

بررسی تطبیقی قلمروهای دریائی ایران در خلیج فارس و دریای عمان با کنوانسیون حقوق بین الملل دریاها

چکیده

قلمروهای دریایی ایران بر اساس قانون مناطق دریایی ایران مصوب سال ۱۳۷۲، قوانین داخلی و نظام حقوقی بین المللی تنظیم شده است. نوشتار حاضر به بررسی تطبیقی قانون مناطق دریایی ایران با کنوانسیون حقوق بین المللی دریاها (۱۹۸۲) پرداخته و با ملاحظه اصول و قواعد حقوقی داخلی، عرف و قانون بین الملل به تحلیل قانون مناطق دریایی ایران می پردازد. با بررسی تطبیقی قانون مناطق دریایی ایران با کنوانسیون ۱۹۸۲، تفاوت ها و ابهام های قانون مصوب مجلس با مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ مشخص؛ همچنین فرصت ها، ظرفیت های اعمال نشده و کاستی های حقوقی ایران در قانون مناطق دریایی تشریح گردیده است. تحقیق مزبور به لحاظ هدف کاربردی و از حیث ماهیت و روش، توصیفی - تحلیلی همراه با تحلیل محتوای اسناد مربوطه از جمله قانون مناطق دریایی ایران و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها می باشد. بر اساس یافته های تحقیق؛ قانون مناطق دریایی ایران در مواد ۳ (اعمال نظام حقوقی آب های داخلی برای جزایری که ۲۴ مایل از هم فاصله دارند)، ۹ (استثنای عبور بی ضرر)، ۱۳ (صلاحیت امنیتی و محیط زیست در منطقه نظارت) و ۱۶ (ممنوعیت فعالیت های نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره) با کنوانسیون متفاوت بوده و یا از موارد مبهم کنوانسیون و مورد اختلاف در تفسیر کشورهاست. ترسیم خطوط مبدا مستقیم و موافقت قبلی برای عبور کشتی های جنگی از دریای سرزمینی از فرصت های قانون مناطق دریایی ایران است. تداخل حقوقی آب های داخلی با دریای سرزمینی در ماده ۳، عدم تعیین حدود منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره در دریای عمان و عدم تعیین قواعد حقوقی مناسب برای تنگه هرمز با توجه به حقوق عبور ترانزیت از کاستی های قانون ایران می باشد. مشخص نشدن ضوابط محیط زیست فعالیت های دریایی و عدم تصویب آئین نامه های اجرایی ماده ۲۲ از ظرفیت های اعمال نشده قانون مناطق دریایی ایران است.

واژگان کلیدی: قلمروهای (مناطق) دریایی ایران، کنوانسیون حقوق بین الملل دریاها ۱۹۸۲، فرصت های

حقوقی، ظرفیت ها و کاستی های حقوقی ایران

مقدمه

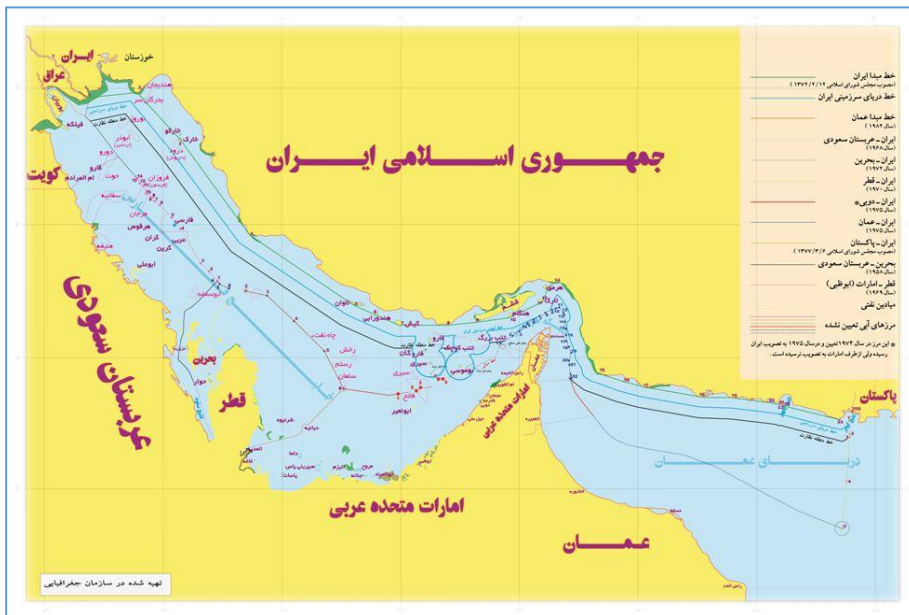
گستره جغرافیایی کشورها تنها محدود به مرزهای خشکی نبوده بلکه کشورهای ساحلی از طریق مرزهای دریایی با کشورهای مجاور، مقابل و فرامنطقه‌ایی در ارتباط هستند. نیاز به رویه واحد در تعیین حدود دریایی موجب شد تا جامعه ملل و سازمان ملل متحد با تشکیل ۳ کنفرانس در سال‌های ۱۹۳۰، ۱۹۵۸ و ۱۹۶۰ تلاش نمایند که به تفاهم در مورد حقوق بین‌الملل دریاها دست یابند که به تدوین کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو انجامید؛ در این کنفرانس‌ها بسیاری از مسائل حقوق دریاها، حل نشده باقی ماند.

کنفرانس سوم حقوق دریاها به منظور بررسی مساله اعماق دریاها در ماورای محدوده صلاحیت ملی بر فلات قاره تشکیل شد (چرچیل و لو، ۱۳۸۷: ۲۷). کنفرانس سوم حقوق دریاها از سال ۱۹۷۳ آغاز به کار کرد و طی ۹ سال ۱۱ اجلاس را در شهرهای مختلف جهان برگزار نمود؛ تا اینکه نهایتاً در سال ۱۹۸۲ نمایندگان ۱۱۹ کشور جهان در جامائیکا سند نهایی کنفرانس تحت عنوان "کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها" را که مشتمل بر ۱۷ بخش و ۳۲۰ ماده و ۹ ضمیمه بود، امضاء کردند. کنوانسیون ۱۹۸۲، موضوعات مختلف مربوط به دریاها از جمله: تعیین حدود قلمروهای (مناطق) دریایی، حق دسترسی کشورهای محصور در خشکی به دریا، وضعیت حقوقی بستر بین‌المللی دریاها^۱، حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی، پژوهش‌های علمی دریایی، توسعه و انتقال تکنولوژی دریایی، حل و فصل اختلافات مربوط به دریاها را شامل می‌گردد (کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها سازمان ملل متحد^۲). لازم الاجراء بودن^۳ این کنوانسیون موکول به تأیید حداقل ۶۰ مجلس قانون-گذاری در کشورهای مختلف بود که این کنوانسیون به دلیل تصویب ۷۰ کشور از تاریخ ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴ لازم الاجرا شده است (مقتدر، ۱۳۷۷: ۱۶۵). تا ۱۰ ژانویه ۲۰۱۴، اکثریت کشورها (۱۶۶ کشور)، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را تصویب^۴ کردند؛ یا به آن ملحق^۵ شده و یا از طریق جانشینی^۶ پذیرفتند. ۳۳ کشور از مجموع کشورهای عضو و غیرعضو سازمان ملل هنوز به این کنوانسیون ملحق نشدند؛ ۱۷ کشور جزء کشورهای محصور در خشکی^۷ هستند (بخش امور اقیانوس‌ها و حقوق دریا سازمان ملل متحد^۸، ۲۰۱۴)، این کشورها بخاطر ملاحظات ملی به عضویت درنیامدند (جدول ۱).

قانون مناطق دریایی که اکنون ملاک عمل دولت ایران است، قانون سال ۱۳۷۲ (۱۹۹۳) می‌باشد (شکل ۱). این قانون با هدف تمرکز قوانین و مقررات پراکنده موجود در مناطق دریایی ایران، هماهنگی و تطبیق آن با کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها و همچنین تغییر برخی مقررات قبلی در این زمینه تدوین شد (ممتاز و رنجبریان، ۱۳۷۵: ۸۹-۹۰). آب‌های جنوبی ایران محور اصلی ارتباطی کشور در حوزه‌های مختلف با

1. Area
2. UNCLOS
3. Enter into force
4. Ratification
5. Accession
6. Succession
7. Land- Locked States
8. Division for ocean affairs and the law of the sea of the United Nations

کشورهای دیگر می‌باشد؛ لذا برای تحکیم حاکمیت ایران بر آب‌های جنوبی و تامین منافع ملی کشور نیاز است که قلمروهای دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان در قالب قانون مناطق دریایی ایران مورد آسیب‌شناسی قرار گیرد. در نوشتار حاضر ضمن تطبیق قانون مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان با کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاها، تفاوت‌ها و ابهامات قانون مصوب مجلس با مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ مشخص می‌شود؛ همچنین فرصت‌ها، ظرفیت‌های اعمال نشده و کاستی‌های حقوقی ایران در قانون مناطق دریایی تشریح خواهد شد. هدف از این نوشته، انطباق کامل قانون مناطق دریایی ایران با کنوانسیون ۱۹۸۲ نمی‌باشد- هر چند که در صورت عضویت ایران در این کنوانسیون، نیاز است که قوانین ملی مورد بازنگری قرار گیرد- بلکه دنبال تبیین و آسیب‌شناسی ساختار و مفاد قانون مناطق دریایی ایران می‌باشد. برای اختصار، کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها ۱۹۸۲، با عنوان کنوانسیون و قانون مناطق دریایی ایران مصوب ۱۳۷۲، با عنوان قانون یاد می‌شود.



