحمیل مقررات نافی عبور بی‌ضرر از دیگر تعهدات دولت ساحلی است. مطابق کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر، دولت ساحلی «نباید مقرراتی را که عملاً حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی را نافی می‌نماید و یا به آن خدشه وارد می‌کند بر آن‌ها تحمیل نماید» (Ibid: Art.11, Para.16 (A)). این مقرر از قسمت الف بند ۱ ماده ۲۴ کنوانسیون حقوق دریاهای اقیانوس شده است. فقدان این قاعده حمایتی منجر می‌شود که قوانین و مقررات دولت ساحلی که تحت پوشش حمایت از محیط زیست دریایی یا پیشگیری از نقض عرف‌ها، یا امور مالی، مهاجرتی یا بهداشتی تنظیم می‌شوند، نافی عبور بی‌ضرر گردند (Franckx, 2011: 105). در هر صورت، کنکاش در اسناد و رویه بین‌المللی نشان می‌دهد که ممنوعیت تحمیل مقررات نافی عبور بی‌ضرر از ابتکارات کنوانسیون حقوق دریاهای بوده است؛ در نتیجه، صرفاً یک قاعده قراردادی است که در کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر تکرار شده است.

۱. مطابق ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریاهای و ماده ۱ کنوانسیون دریای خزر، کشتی جنگی «کشتی متعلق به نیروهای مسلح یکی از طرف‌ها که دارای علائم خارجی متمایزکننده تابعیت آن بوده، تحت فرماندهی افسری است که به‌طور رسمی از سوی دولت آن طرف منصوب شده است و نام وی در فهرست خدمات ذی‌ربط یا معادل آن درج گردیده و دارای خدمه‌ای است که تابع نظام نیروهای مسلح منظم هستند». بر این اساس، چنین کشتی باید در درجه اول متعلق به نیروهای مسلح یکی از طرف‌ها باشد، نه لزوماً نیروی دریایی آن؛ در درجه دوم، نام افسر فرمانده باید در فهرست خدمات ذی‌ربط یا معادل آن درج گردد، نه در فهرست نیروی دریایی آن؛ در درجه سوم، خدمه باید تابع نظام نیروهای مسلح منظم باشد، نه تابع نظام دریایی منظم. در برخی موارد، دولت‌ها نیروهای دریایی خودشان را تعیین نمی‌کنند، اما از کشتی‌های دولتی به‌جز کشتی‌های پلیس به‌منظور اهداف نظامی و امنیتی استفاده می‌کنند. (Gill and Fleck, 2011: 337)

همچنین، دولت‌های ساحلی متعهد به رعایت اصل عدم تبعیض هستند. مطابق کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر «دولت ساحلی باید در ظاهر یا در واقع علیه کشتی‌های تحت پرچم دیگر طرف‌ها یا علیه کشتی‌هایی که به حمل بار به، از، یا از طرف هر دولتی می‌پردازد، تبعیض قائل نشود» (Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, Op. Cit: Art.11, Para.16 (b)). این مقرر از قسمت «ب» بند ۱ ماده ۲۴ کنوانسیون حقوق دریاهای اقتباس شده است. بر این اساس، دولت ساحلی نمی‌تواند نسبت به کشتی‌های متبوع کشورها، مبدأ و مقصد بار آن کشتی‌ها و تحمیل عوارض بر کشتی‌ها (صرفاً جهت ارائه خدمات ویژه به کشتی‌ها پذیرفته شده است) تبعیض قائل شود (Rothwell and et al, 2015). در حقوق بین‌الملل، اصل عدم تبعیض به منزله یک اصل کلی حقوقی به رسمیت شناخته شده است. بر این اساس، دولت‌ها در روابط خود با یکدیگر باید از هرگونه رفتار تبعیض‌آمیز خودداری نمایند (Bowett, 2010: 108).