شکل ۱- حدود قلمروها (مناطق) دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان

منبع: اداره اطلاعات جغرافیایی سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح^۱ (۱۳۸۹)

بحث نظری

حاکمیت^۲ در نظام جهانی بر اساس دو اصل مهم، استقلال از دیگر کشورها و قدرت‌های جهانی و حاکمیت بر امور داخلی خود تعریف می‌شود؛ حاکمیت داخلی نه به صورت مطلق و غیرمشروط، بلکه تابع حقوق بین‌الملل است. تنها محدودیت وارده به چنین قدرتی از ناحیه مقررات حقوق بین‌الملل و در قالب تعهدات بین‌المللی می‌باشد. در زمینه بین‌المللی حاکمیت مفهومی تازه می‌یابد و آن «صلاحیت»^۳ است. کشور در روابط

۱. نقشه قلمروهای دریایی ایران با کسب اجازه از اداره اطلاعات جغرافیایی سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح مورد استفاده قرار گرفته است.

2. Sovereignty
3. Jurisdiction

بین‌المللی از اختیارات و قدرت حقوقی برخوردار است که حقوق بین‌الملل برای او به رسمیت شناخته و بدان صلاحیت گویند (ضیائی بیگدلی، ۱۳۸۱: ۱۳۷-۱۳۸). در رابطه با حاکمیت کشورها بر قلمروهای دریایی خود، به نظر می‌آید استفاده از مفهوم صلاحیت دریایی از کارایی بیشتری برخوردار است. به جز خطوط مبدأ و آب‌های داخلی که کشور ساحلی در آن از حاکمیت مطلق برخوردار است، در دیگر قلمروهای دریایی، حاکمیت کشور ساحلی، نسبی است. در زمان تصویب کنوانسیون، مفاد آن ترکیبی از قوانین قراردادی^۱، عرفی^۲ و رضایت طرفین^۳ بود (لارسون^۴، ۱۹۹۴: ۷۸-۷۹؛ نوردکیست و مور^۵، ۱۹۹۵: ۲۰۳). برخی از مواد کنوانسیون، از جمله "میراث مشترک بشریت" و "حق عبور ترانزیت از تنگه‌های بین‌المللی" از قوانین قراردادی کنوانسیون می‌باشند که حاصل دادوستد منافع بین کشورهای ساحلی می‌باشد. این قوانین در معاهده‌ها و کنوانسیون‌های قبلی نبوده و مضمول ویژگی قراردادی کنوانسیون ۱۹۸۲ می‌باشد و در روابط کشورها مسبق به سابقه نیست. با گذشت زمان، حق عبور ترانزیت به حقوق عرفی تبدیل شده است. استفاده از معادن موجود در قسمت عمیق بستر دریا هنوز به اندازه کافی از معیار اعتقاد حقوقی دولتها^۶ برخوردار نشده است تا در قالب حقوق بین‌الملل عرفی قرار گیرد (هریسون^۷، ۲۰۰۸: ۶۹). منطقه "انحصاری اقتصادی" از مناطق جدید در کنوانسیون می‌باشد. این منطقه با این عنوان در کنوانسیون ۱۹۵۸ وجود نداشت و بیشتر به عنوان منطقه انحصاری ماهیگیری^۸ ذکر می‌شد که کنوانسیون ۱۹۵۸ در مورد محدوده آن به توافق نرسید- این عنوان بطور رسمی در کنوانسیون ۱۹۵۸ مطرح نشد- منطقه انحصاری اقتصادی در زمان تصویب کنوانسیون در قانون‌گذاری ملی کشورها مسبق به سابقه بود و از قوانین قراردادی کنوانسیون محسوب می‌شد. با گذشت زمان، این منطقه از ویژگی عرفی برخوردار شد. برخی از مناطق دریایی همچون "دریای سرزمینی و منطقه نظارت"، "فلات قاره یا سکوی ساحلی" و "دریای آزاد" در زمان تصویب کنوانسیون از قوانین عرفی بودند. برخی از مواد کنوانسیون در نتیجه رضایت طرفین و با اصلاح و تکمیل قوانین عرفی کنوانسیون ۱۹۵۸ شکل یافتند. محدوده ۱۲ مایلی برای دریای سرزمینی و منطقه نظارت و عرض ۲۰۰ مایلی برای منطقه فلات قاره، تکمله محدوده دریای سرزمینی، منطقه نظارت و اصلاحیه محدوده منطقه فلات قاره کنوانسیون ۱۹۵۸ می‌باشد (عمق ۲۰۰ متری و قابل بهره‌برداری فلات قاره). قوانین قراردادی، عرفی و رضایت طرفین با هم همپوشانی و تعامل دارند.

کشورهای عضو با توجه به ماده ۳۱۰ کنوانسیون که اعلام موارد تفسیری کشورها را به شرط عدم امحاء آثار حقوقی مقررات کنوانسیون مجاز دانسته است^۹ و همچنین با استفاده از مواد مبهم، دوپهل و اختلاف‌انگیز، همچنین سکوت کنوانسیون در برخی مفاد به تفسیر برخی از مواد کنوانسیون پرداختند. این تفسیر موجب اختلاف در روابط کشورها شده است. مواردی همچون، خطوط مبدأ مستقیم (در کشورهای ساحلی و مجمع-

1. Conventional
2. Customary
3. Consensual
4. Larson
5. Nordquist and Moore
6. Opinio Juris
7. Harrison
- 8 The Exclusive Fishing Zone

۹. مطابق ماده ۳۰۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، هیچ استثنایی را نمی‌توان به این کنوانسیون وارد کرد مگر اینکه صراحتاً به وسیله سایر مواد این کنوانسیون اجازه داده شده باشند.

الجزایری) و عبور بی‌ضرب کشتی‌های جنگی از دریای سرزمینی (با اعلان و اجازه قبلی) و فعالیت نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی، موجب اختلاف بین کشورهای ساحلی و قدرت‌های دریایی شده است؛ مناقشات در تحدید حدود مناطق دریایی از مشغله‌های اصلی و مهم دیوان بین‌المللی دادگستری و دیوان بین‌المللی حقوق دریاها (در مقام دادگاه تخصصی دریاها) است. کشورهای عضو که کنوانسیون را امضاء نمودند و یا به تصویب نهادهای قانونی رساندند، بر اساس ماده ۱۸ حقوق معاهدات وین، تا زمانی که منظورشان را دایر بر عدم الحاق به معاهده تصریح نمایند؛ یا رضایت خود را به التزام در قبال معاهده را تصریحاً موقوف به لازم‌الاجرا شدن معاهده کرده باشد، نباید اقدامی بر خلاف هدف و منظور این کنوانسیون انجام دهند (معاهده ۱۹۶۹ وین در خصوص حقوق معاهدات).

در جدول ۱ مشاهده می‌گردد که به غیر از کشورهایی که کنوانسیون را تصویب نکردند، کشورهایی هم که کنوانسیون را تصویب و یا به آن ملحق شدند از رعایت همه جزئیات کنوانسیون اجتناب کردند. در رابطه با اختلاف کشورها باید به مواردی از جمله، عضویت در کنوانسیون ۱۹۸۲ و ۱۹۵۸ و یا قراردادی و عرفی بودن مواد مورد اختلاف توجه کرد. کنوانسیون ۱۹۸۲ تا آنجا که با حقوق عرفی منطبق می‌باشد با کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو منطبق است؛ ولی در موارد دیگر حاوی مقررات جدید می‌باشد. در رابطه بین دولت‌هایی که عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ هستند، کنوانسیون مزبور حاکم است، اعم از اینکه یک یا چند کشور، عضو یکی از کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ باشند؛ به عبارت دیگر کنوانسیون ۱۹۵۸ به وسیله کنوانسیون ۱۹۸۲ بین اعضای آن منسوخ شده است (ماده ۳۱۱). رابطه دولت‌هایی که هر دو طرف عضو کنوانسیون ۱۹۵۸ هستند، ولی یکی از آنها عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ می‌باشد، تابع کنوانسیون ۱۹۵۸ می‌باشد. سرانجام چنانچه دولتی عضو هیچ یک از کنوانسیون‌های مزبور نباشد، رابطه‌اش با دولت‌های دیگر تابع حقوق عرفی خواهد بود (مقتدر، ۱۳۷۷: ۱۶۵).

مطابق ماده ۳۸ اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری، به غیر از عهدنامه‌های بین‌المللی^۱ (عمومی و خصوصی) و عرف بین‌المللی^۲، در حل و فصل اختلافات، اصول عمومی حقوقی^۳، تصمیمات قضایی^۴ همراه با آراء حقوقدانان برجسته از ملت‌های مختلف^۵ از منابع مهم حقوق بین‌الملل می‌باشند (اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری موجود در دیوان بین‌المللی دادگستری). در زمینه تحدید حدود و اختلاف دریایی کشورها، منابع حقوقی مزبور، مورد ارجاع دیوان بین‌المللی دادگستری قرار می‌گیرد. عهدنامه‌های بین‌المللی و عرف بین‌المللی در زمره منابع اصلی حقوق بین‌الملل قرار می‌گیرند و اصول کلی حقوقی، تصمیمات قضایی (بین‌المللی) و آثار حقوقدانان بین‌المللی برجسته دنیا، در زمره منابع تکمیلی (فرعی) حقوق بین‌الملل قرار دارند (طلایی، ۱۳۹۰: ۱۶-۱۷). در ضمن ابزارهای غیر الزام‌آوری^۶ همچون آراء^۷، بیانیه‌ها^۸ و رهنمودهایی^۹ که از طرف سازمان ملل و سازمان‌های بین‌المللی ابلاغ می‌شود و همچنین اقدامات یک‌جانبه^{۱۰} تحت شرایطی جزء منابع حقوق بین‌الملل

1. International Conventions
2. International Custom
3. General Practice of Law
4. Judicial Decisions
5. Teachings of the most highly qualified publicists of the various nations
6. Non-binding instruments
7. Resolutions
8. Declarations
9. Guidelines
10. Unilateral Acts

هستند (تاناکا^۱، ۲۰۱۲: ۸-۱۹). در حقوق بین‌الملل عرفی بطور کلی به دو جنبه رویه کشورها^۲ و اعتقاد حقوقی دولتها تاکید می‌شود. ثبات و یکنواختی^۳، عمومیت و مداومت^۴ و رویه دولت‌های ذی‌نفع از مولفه‌های مهم در تعیین رویه کشورها می‌باشد (زرنشان، ۱۳۹۲: ۹۰-۱۱۱؛ چرچیل، ۱۳۸۷: ۱۲-۳۹؛ هریسون، ۲۰۰۷: ۳۸-۷۲). رویه عام کشورها به منزله عنصر مادی حقوق بین‌الملل عرفی می‌باشد. اعتقاد حقوقی دولتها، عبارت است از اصلی که بر اساس آن قاعده خاصی در روابط بین‌الملل مقبولیت و اعتبار کافی جهت اجرا به عنوان یک الزام حقوقی کسب می‌کند (کاظمی، ۱۳۷۴: ۲۲)؛ اعتقاد حقوقی دولتها عنصر ذهنی و روانی حقوق بین‌المللی عرفی است که بر پذیرش الزامی و مجاز رویه خاص^۵ در حقوق بین‌الملل تاکید دارد (هریسون، ۲۰۱۱: ۱۳)؛ در واقع این اصطلاح مبین «اعتقاد حقوقی کشورها» به رویه خاص در حقوق بین‌الملل می‌باشد. وجود هر دو جنبه مادی و ذهنی، در اثبات وجود حقوق بین‌الملل عرفی لازم است (زرنشان، ۱۳۹۲: ۱۳۵).

از سال ۱۹۹۴ که کنوانسیون ۱۹۸۲ لازم‌الاجرا شده است تا امروز (۲۰۱۴)، رفتار کشورها مبین آن است که مقررات ملی با مواد کنوانسیون هماهنگی بیشتری داشته است. با ملاحظه منابع حقوق بین‌الملل و شرایط مورد نیاز برای عرفی بودن رویه، بنظر می‌آید بیشتر مواد کنوانسیون در مورد مناطق و قلمروهای دریایی از ویژگی عرفی برخوردار هستند؛ البته این امر بررسی بیشتری می‌طلبد و مقاله مزبور دنبال بحث نظری منسجم در مورد حقوق بین‌الملل دریاها نیست.

ایران به عضویت کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها درنیامده است و بر اساس ماده ۳۴ معاهده وین، ایران به دلیل عدم عضویت، متعهد به اجرای مفاد کنوانسیون نمی‌باشد و لذا تعهدات یا حقوقی برای ایران بوجود نمی‌آورد؛ اما ایران به دلیل امضای کنوانسیون، مطابق ماده ۱۸ معاهده وین، نباید اقدامی برخلاف هدف و منظور کنوانسیون انجام دهد (معاهده ۱۹۶۹ وین در خصوص حقوق معاهدات). در صورت اختلاف بین ایران با کشورهای منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای، به دلیل عدم عضویت ایران در کنوانسیون، ملاک عمل نهادهای قانونی بین‌الملل، حقوق بین‌الملل عرفی و سایر منابع حقوق بین‌الملل خواهد بود؛ شایان ذکر است مخالفت و اعتراض مستمر و دائمی یک کشور در مورد یک ماده حقوقی و یا رویه، در محاکم بین‌المللی مورد پذیرش است و لذا حق اعتراض محفوظ است (چرچیل، ۱۳۸۷: ۱۴-۱۶).

1. Tanaka

۲. به غیر از رویه دولتها (States Practice)، سازمان‌های بین‌المللی، سازمان‌های بین‌الملل غیردولتی و افراد در رویه سازی بین‌المللی نقش دارند؛ لکن تاثیر آنان نمی‌تواند به اندازه رویه دولتها باشد (زرنشان، ۱۳۹۲: ۵۳-۷۱).

3. Constant and Uniform

4. Generality and Duration of the practice

5. Particular Action or Inaction is permitted or required by international law

جدول ۱- ادعای کشورها در قلمروهای دریایی (تا سال ۲۰۱۴)

کشورها	قلمرو دریایی
آلبانی، آنتیگوآ و باربودا، الجزایر، اندونزی، استونی، امارات متحده عربی، ایران، باربادوس، برزیل، بلغارستان، بنگلادش، پاکستان، چین، رومانی، سری لانکا، سنت وینسنت و گرنادین، سودان، سوریه، سومالی، سیشل، صربستان، عمان، فنلاند، کامبوج، کره جنوبی، کنگو، کیپ ورد، گرنادا، گویان، لهستان، لیبی، مالت، مالدیو، مصر، موریس، مونتنگرو، میانمار، ویتنام، هندوستان، یونان و یمن.	دریای سرزمینی (الف) ^۲
استونی، امارات متحده عربی، ایران، بنگلادش، پاکستان، جیبوتی، عربستان، عمان، مالت، مالزی، مالدیو، مصر و یمن.	دریای سرزمینی (ب) ^۳
ایران، بنگلادش، پاکستان، چین، سری لانکا، سودان، سوریه، عربستان سعودی، کامبوج، کره شمالی، مصر، میانمار، نیکاروگوئه، ونزوئلا، ویتنام، هائیتی، هندوستان، یمن.	منطقه نظارت ^۴
ایران، اوروگوئه، بنگلادش، برزیل، پاکستان، تایلند، چین، هندوستان و مالزی.	منطقه انحصاری اقتصادی ^۵
آلبانی، آلمان، اسرائیل، ایتالیا، بلغارستان، دانمارک، رومانی، سودان، سوئد، فنلاند، قبرس، کلمبیا، گواتمالا، مالت، مراکش، مصر، ونزوئلا، هائیتی، هلند، یونان.	فلات قاره یا سکوی ساحلی ^۶
آذربایجان، آفریقای مرکزی، آندورا، افغانستان، اتیوپی، اریتره، اسرائیل، اکوادور، ال سالوادور، امارات متحده عربی، ایالات متحده آمریکا، ایران، ازبکستان، برونڈی، بوتان، پرو، تاجیکستان، ترکمنستان، ترکیه، روند، سن مارینو، سودان جنوبی، سوریه، قرقیزستان، قزاقستان، کامبوج، کره شمالی، کلمبیا، لیبیا، لیختنشتاین، واتیکان، ونزوئلا.	کشورهای بدون عضویت

منابع اطلاعات جدول: (۱) اشلی رخ و اسمیت^۷، ۲۰۱۲: ۲۲ (۲) بخش امور اقیانوس‌ها و حقوق دریا سازمان ملل متحد: وضعیت کنوانسیون و توافقات مربوطه، ۲۰۱۴؛ ادعاهای کشورها در رابطه با صلاحیت دریایی، ۲۰۱۱؛ بیانیه‌ها و اعلامیه‌ها، ۲۰۱۴ (۳) اداره جغرافیایی وزارت امور خارجه آمریکا، ۲۰۰۰؛ ۱۹۹۲: ۶۱

داده‌ها و روش تحقیق

این پژوهش به لحاظ هدف، کاربردی و به لحاظ ماهیت و روش، توصیفی-تحلیلی و از نوع تحلیل محتواست. برای گردآوری اطلاعات از روش کتابخانه‌ای استفاده شده است. در این روش، از منابع کتابخانه‌ای و اسناد موجود در رابطه با موضوع و کاوش در سایت‌های اینترنتی استفاده شده است. برای بررسی و انطباق قلمروهای دریایی ایران با کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌المللی دریاها، قانون مناطق دریایی ایران (قانون مصوب

۱. کشورهایی که ادعایشان متفاوت از کنوانسیون است. آب‌های داخلی به دلیل حاکمیت مطلق کشور ساحلی و آب‌های آزاد بدلیل محدودیت در صلاحیت کشورها خارج از موضوع بررسی است. برای اطلاع بیشتر در مورد موضع کشورها به منابع مذکور مراجعه گردد.
۲. کشورهایی که برای عبور ناوگان‌های جنگی کشورهای ثالث از دریای سرزمینی، درخواست مجوز، اعلان قبلی و یا هر دو شرط را در نظر گرفتند.
۳. کشورهایی که برای عبور کشتی‌های با سوخت هسته‌ای، مواد هسته‌ای و سایر مواد خطرناک از دریای سرزمینی، درخواست اعلان قبلی کردند.
۴. کشورهایی که در منطقه نظارت مدعی صلاحیت امنیتی می‌باشند.
۵. کشورهایی که فعالیت نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی خود را: الف- منوط به رضایت قبلی کشور ساحلی کردند؛ ب- ممنوع اعلام کردند؛ ج- یا محدودیت خاصی قائل شدند.
۶. کشورهایی که معیار اندازه‌گیری سکوی ساحلی خود را بر اساس کنوانسیون ۱۹۵۸ قرار دادند.