نتیجه

مقاله پیش رو از رهگذر مطالعات تطبیقی مقررات حاکم بر آب‌های سرزمینی در کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر و کنوانسیون حقوق دریاهای دریافته است که کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر در قیاس با کنوانسیون حقوق دریاهای سه رویکرد را اتخاذ کرده است. در رویکرد اول، کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر با شناسایی حق دریانوردی انحصاری برای پنج دولت ساحلی این دریا در منطقه آب‌های سرزمینی یکدیگر (بند ۱ ماده ۱۱)، تعیین عرض حداکثر ۱۵ مایل دریایی (ماده ۷)، انتشار قوانین مربوط به عبور در سطح بین‌المللی (بند ۹ ماده ۱۱)، توسعه قانون‌گذاری دولت‌های ساحلی در زمینه مسائل امنیتی (بند ۶ ماده ۱۱) و فقدان محدودیت در زمینه مقررات حاکم بر جداسازی عبور و مرور و تعیین مسیر تردد (بند ۱۱ ماده ۱۱) به ابتکاراتی در این زمینه دست زده است.

در رویکرد دوم، کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر در خصوص مسائلی نظیر وضعیت حقوقی آب‌های سرزمینی (مواد ۱ و ۸ منطبق با بند ۱ ماده ۲ کنوانسیون حقوق دریاهای)، تعلیق عبور (بند ۱۳ ماده ۱۱ منطبق با بند ۳ ماده ۲۵ کنوانسیون ح.د)، تعهدات مربوط به عبور (قسمت‌های «الف» و «ب» بند ۱۶ ماده ۱۱ منطبق با قسمت‌های «الف» و «ب» بند ۱ ماده ۲۴ و بند ۲ ماده ۲۴ کنوانسیون ح.د)، عبور زبردریایی‌ها و سایر وسایل نقلیه زیرآبی (بند ۵ ماده ۱۱ منطبق با ماده ۲۰ کنوانسیون ح.د)، وضعیت کشتی‌های جنگی (بند ۴ ماده ۱۱ منطبق با ماده ۳۰ کنوانسیون ح.د)، و غیره با تأثیرپذیری از کنوانسیون حقوق دریاهای، مقررات این کنوانسیون را مورد تأیید قرار داده و همسو با آن حرکت کرده است. و در نهایت در رویکرد سوم، کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر برخلاف کنوانسیون

حقوق دریاها در خصوص صلاحیت کیفری (ماده ۲۷ کنوانسیون ح.د)، صلاحیت مدنی (ماده ۲۸ کنوانسیون ح.د)، اعمال قوانین و مقررات مربوط به عبور نسبت به طراحی، ساخت، نیروی انسانی و یا تجهیزات کشتی‌های سایر دولت‌های ساحلی (ماده ۲۱ کنوانسیون ح.د) و غیره تصریحات مشخصی ندارد. در حالت اخیر، با بهره‌گیری از قواعد کنوانسیون حقوق دریاها، خلأهای معاهداتی در کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر قابل تکمیل است.

مبنا قراردادن مقررات کنوانسیون حقوق دریاها آن گونه که در مقدمه کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر اشاره شده است، نقش بسزایی در رفع نقایص کنوانسیون یادشده در زمینه مقررات حاکم بر آب‌های سرزمینی دارد. با وجود این، باید اذعان داشت که تسری مقررات کنوانسیون حقوق دریاها به دریای خزر به‌طور خودکار صورت نمی‌گیرد، چراکه جامعه بین‌المللی برخلاف جامعه داخلی یک جامعه عرضی است. به عبارت دیگر، در جامعه بین‌المللی با تکراری از حاکمیت‌های برابر مواجه هستیم که هیچ‌یک بر دیگری رجحان ندارد. در این نظام هیچ قاعده‌ای بر دولت‌ها اعمال نمی‌شود، مگر با رضایت آنها. از سوی دیگر، بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها، دریای خزر به‌عنوان «دریای بسته یا نیمه بسته» تلقی نمی‌شود. کنوانسیون یادشده دریای خزر را از شمول مقررات خود مستثنی نموده و تنظیم قوانین و مقررات ناظر بر آنها را به دولت‌های ساحلی آنها تفویض کرده است. البته در زمینه استفاده از مقررات حقوق بین‌الملل و به‌کارگیری آنها محدودیتی وجود ندارد. با عنایت به این مسئله که تدوین‌کنندگان کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر، مقررات حقوق بین‌الملل از جمله کنوانسیون حقوق دریاها را سرلوحه کاری خود قرار داده‌اند و به انعکاس این مقررات در کنوانسیون نوپای آکتائو پرداخته‌اند، به‌نظر می‌رسد که تسری مقررات یادشده از سوی ۵ دولت ساحلی به دریای خزر بهترین راهکار جهت حل و فصل چالش‌های آتی باشد.

منابع و مأخذ

الف) فارسی

۱. پیری دمق، مهدی و رزم‌پا، شبنم (۱۳۹۸)، «بهره‌برداری از منابع نامتعارف نفت و گاز در خلیج فارس در پرتو الزامات کنوانسیون حقوق دریاها و کنوانسیون منطقه‌ای کویت»، فصلنامه مطالعات حقوق انرژی، ش ۲، دوره ۵.
۲. رضائی، علی (۱۳۹۶)، «حقوق و تعهدات کشورها در بهره‌برداری از انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی»، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، ش ۵۴، دوره ۱۸.

۳. صالحی، جواد (۱۳۹۹، الف)، «محدودیت اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در امور کشتی خارجی در پرتو رویه قضایی بین‌المللی»، فصلنامه مطالعات حقوق عمومی، ش ۴، دوره ۵۰.
۴. صالحی، جواد (۱۳۹۹، ب)، «اقدامات موقت و بایسته‌های آن در رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها؛ جلوه‌ای از نفی تحقق ملاحظات حقوق بشری متهم با هدف رعایت مصلحت بزه‌دیده»، فصلنامه مطالعات حقوق تطبیقی، ش ۱، دوره ۱۱.
۵. صوفی، فریده (۱۳۹۶)، «تحلیل حقوق بین‌الملل دریاها با نگاهی بر جایگاه ایران در زمینه حقوق بین‌الملل»، فصلنامه قانون‌یار، ش ۲، دوره ۴.
۶. صیرفی، ساسان (۱۳۹۹)، «خط مبدأ در کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر»، فصلنامه مطالعات حقوق عمومی، ش ۱، دوره ۵۰.
۷. ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۹۱)، حقوق بین‌الملل عمومی، ج ۴۲، تهران: انتشارات کتابخانه گنج دانش.
۸. محمودی، سید هادی و راستگو افخم، عارفه (۱۳۹۷)، «تقابل برنامه آزادی دریانوردی آمریکا و ادعاهای حاکمیتی چین در دریای جنوبی چین»، مجله مطالعات حقوقی، ش ۱، دوره ۱۰.
۹. ممتاز، جمشید؛ علیزاده، مسعود؛ زرنشان، شهرام (۱۳۹۶)، «حفاظت از محیط زیست دریاهای بسته یا نیمه بسته در خلال مخاصمات مسلحانه: بررسی موردی «خلیج فارس»»، فصلنامه اقیانوس‌شناسی، شماره ۳۲، دوره ۸.
۱۰. موسوی، سید فضل‌الله؛ موسوی، سید مهدی؛ جدیدی، انسیه (۱۳۹۱)، «تعارضات طرح گسترش امنیت با کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲» مجله مطالعات حقوقی، ش ۱، دوره ۴.