7. Ashley Roch and Smith

8. Division for ocean affairs and the law of the sea of the United Nations: Status of the Convention and of the related Agreements; Claims to maritime jurisdiction; Declarations and statements

9. U.S. Department of State

۱۳۷۲/۱/۳۱)، سایر قوانین دریایی ایران، متن کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌المللی دریاها، موضع‌گیری کشورها بر اساس اسناد سازمان ملل متحد (بخش امور اقیانوس‌ها و حقوق دریاها)، اسناد اداره جغرافیایی وزارت امور خارجه آمریکا و سایر اسناد موجود در این زمینه مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته است. برای تجزیه و تحلیل داده‌های پژوهش از استدلال و تجزیه و تحلیل کیفی داده‌ها و تحلیل محتوای قوانین استفاده شده است.

یافته‌های تحقیق

تفاوت‌ها و ابهام‌های قانون ایران با کنوانسیون

هر چند اکثر مفاد قانونی ایران، مطابق کنوانسیون می‌باشد؛ اما در برخی از موارد، تفاوتی بین قانون ایران و کنوانسیون وجود دارد. در ادامه تفاوت‌ها و ابهام‌های قانونی، قانون ایران با کنوانسیون بررسی می‌شود.

دریای سرزمینی

ماده ۲- حد خارجی، عرض دریای سرزمینی از خط مبدأ ۱۲ (دوازده) مایل دریایی می‌باشد. مایل دریایی برابر با ۱۸۵۳ متر است. جزایر متعلق به ایران اعم از این که داخل و یا خارج دریای سرزمینی باشند، طبق این قانون دارای دریای سرزمینی مخصوص به خود هستند.

مطابق ماده ۳ کنوانسیون، عرض ۱۲ مایل برای دریای سرزمینی کشورهای ساحلی پذیرفته شده است. در مورد عرض دریای سرزمینی، قانون ایران با کنوانسیون مطابقت دارد. مطابق ماده ۱۲۱ کنوانسیون، تمامی جزایر مسکونی حق برخورداری از تمامی مناطق دریایی را دارند. جزایر غیرمسکونی فقط می‌توانند دریایی سرزمینی داشته باشند (پورنوری و حبیبی، ۱۳۸۳: ۹۸-۹۹). مطابق ماده ۳۱۰ کنوانسیون، هیات نمایندگی ایران در جامائیکا از فرصت امضای کنوانسیون استفاده کرده و طی بیانیه‌ای اعلام نمود:

جزایر کوچکی که در دریاها بسته و نیمه بسته واقع هستند و به طور بالقوه می‌توانند سکونت انسانی یا زندگی اقتصادی را تأمین نمایند، اما به دلیل شرایط اقلیمی، کمبود منابع و یا دیگر محدودیت‌ها هنوز به توسعه دست نیافته‌اند، در چارچوب مقررات بند ۲ ماده ۱۲۱ مربوط به نظام جزایر قرار می‌گیرند و بنابراین تاثیر کاملی را در تحدید حدود مرزهای مناطق گوناگون دریایی دولت‌های ساحلی ذینفع خواهند داشت" (بیانیه ایران در هنگام امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، موجود در بخش امور اقیانوس‌ها و حقوق دریاها سازمان ملل متحد).

با این توضیح، شبهه‌ای در مورد اینکه تمامی جزایر دارای دریای سرزمینی هستند، وجود ندارد؛ منتها به دلیل پهنای کمتر خلیج فارس، دریای سرزمینی برخی از جزایر، با جزایر مقابل همپوشانی دارد که از طریق اصل تناصف مشکل مزبور را حل نمودند.

ماده ۳- خط مبدأ، محاسبه خط مبدأ دریای سرزمینی در خلیج فارس و دریای عمان همان است که در تصویب‌نامه هیأت وزیران به شماره ۶۷- ۲/۲۵۰ مورخ ۱۳۵۲/۴/۳۱ تعیین گردیده است. در سایر مناطق و

جزایر ملاک حد پست‌ترین جزر آب در امتداد ساحل خواهد بود. آب‌های واقع بین خط مبدأ دریای سرزمینی و قلمرو خشکی و همچنین آبهای واقع بین جزایر متعلق به ایران که فاصله آنها از یکدیگر از دو برابر عرض دریای سرزمینی تجاوز نکند، جزء آب‌های داخلی محسوب و تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

در متن کنوانسیون، آب‌های واقع بین خط مبدأ دریای سرزمینی و قلمرو خشکی به عنوان آب‌های داخلی پذیرفته شده است و در این خصوص، قانون ایران نیز با کنوانسیون مطابقت دارد. در مورد قسمت دوم که آبهای واقع بین جزایر متعلق به ایران که فاصله آنها از یکدیگر از دو برابر عرض دریای سرزمینی تجاوز نکند، جزء آبهای داخلی محسوب و تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران قرار داده است؛ این بخش از ماده ۳ قانون ایران با کنوانسیون تفاوت دارد.

ماده ۹- مستثنیات عبور بی‌ضرر. عبور شناورهای جنگی، زیردریایی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای و هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریایی‌های حامل مواد اتمی و یا خطرناک و یا زیان‌آور برای حفظ محیط زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی از دریای سرزمینی منوط به موافقت قبلی مقامات صالحه جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. زیردریایی‌ها باید در سطح آب و با پرچم برافراشته عبور نمایند.

لزوم کسب اجازه برای عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی در کنوانسیون گنجانده نشده است؛ لذا می‌توان گفت این بخش ماده ۹ با کنوانسیون تفاوت دارد. در مورد زیردریایی‌ها، حرکت زیردریایی بر سطح آب و با پرچم افراشته مطابق ماده ۲۰ کنوانسیون است، اما منوط کردن آن به کسب اجازه از مقامات دولت ساحلی، در کنوانسیون ذکر نشده است؛ لذا این بخش نیز متفاوت از کنوانسیون است. در مورد شناورهای با سوخت هسته‌ای، هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریایی‌های حامل مواد هسته‌ای یا خطرناک و یا زیان‌آور برای حفظ محیط زیست باید گفت: برابر ماده ۲۳ کنوانسیون، کشتی‌های خارجی با سوخت اتمی و کشتی‌های حامل مواد اتمی یا سایر مواد ذاتاً خطرناک یا مضر هنگام استفاده از حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی، باید مدارک حمل را همراه داشته باشند و مقررات احتیاطی که به موجب موافقت-نامه‌های بین‌المللی برای این گونه کشتی‌ها وضع شده را رعایت نمایند و برابر ماده ۲۲ کنوانسیون، کشور ساحلی می‌تواند از نفتکش‌ها، کشتی‌های با سوخت اتمی و کشتی‌های حامل مواد اتمی و یا سایر مواد ماهیتاً خطرناک و سمی بخواهد عبور خود را محدود به عبور در خطوط دریایی مشخص نماید. انجام تحقیقات در آب‌های سرزمینی کشور ساحلی برابر بند ۲ ماده ۱۹ کنوانسیون شامل عبور بی‌ضرر نمی‌شود، اما عبور صرف شناورهای تحقیقاتی مانعی ندارد. تعلیق یا سلب حق عبور بی‌ضرر برای موارد اشاره شده تنها در صورتی ممکن است که این شناورها مقررات مذکور را رعایت نکنند؛ لذا به نظر می‌آید این بخش هم با کنوانسیون تفاوت دارد. از نظر کنوانسیون این تفاوت در برخورد با این گونه شناورها به معنای منوط کردن حرکت آنها به کسب اجازه قبلی از دولت ساحلی نمی‌باشد. ۱۳ کشور عبور شناورهایی با سوخت هسته‌ای، حامل مواد هسته‌ای و سایر مواد خطرناک از دریای سرزمینی را منوط به اجازه قبلی و سایر شرایط محدودکننده کردند (جدول ۱).

منطقه نظارت

ماده ۱۳- صلاحیت مدنی و کیفری، به منظور پیشگیری از نقض قوانین و مقررات کشور از جمله مقررات امنیتی، گمرکی، دریایی، مالی، مهاجرتی، بهداشتی، زیست محیطی و تعقیب و مجازات متخلفین، دولت جمهوری اسلامی ایران در منطقه، نظارت لازم را معمول خواهد داشت.

در ماده ۳۳ بند (۱) کنوانسیون آمده است: کشور ساحلی می تواند در یک منطقه مجاور دریای سرزمینی خود که منطقه نظارت نامیده می شود نظارت ضروری زیر را اعمال نماید:

الف- از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی یا مهاجرت در داخل قلمرو و یا دریای

سرزمینی خود جلوگیری نماید. ب- نقض قوانین و مقررات فوق را که در داخل قلمرو و یا

دریای سرزمینی وی ارتکاب یافته، مجازات نماید (پورنوری و حبیبی، ۱۳۸۳: ۴۸).

صلاحیت امنیتی و محیط زیست ذکر شده در قانون برای منطقه نظارت، در کنوانسیون تصریح نشده است. اگر ۴ مورد صلاحیت مذکور در منطقه نظارت را جنبه حصری کنوانسیون در نظر بگیریم، می توان نتیجه گرفت که ماده ۱۳ با متن ماده ۳۳ کنوانسیون تفاوت دارد. صلاحیت امنیتی در این قلمرو، محل مناقشه و تفاوت دیدگاه کشورها می باشد. بر اساس یافته‌های جدول ۱، ۱۸ کشور مدعی صلاحیت امنیتی در منطقه نظارت هستند.

منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره

ماده ۱۶- فعالیت‌ها و اقدامات ممنوعه، انجام فعالیت‌ها و تمرینات نظامی بیگانه جمع‌آوری اطلاعات و هر گونه عملی که با منافع و حقوق جمهوری اسلامی ایران در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره منافات داشته باشد ممنوع است.

در مورد فعالیت‌ها و تمرینات نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی تصریحی در کنوانسیون نشده است (چرچیل و لو، ۱۳۸۷: ۲۳۸)؛ لذا بین کشورهای ساحلی و کشورهای ثالث در رابطه با استفاده نظامی از منطقه انحصاری اقتصادی اختلاف وجود دارد (والنسیا و گارمندیا، ۲۰۰۳). برای نمونه چین برای فعالیت نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی محدودیت قائل است. چین معتقد است، فعالیت‌های نظامی اهداف صلح‌آمیز کنوانسیون را به مخاطره می‌اندازد (ژیافنگ و زایجانگ، ۲۰۰۵: ۱۳۹-۱۴۶). فعالیت نظامی آمریکا در دریای چین جنوبی و در منطقه انحصاری اقتصادی ادعای چین با مقاومت و اعتراض چین همراه بوده است (گنگ، ۲۰۱۲). برخی از کشورهای ساحلی استدلال می‌کنند که بخاطر حفاظت از منابع ساحلی، محیط زیست دریایی و جمعیت ساحلی نیاز است که قوانینی بر فعالیت‌های نظامی کشورهای ثالث در منطقه انحصاری اقتصادی اعمال

گردد؛ همچنین این کشورهای ساحلی مدعی هستند که تحقیقات علمی دریایی در این قسمت از دریا باید با رضایت دولت ساحلی انجام گیرد. محدودیت در انجام فعالیت نظامی کشور ثالث به دلیل ماهیت سیاسی منطقه، حفظ صلح و امنیت دولت ساحلی، ماهیت اقتصادی منطقه و حفظ منابع دولت ساحلی، لازم می‌باشد (هایاشی^۱، ۲۰۰۵؛ وان دایک^۲، ۲۰۰۴). کشورهای ایران، اوروگوئه، بنگلادش، برزیل، پاکستان، تایلند، چین، هندوستان و مالزی در منطقه انحصاری اقتصادی برای فعالیت‌های نظامی محدودیت قائل شده‌اند (جدول ۱). با ملاحظه کشورهای که در منطقه نظارت مدعی صلاحیت امنیتی هستند؛ تعداد کشورهایی که خواستار محدودیت فعالیت نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی هستند، فزونی می‌یابد. ماده ۱۶ قانون با مفاد منطقه انحصاری اقتصادی کنوانسیون متفاوت است؛ اما با توجه به نص و منظور کنوانسیون در مورد استفاده از دریا برای مقاصد صلح‌آمیز، سکوت آن در رابطه با فعالیت‌های نظامی کشورهای ثالث در منطقه انحصاری اقتصادی و منافع اقتصادی دول ساحلی، لازم است در مورد فعالیت‌های نظامی کشورهای ثالث محدودیت‌هایی اعمال گردد. یکی از آیین‌نامه‌های اجرایی قانون ایران، نحوه صدور مجوز برای اجرای تمرین‌ها و مانورهای نظامی بیگانه در مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره می‌باشد؛ این آیین‌نامه فعلاً تدوین و تصویب نشده است.

ماده ۱۷- فعالیت، کاوش و تحقیقات علمی. انجام هر گونه فعالیت جهت دستیابی به اشیاء مغروق، کاوش و تحقیقات علمی در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره منوط به اجازه مقامات ذیربط جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

اعمال صلاحیت در زمینه بیرون آوردن لاشه کشتی‌ها غرق شده قدیمی در منطقه انحصاری- اقتصادی مبهم است و در صلاحیت کشورهای ساحلی و ثالث قرار ندارد (چرچیل و لو، ۱۳۸۷: ۲۴۰-۲۴۱)؛ این اشیاء در منطقه فلات قاره، جزء منابع غیرطبیعی می‌باشد، لذا تابع حقوق دولت ساحلی نیست (همان: ۲۱۴) و دولت ساحلی لزوماً مالک کشتی‌ها یا سایر اشیاء بیرون کشیده شده از آب نیست (سون و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۸۴). ایران در این بند بر اشیاء مغروق اعمال صلاحیت نکرده است. لزوم کسب اجازه، با ملاحظه ماده ۳۰۳ کنوانسیون و شرایط محیط زیستی و امنیتی منطقه قابل توجه است. مطابق مواد ۵۶ و ۲۴۶ (بند ۱۷۱)، کشورهای ساحلی بر تحقیقات علمی دریایی در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره صلاحیت دارند (پورنوری و حبیبی، ۱۳۸۴: ۱۷۸)؛ با این تفاسیر این بند مطابق مفاد کنوانسیون و حقوق بین‌الملل عرفی می‌باشد.

ماده ۱۹- تحدید حدود. حدود منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره جمهوری اسلامی ایران مادامی که به موجب موافقتنامه‌های دوجانبه تعیین نشده باشد منطبق بر خطی خواهد بود که کلیه نقاط آن از نزدیکترین نقاط خطوط مبدأ طرفین به یک فاصله باشد.

تعیین حد منصف نسبت به خطوط مبدأ طرفین یکی از روش‌های تحدید حدود است. البته قبل از اصل تناصف^۱، اصل توافق^۲ مقدم است. در واقع اعمال اصل تناصف، مشروط به رعایت انصاف^۳ است؛ اصل تناصف قاعده ضروری حقوق بین‌المللی عرفی تلقی نمی‌شود؛ بلکه صرفاً ناشی از رعایت قاعده ضروری منصفانه بودن تحدید حدود است. مطابق ماده ۱۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، استفاده از اصل تناصف در فقدان توافق، حقوق تاریخی^۴ و شرایط خاص^۵، الزامی است (کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها در رابطه با دریای سرزمین و منطقه نظارت). در خیلی از موارد، کشورها با در نظر گرفته خط میانی، مذاکرات را شروع می‌کنند و هنگام نتیجه‌گیری پایانی، بطور اختیاری آن را اصلاح می‌کنند (نلسون^۶، ۱۹۹۰: ۸۴۴). استفاده از خط میانی یا منصف در سواحلی که مقعر می‌باشند، موجب تقسیم ناعادلانه می‌شود (قضیه فلات قاره در دریای شمال) (راحمی و آزموده اردلان، ۱۳۸۹: ۵۷)؛ در صورتی اعمال آن مجاز است که اصول انصاف رعایت گردد. اصل انصاف به عنوان اصل مسلم حقوق بین‌الملل عرفی و قراردادی پذیرفته شده است (دانجوئا^۷، ۲۰۰۷: ۳۳). از اصول دیگر در تحدید حدود دریایی، اصل تناسب^۸ (برای مثال تناسب بین طول مرزهای ساحلی با مساحت فلات قاره) (دانجوئا، ۲۰۰۷: ۴۳) و اصل امتداد طبیعی^۹ است (بری^{۱۰}، ۲۰۱۰: ۲۲). امتداد طبیعی به معنی گسترش توده سرزمینی کشور ساحلی در زیر آب است. برای دسترسی به حاکمیت مطلوب و تحدید حدود مرزهای دریایی علاوه بر چهار اصل ذکر شده چند اصلی فرعی جغرافیایی (پیکربندی سواحل، جزایر، زمین‌شناسی و ژئومورفولوژی) و غیرجغرافیایی (شرایط اجتماعی-اقتصادی، رفتار کشورها، حقوق و منافع کشورهای ثالث و ملاحظات امنیتی، حقوق تاریخی) وجود دارد که باید در شرایط خاص خود لحاظ گردد (دانجوئا، ۲۰۰۷: ۴۹-۸۲). با این توضیحات، ماده ۱۹ قانون، منطبق با حقوق بین‌الملل عرفی و معاهدات بین‌المللی از جمله کنوانسیون (مواد ۷۴، ۸۳ و قسمت پانزدهم کنوانسیون) می‌باشد.

۱. خطوط مبدأ برای کشورهای مقابل، خطوط میانه (Median Lines) و برای کشورهای مجاور، خطوط با فاصله مساوی (Equidistance Lines) می‌باشد، هر دو روش بر اصل تناصف تاکید دارند.

2. Agreement
3. Equity and the Equitable Principle
4. Historic Title
5. Special or Relevant Circumstances
6. Nelson
7. Dundua
8. Proportionality
9. Natural Prolongation
10. Berry

فرصت‌های قانون ایران

خطوط مبدأ مستقیم ترسیم ایران

خط مبدأ ایران در جنوب کشور بر اساس قانون مناطق دریایی سال ۱۳۳۸ باید تعیین می‌شد که طبق مصوبه هیات وزیران در سال ۱۳۵۲ مسیر خط مبدأ اجمالی ایران از دهانه اروندرود تا خلیج گواتر در ۲۵ نقطه تعیین شده است و این در قانون مصوب ۱۳۷۲ هم مورد استناد قرار گرفته است (حافظنیا، ۱۳۸۷: ۳۳۷، ۴۶۸-۴۷۲).