(ب) خارجی

11. Andreone, Gemma (2017), *The Future of the Law of the Sea: Bridging Gaps Between National, Individual and Common Interests*, New York, Springer Publishers.
12. Bowett, D. W. (2010), *Self-defence in International Law*, Clark, The Lawbook Exchange, Ltd.
13. Churchill, Robin Rolf. Lowe, Alan Vaughan (1988), *The Law of the Sea*, Manchester, Manchester University Press.
14. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (1972).
15. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea (2018).
16. Crawford, James (2012), *Brownlie's Principles of Public International Law*, Oxford, Oxford University Press.

17. Dixon, Martin. McCorquodale, Robert. Williams, Sarah (2016), Cases & Materials on International Law, Oxford, Oxford University Press.
18. Fitzmaurice, Malgosia. Andenas, Mads. Tanzi, Attila. Wouters, Jan (2019), General Principles and the Coherence of International Law, Leiden, Brill publishers.
19. Fitzmaurice, Malgosia. Attard, David Joseph, Fitzmaurice, M. Martínez Gutiérrez, Norman A (2014), The IMLI Manual on International Maritime Law: The Law of the Sea, Oxford, Oxford University Press.
20. Franckx, Erik (2011), Contemporary Regulation of Marine Living Resources and Pollution: Essays Written by and in Honour of the International Francqui Chairholder Professor Dermott Devine, Rome, Maklu Pulishers.
21. Gharibov, A, A, (2019), "KEY DISPUTES REMAIN UNSETTLED IN THE CASPIAN SEA DESPITE THE SIGNING OF THE CONVENTION ON LEGAL STATUS". Institut Für Europäische politik, No.8, Vol, 3, PP. 1-6.
22. Gill, Terry D., Fleck, Dieter (2011), The Handbook of the International Law of Military Operations, Oxford, Oxford University Press.
23. Hadian, Alireza, "The legal system of the world's lakes from the perspective of international law and its compliance with Mazandaran Lake" 2011/01/12, <http://hadianalireza.blogfa.com/post/102>. Last Visited 2020/05/22.
24. <https://orient.tm/en/russia-begins-ratification-process-of-caspian-constitution/>
25. International Maritime Organization, "International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)", 2001/03/18, [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx), Last Visited 2020/05/23.
26. Gill, Terry D., Fleck, Dieter (2011), The Handbook of the International Law of Military Operations, Oxford, Oxford University Press.
27. Kraska, James & Pedrozo, Raul (2013), International Maritime Security Law, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers.
28. Krasnova, Irina (2020), Russian Federation, Oxford, Oxford University Press.
29. O'Brien, John (2017), International Law, Abingdon-on-Thames, Routledge publishers.
30. Pozdnakova, Alla (2012), Criminal Jurisdiction over Perpetrators of Ship-Source Pollution: International Law, State Practice and EU Harmonisation, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers
31. Rothwell, Donald. Oude Elferink, Alex G. Karen, Nadine Scott. Stephens, Tim (2015), The Oxford Handbook of the Law of the Sea, Oxford, Oxford University Press.
32. Soyer, Baris. Tettenborn, Andrew (2013), Pollution at Sea: Law and Liability, Abingdon-on-Thames, Taylor & Francis Publishers.
33. Tanaka, Yoshifumi (2012), The International Law of the Sea, Cambridge, Cambridge University Press.

34. The Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland/Albania)(1949), ICJ Reports.
35. United Nations, “International Drug Control Conventions” 2010/12/10, <https://www.unodc.org/unodc/en/treaties/illicit-trafficking.html>. Last Visited 2020/05/25.
36. Valencia, Mark. Wu & Shicun. Hong, Nong (2016), UN Convention on the Law of the Sea and the South China Sea, Abingdon-on-Thames, Routledge publishers.
37. Vrancken, Patrick H.G (2011), South Africa and the Law of the Sea, Leiden, Brill Publishers.
38. Wallace, R (2011), International Law, London, Sweet & Maxwell.
39. Xue, Hanqin (2017), Jurisdiction of the International Court of Justice, Leiden, Brill Publishers.