موارد مصرح برای ترسیم خطوط مبدأ مستقیم در حقوق بین‌الملل، معیارهای کیفی یعنی: تضرس^۱ سواحل و وجود جزایر متعدد^۲ نزدیک ساحل می‌باشد. عدم اشاره به معیارهای کمی، موجب اختلاف نظر و تفاوت سلیق کشورها در ترسیم خطوط مبدأ مستقیم می‌شود. در حال حاضر، ۱۱۰ کشور از خطوط مستقیم برای تعیین خطوط مبدأ خود استفاده می‌نمایند (ادعاهایی در رابطه با صلاحیت دریایی، ۲۰۱۱). یکی از ابهاماتی که در کنوانسیون در زمینه ترسیم خطوط مبدأ مستقیم وجود دارد عدم اشاره به فاصله جزایر تا کشور ساحلی می‌باشد (برعکس برآمده‌های جزری که فاصله ۱۲ مایلی تعیین شده است). معمولاً برخی دولت‌ها برای پیشگیری از تردد غیرمجاز از جانب دریا و تامین امنیت دریایی، بیش از پیش به جابجایی خطوط مبدأ به سمت دریا روی می‌آورند. در نتیجه این جابجایی، منطقه وسیع‌تری از دریا جزو آب‌های داخلی می‌شود. این اقدام گاه به لحاظ اهمیت حیاتی منافع سیاسی و اقتصادی و گاه برای حفاظت از محیط زیست صورت می‌پذیرد (ممتاز و رنجبریان، ۱۳۷۵: ۹۱). کشور میانمار، با استفاده از خطوط مستقیم به طول ۲۲۳ مایل دریایی، خلیج مارتابان^۳ را احاطه کرده است (اداره جغرافیایی وزارت امور خارجه آمریکا، ۱۹۷۰: ۵). کلمبیا مدعی خطوط مستقیم به طول ۱۳۰ مایل دریایی، بر سواحل دریایی خود در دریای کارائیب می‌باشد (اداره جغرافیایی وزارت امور خارجه آمریکا، ۱۹۹۲: ۲۴). خطوط مبدأ مستقیم ایران در خلیج فارس (قسمت شمال غربی خلیج) به نظر می‌آید در برخی مناطق بیش از پیش به سمت دریا نفوذ داشته است که این روند موجب اعتراض برخی کشورها از جمله آمریکا و برخی از کشورهای اروپایی شده است. ممکن است این ابهام ایجاد شود که خط مبدأ ترسیم شده به وسیله ایران بخصوص در خلیج فارس بیش از حد در دریا گسترش یافته است و بعضاً ۳۰ الی ۴۰ مایل از ساحل فاصله دارد. این امر ممکن است گاهی اوقات از نظر تردد کشتیرانی بین‌المللی یا قاعده عبور بی‌ضرر ابهام یا اشکال ایجاد کند. لازم به یادآوری است که هم در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو مربوط به دریای سرزمینی و منطقه نظارت (بند ۲ ماده ۴) و هم در کنوانسیون (بند ۳ از ماده ۷) در این مورد تاکید خاصی شده است که خطوط مبدأ نباید به مقدار زیادی از امتداد معمولی جغرافیائی ساحل منحرف باشد و آب‌های محصور در داخل این خطوط باید تا حد امکان متصل به خشکی باشد تا مشمول نظام آب‌های داخلی شود. البته هر دو کنوانسیون (بند ۲ ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ و بند ۲ ماده ۸ کنوانسیون) با توجه به اینکه ممکن است احتمالاً از روش

1. Deeply Indented
2. Fringe of Islands
3. Martaban Gulf

ترسیم خطوط مبدأ مستقیم طوری استفاده شود که برخی از قسمت‌های دریا که در گذشته جزء آب‌های سرزمینی یا دریای آزاد بوده است، محصور کند، بر این امر تاکید داشتند که آب‌های داخلی واقع در پشت این خطوط مبدأ مستقیم مشمول حق عبور بی‌ضرر خواهند بود. اقدام ایران در تعیین خطوط مبدأ در سال ۱۳۵۲ نوعاً مورد اعتراض سیاسی یا حقوقی قرار نگرفت و به صورت واقعیت پذیرفته شده‌ای از سوی جامعه بین‌الملل درآمده است (کاظمی، ۱۳۷۴: ۱۰۳-۱۰۴). نکته‌ای که مهم بوده و نیاز به تعبیر و تفسیر بیشتر دارد، بعد بین-المللی تحدیدات مرز دریایی است. کشورهای فرامنطقه‌ای ممکن است مدعی باشند که خلیج فارس در مقام دریای نیمه بسته، جزء آب‌های آزاد به لحاظ کشتیرانی می‌باشد؛ لذا در تحدید حدود دریایی باید منافع کشورهای ثالث نیز در نظر گرفته شود و صرف تعامل و ادعای کشورهای مجاور و مقابل نمی‌تواند پشتوانه حقوقی داشته باشد. این ایده موجب شده است که کشورهای ثالث از جمله آمریکا با هدف اعمال آزادی دریانوردی و رفع محدودیت در این زمینه و با اشکال تراشی بر وضعیت جزایر و خطوط ساحلی ایران، در مورد استفاده از خطوط مبدأ مستقیم توسط ایران اعتراض نمایند (اداره جغرافیایی وزارت امور خارجه آمریکا، ۱۹۹۴: ۷).

کنوانسیون از میان خطوط مستقیم تنها حداکثر طول خطوط مبدأ مجمع‌الجزایر را تعیین کرده و به دیگر موارد نپرداخته است؛ لذا کنوانسیون ملاک‌های قطعی برای حداکثر طول خطوط مستقیم به دست نداده است. اعتراض آمریکا به قانون مناطق دریایی ایران هم از این امر ناشی می‌شود. با اینکه آمریکا بر عدم تعیین حداکثر طول خطوط مستقیم در کنوانسیون صحنه می‌گذارد؛ لکن اعتقاد دارد که حداکثر طول هر قسمت از خطوط مبدأ مستقیم نباید از ۲۴ مایل بیشتر باشد (اداره جغرافیایی وزارت امور خارجه آمریکا، ۱۹۹۴: ۷)؛ حال آنکه این ادعا هیچ مبنایی در حقوق بین‌الملل ندارد (ممتاز و رنجبریان، ۱۳۷۵: ۱۰۲-۱۰۳). دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه شیلات (انگلیس علیه نروژ) رای داد که طول مجاز خط مبدأ مستقیم در حقوق بین‌الملل محدود نشده است؛ کنوانسیون‌های ۱۹۸۲ و ۱۹۵۸ هیچ محدودیتی بر طول خط مبدأ مستقیم ندارند (سون و همکاران، ۱۳۹۰: ۹۱-۹۲).

عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی از دریای سرزمینی ایران

مسئله عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی برای مدت زمان بسیار طولانی، از جمله بحث‌انگیزترین جنبه‌های حقوق دریایا بوده است (چرچیل و لو، ۱۳۸۷: ۱۲۶). در کنفرانس علیرغم افزایش تعداد کشورهایی که اصرار بر لزوم کسب موافقت از کشور ساحلی جهت عبور شناورهای جنگی داشته‌اند، به علت مخالفت صریح آمریکا، شوروی سابق و کشورهای قدرتمند اروپایی و ژاپن و به لحاظ علاقه کشورها به تصویب نهایی کنوانسیون با اجماع اعضا، لزوم کسب اجازه برای عبور شناورهای جنگی از آب‌های سرزمینی در متن کنوانسیون گنجانده نشده است (کاظمی، ۱۳۷۴: ۸۶-۹۸). با این حال کشورها تاکید کرده‌اند که این تصمیم هیچ تاثیری بر حقوق دولت‌های ساحلی در اتخاذ تدابیر مربوط به حفظ منافع امنیتی آنها ندارد (ممتاز و رنجبریان، ۱۳۷۵:

۱۰۰). ایران هنگام امضای کنوانسیون اعلام نمود که کشورهای ساحلی حق قانون‌گذاری برای عبور کشتی‌های جنگی خارجی از دریای سرزمینی و الزام کسب اجازه یا اعلان قبلی را مطابق عرف متداول و روح مواد کنوانسیون برای خود و امنیت سرزمینی خویش محفوظ می‌دارند (نانتچه^۱، ۱۹۹۰: ۱۴۵-۱۴۶). عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی از دریای سرزمینی با اطلاع یا اجازه قبلی مورد پذیرش تعدادی از کشورها است و این کشورها در قوانین داخلی خود، اعلامیه‌های صادره هنگام امضاء، تصویب و یا الحاق به کنوانسیون بر این امر تأکید دارند. ۴۱ کشور ادعاهایی در مورد کنترل بر روی کشتی‌های جنگی که وارد دریای سرزمینی آنها می‌شوند، دارند. محدوده این ادعاها از نیاز به اجازه یا اعلان قبلی برای ورود به دریای سرزمینی تا تعیین کردن حداکثر تعداد کشتی‌های جنگی که در یک زمان وارد می‌شوند، دربر می‌گیرد (جدول ۱). این تعداد از کشورها در مقایسه با مجموع کشورهای ساحلی، محدود می‌باشد؛ لذا به نظر می‌آید اعمال محدودیت‌های اشاره شده به لحاظ حقوقی، ویژگی قراردادی دارد. با این حال در بیشتر موارد کشورهای صاحب کشتی‌های جنگی با تماس با مقامات پایین‌تر دولت ساحلی و با اعلان قبلی از دریای سرزمینی عبور می‌نمایند و این مورد به تنش بین کشورها کمتر تبدیل شده است؛ هر چند قدرت‌های دریایی، بالاخص آمریکا همواره به این رفتار کشورهای ساحلی معترض بودند.

کاستی‌های قانون ایران

تداخل نظام حقوقی آب‌های داخلی با دریای سرزمینی

ماده ۲ و ۳ قانون، معایر یکدیگر هستند. در ماده ۲، هر کدام از جزایر دارای دریای سرزمینی هستند؛ در ماده ۳ تصریح شده است که آب‌های بین جزایر که فاصله کمتر از ۲۴ مایل دریایی دارند، جزء آب‌های داخلی محسوب می‌شوند. با این توضیح آب‌های سرزمینی و آب‌های داخلی با یکدیگر تداخل دارند؛ در حالی که نظام حقوقی آب‌های داخلی و آب‌های سرزمینی متفاوت از هم می‌باشد. این نکته را هم باید در نظر گرفت که آب‌های بین جزایر در ورودی خلیج فارس جزء آبراه بین‌المللی محسوب می‌شوند و شناورها اعم از تجاری و نظامی از منطقه طرح تفکیک تردد عبور می‌کنند. شاید این طور تفسیر گردد که ماده ۳ استثنایی بر ماده ۲ می‌باشد و این تعارض ظاهری و صوری (به لحاظ حقوق داخلی ایران) است؛ لکن اعمال قانون آب‌های داخلی در این قسمت از خلیج فارس به لحاظ حقوقی (حقوق بین‌الملل) امکان ندارد. زیرا: الف- هیچ قاعده‌ای در حقوق بین‌الملل دریاها وجود ندارد که بر پایه آن بتوان آب‌های واقع در میان جزایر را بعنوان آب‌های داخلی در نظر گرفت، مگر آنکه این جزایر به عنوان نقاط مبنایی برای ترسیم خطوط مبدا مستقیم مورد استفاده قرار گیرند (طلایی، ۱۳۹۰: ۲۶۸) و یا خط محصورکننده برای خلیج (خور) تاریخی^۲ باشند، جزایر مزبور بر اساس

خطوط مبدا ترسیمی ایران بعد از خط مبدا قرار گرفته‌اند؛ ب- جزایر مزبور که به جزایر پاشنه و بستانه معروف هستند از ویژگی کثرت جزایر (مثل جزایر نروژ) و تضرس برخوردار نیستند تا قاعده خطوط مبدا مستقیم در آنجا اعمال گردد، لذا امکان گسترش خطوط مبدا تا جزایر مزبور وجود ندارد؛ پ- با توجه به وضعیت جغرافیایی و پهنای کم خلیج فارس، گسترش خطوط مبدا مستقیم، موجب تداخل با آب‌های فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی سایر کشورها می‌گردد؛ ت- ایران یک کشور قاره‌ای است و امکان تشکیل آب‌های داخلی در جزایر پاشنه بدون تماس با ساحل ایران امکان‌پذیر نیست.

عدم تعیین حدود منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره ایران

حدود منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره تعیین نشده است. محدوده منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره ایران با کشورهای مقابل و مجاور در خلیج فارس تداخل دارد و لذا از خط منصف برای تعیین حدود استفاده شده است. اعلامیه دولت ایران در سال ۱۳۵۲ که حد خارجی منطقه انحصاری ماهیگیری در دریای عمان را ۵۰ مایل دریایی مشخص کرده است تنها قانونی است که در آن به حد خارجی منطقه انحصاری اقتصادی ایران در دریای عمان اشاره شده است (تصویب نامه راجع به اعلامیه ضمیمه درباره حد خارجی منطقه انحصاری ماهیگیری ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۵۲/۴/۹). در بخش شرقی دریای عمان امکان گسترش منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره تا حد ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ وجود دارد، لکن در قانون ذکری از این حد نشده است (افشردی، ۱۳۸۶: ۱۵۰).

عدم تعیین قواعد حقوقی مناسب با توجه به عبور ترانزیتی از تنگه هرمز

بر اساس کنوانسیون، تنگه هرمز به علت اینکه منطقه انحصاری اقتصادی (خلیج فارس) را به منطقه انحصاری اقتصادی و آب‌های آزاد (دریای عمان و اقیانوس هند) متصل می‌کند و در قلمرو دریای سرزمینی کشورهای ساحلی (ایران و عمان) قرار گرفته و فاقد حاشیه آب آزاد می‌باشد به عنوان یک تنگه بین‌المللی شناخته شده و عبور از آن، ترانزیتی محسوب می‌شود. بر مبنای قاعده عبور ترانزیتی، تنگه هرمز به عنوان گذرگاه شناورهای جنگی و تجاری، زیردریایی‌ها، هواپیماهای نظامی و تجاری درآمده و در نتیجه حاکمیت کشورهای ساحلی ایران و عمان بر تنگه هرمز محدود شده است؛ هر چند پرنده‌ها و شناورها و زیردریایی‌ها مجاز به انجام عملی که مغایر با امنیت کشورهای ساحلی تنگه باشد نیستند. عبور ترانزیتی در نتیجه تعامل سیاسی در زمان تصویب کنوانسیون وضع گردید. با تعریض دریای سرزمینی به ۱۲ مایل، کشورهای دریایی حقوق عبور ترانزیتی را دریافت نمودند؛ لذا حقوق ترانزیت مشمول در کنوانسیون در آن موقع قراردادی بود و تنها برای کشورهای عضو کنوانسیون قابل تسری بود (کاظمی، ۱۳۶۶: ۵۵-۶۰). با گذشت زمان و با تصویب کنوانسیون توسط اکثریت کشورها (۱۶۶ کشور) و بنا به رفتار و رویه کشورهای ساحلی تنگه‌های بین‌المللی، بنظر می‌آید حقوق ترانزیتی به حقوق عرفی در روابط کشورها تبدیل گشته است. کشورهای دریایی و دارای

ناوگان‌های تجاری و نظامی بدون توجه به مجادلات نظری در مورد عرفی یا قراردادی بودن گذر ترانزیت از تنگه‌های بین‌المللی به عبور خود ادامه می‌دهند؛ لذا ضروری است کشورهای ساحلی تنگه‌ها، مقررات لازم برای عبور ناوگان‌ها را در قوانین دریایی خود در نظر بگیرند تا به حاکمیت کشورشان خدشه‌ای وارد نشود. مطابق کنوانسیون، حاکمیت کشورهای ساحلی تنگه‌های بین‌المللی در قالب عبور ترانزیت در مقایسه با عبور بی‌ضرر کاهش یافته است؛ توسل به مفاد کنوانسیون برای تنظیم قوانین موثر برای اعمال حاکمیت بر تنگه‌ها مفید خواهد بود؛ همانطور که کشور اسپانیا با دستمایه قرار دادن آلودگی دریایی و محیط زیست دریایی خواهان صلاحیت و اختیار بر شناورهای عبوری از تنگه‌ها می‌باشد (اداره جغرافیایی وزارت امور خارجه آمریکا، ۲۰۰۰: ۱۴۵). همچنین دولت اسپانیا در بیانیه خود در سال ۱۹۸۴ اعلام کرد که کنوانسیون با حق کشور ساحلی برای صدور و اعمال مقررات هوایی خود در فضای بالای تنگه‌های بین‌المللی منافات ندارد؛ مادامی که مقررات کشور ساحلی، حق عبور ترانزیت را منع ننماید (بیانیه‌ی اسپانیا در هنگام امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، موجود در بخش امور اقیانوس‌ها و حقوق دریاهای سازمان ملل متحد).

نظام حقوقی تنگه هرگز تحت هیچ نوع کنوانسیون معتبر بین‌المللی قرار ندارد تا جزء استثنای عبور از تنگه‌های بین‌المللی کنوانسیون گردد. تنها قرارداد دو جانبه ایران و عمان مربوط به تامین امنیت تنگه هرمز می‌باشد. شرایط سیاسی دهه هفتاد در عمان و دخالتی که ایران برای سرکوب شورشیان ظفار در عمان انجام داد موجب شکل‌گیری این ترتیبات امنیتی گردید. دو کشور طی موافقت‌نامه‌ای مورخ ۲۶ مارس ۱۹۷۴، تضمین ثبات و امنیت در تنگه هرمز را به طور همزمان به عهده گرفتند (متن موافقت‌نامه متبادل بین ایران و عمان در مارس ۱۹۷۴ به نقل از حافظ‌نیا، ۱۳۶۹: سند ضمیمه)؛ عمان در آن هنگام توان مشارکت در این کار را نداشت، لذا ایران تنها حافظ امنیت این منطقه شناخته شد. با این حال ایران در قوانین دریایی خود در مورد اداره و مدیریت تنگه هرمز بر اساس حقوق عبور ترانزیتی، قوانین لازم را منظور نداشته است. لازم به ذکر است که خطوط تفکیک تردد در تنگه هرمز از دریای سرزمینی کشور عمان عبور می‌نماید (حافظ‌نیا، ۱۳۸۴: ۴۰۴).

ظرفیت‌های اعمال نشده قانون

ضوابط محیط زیست فعالیت دریایی مشخص نشده است

منطقه دریایی خلیج فارس به همراه دریای عمان از اکوسیستم ویژه و خاصی برخوردار است؛ برای حمایت از محیط زیست دریایی خلیج فارس و دریای عمان کشورهای حوزه این منطقه در ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ کنوانسیون منطقه‌ای خلیج فارس برای حمایت از محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی را تصویب کردند.^۱ در راستای نظارت بر اجرای این کنوانسیون، سازمان منطقه‌ای با عنوان سازمان منطقه‌ای برای حمایت از محیط زیست

1. The Persian Gulf Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution (The so-called 1978 Kuwait Convention).

دریایی (راپمی)^۱ بر طبق ماده ۱۶ کنوانسیون شکل گرفته است که مقرر آن در کویت می‌باشد (طلایی، ۱۳۹۰: ۲۸۵-۲۹۰). به نظر می‌آید عدم تشکیل سازمان منطقه‌ای در عرصه سیاسی برای همکاری جمعی تمامی کشورهای منطقه خلیج فارس، بر عملکرد ضعیف این کنوانسیون، در مقام کنوانسیون محیط زیست تأثیری مستقیم گذاشته است.

در قانون، حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی در ماده ۱۴ (منطقه انحصاری - اقتصادی و فلات قاره) و ماده ۱۸ گنجانده شده است. دو مورد از موارد ۹ گانه تصویبی هیئت دولت در سال ۱۳۷۳ در رابطه با تدوین آیین‌نامه‌های اجرایی برای قانون ایران، "آیین‌نامه اجرایی برای حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی" و "آیین‌نامه راجع به حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی در مناطق دریای جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان" می‌باشد. آیین‌نامه‌های مزبور در زمان نگارش مقاله تدوین نشده است؛ ولی قوانین دیگری - جدا از آیین‌نامه‌های اجرایی - در مورد محیط زیست و آلودگی دریایی تدوین شده است که خلیج فارس و دریای عمان را همراه با دریای خزر، رودخانه‌های بین‌المللی و قابل کشتیرانی پوشش می‌دهد. در "قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران" تصریح شده است که قلمرو اجرایی آن تمامی آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران اعم از آبهای داخلی، مرزی و دریایی می‌باشد (ماده ۲) (قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران، مصوب ۱۳۷۴ مجلس). قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی یکی از قوانین مهم در عرصه محیط زیست می‌باشد که در سال ۱۳۸۹ تصویب شده است؛ موضوع آب‌های این قانون شامل، قانون مناطق دریایی ایران (خلیج فارس و دریای عمان)، دریای خزر و رودخانه‌های قابل کشتیرانی می‌باشد (ماده ۲) (قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی، مصوب ۱۳۸۹ مجلس). شایان ذکر است قوانین موجود در کشور برای محیط زیست دریایی، گذشته از اینکه پراکنده می‌باشد، فاقد جامعیت برای تمامی عناصر آلوده‌کننده دریایی می‌باشد؛ همچنین به دلیل ماهیت متفاوت آب‌های ایران در خلیج فارس و دریای عمان با دریای خزر و رودخانه‌ها، تدوین قانون مشابه برای این آب‌ها به نظر درست نمی‌باشد.

آیین‌نامه‌های اجرایی مورد نظر ماده ۲۲ تصویب نشده است

در راستای اجرای قانون، تصویب آیین‌نامه‌های اجرایی، لازم دانسته شده است. به موجب ماده ۲۲ «هیات وزیران حدود اختیارات و مسئولیت‌های وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مجری این قانون را تعیین خواهد نمود[...].» در این راستا هیات وزیران در آیین‌نامه مصوب مورخ ۱۳۷۳/۰۸/۱۱، تصویب نمود که ۹ آیین‌نامه در راستای اجرای قانون تنظیم شود و در آن نهادهای مسئول نیز مشخص شده است^۲ (آیین‌نامه اجرایی قانون مناطق

1. The Regional Organization for the Protection of the Marine Environment (ROPME).

۲. آیین‌نامه‌های اجرایی مشمول قانون مناطق دریایی ایران ابلاغی برای تدوین توسط دستگاه‌های اجرایی عبارتند از:

۱- آیین‌نامه نحوه اجرای اصل عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی.

۲- آیین‌نامه راجع به حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی.

دریایی ایران، ۱۳۷۳/۰۸/۱۱). در ادامه، ماده ۲۲ مقرر نموده است که «[...] وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مزبور مکلفند ظرف یک سال از تاریخ تصویب این قانون آیین‌نامه‌های اجرایی لازم را تهیه و به تصویب هیات وزیران برسانند. در این راستا «آیین‌نامه نحوه انجام پژوهش‌ها و تحقیقات علمی در مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان» و «آیین‌نامه احداث و استفاده از تاسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان» به تصویب رسید؛ لیکن سایر آیین‌نامه‌های مذکور در مصوبه هیات وزیران به تصویب نرسیده است. در ماده ۲۲ مقرر شده است که «[...] مادامی که آیین‌نامه‌های اجرایی جدید به تصویب نرسیده‌اند، آیین‌نامه‌ها و نظام‌نامه‌های موجود معتبر خواهند بود». بنابراین به فرض وجود آیین‌نامه‌هایی از قبل، در صورت عدم تعارض آنها با قانون، لازم‌الاجراء خواهند بود.

تجزیه و تحلیل و نتیجه گیری

نوشتار مزبور به بررسی تطبیقی قلمروهای دریایی ایران مندرج در قانون مناطق دریایی ایران با کنوانسیون حقوق بین‌المللی دریاها (۱۹۸۲) پرداخته است. قسمت اول مقاله تفاوت‌ها و ابهامات قانون مناطق دریایی مصوب مجلس با کنوانسیون را بررسی تطبیقی نموده و قسمت دوم مقاله فرصت‌ها، کاستی‌ها و ظرفیت‌های اعمال نشده قانون مناطق دریایی را تبیین کرده است (جدول ۲). لذا ذکر نکات ذیل لازم می‌باشد.

الف) قسمت دوم ماده ۳ از قانون ایران با کنوانسیون تفاوت دارد؛ این بخش ماده ۳ با ماده ۲ قانون نیز در تضاد می‌باشد. ب) استثناهای اشاره شده برای عبور بی‌ضرر در ماده ۹ در راستای تضمین حاکمیت ایران در قلمروهای دریایی است. با توجه به یافته‌های جدول ۱، موارد اشاره شده در ماده ۹ قانون ایران در قانون دیگر کشورها مسبوق به سابق است. پ) موارد اشاره شده در ماده ۱۳ و ۱۶ برای حفظ امنیت ساحلی، محیط زیست و فعالیت‌های اقتصادی منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی لازم است. ایران بایستی تدابیر لازم برای جلوگیری از فعالیت‌های نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی را اتخاذ نماید. ت) برای تعیین حدود منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره با کشورهای مجاور و مقابل نباید فقط به اصل خطوط میانی (کشورهای مقابل) و خطوط با فاصله مساوی (کشورهای مجاور) اکتفاء کرد. لازم است اصول دیگر حقوقی از جمله توافق طرفین، انصاف، تناسب، اصول جغرافیایی و غیرجغرافیایی در تعیین حدود مناطق مزبور با کشورهای همسایه مطمئن نظر باشد. ایران با کشورهای مقابل خود در خلیج فارس از قاعده تناصف استفاده کرده است. با توجه به وجود منابع سرشار هیدروکربنی و فسیلی، لازم است ایران با توجه به سایر ابعاد حقوقی و جغرافیایی

۳- آیین‌نامه راجع به حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبرزی در مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان.

۴- آیین‌نامه نحوه انجام پژوهش‌ها و تحقیقات علمی- دریایی در مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان.

۵- آیین‌نامه راجع به نحوه تعلیق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی.

۶- آیین‌نامه راجع به نحوه صدور مجوز عبور از دریای سرزمینی.

۷- آیین‌نامه راجع به احداث و استفاده از تاسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی.

۸- آیین‌نامه راجع به نحوه صدور مجوز برای اجرای تمرین‌ها و مانورهای نظامی بیگانه در مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره جمهوری اسلامی ایران.

۹- آیین‌نامه راجع به نحوه اجرای حق تعقیب فوری (سامانه ملی قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران).

که در قسمت بالا توضیح داده شود به تحدید حدود با کشورهای که هنوز مرز دریایی را با ایران تحدید نکردند، توجه نماید. ث- حدود مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره در قانون مناطق دریایی مشخص نشده است. ج) در قانون به وضعیت حقوقی تنگه هرمز با توجه به حقوق ترانزیت برای سایر کشورها اشاره نشده است. برای عبور از تنگه‌های بین‌المللی در کشورهای قاره‌ای و ساحلی- برعکس تنگه‌های موجود در کشورهای مجمع‌الجزایری- اصول و مقررات لازم در کنوانسیون منظور نشده است. لازم به ذکر است با ملاحظه مفاد کنوانسیون در مورد عبور ترانزیتی نواقص و ابهامات زیادی دیده می‌شود؛ برای مثال: در مورد نحوه عبور هواپیماها و زیردریایی‌ها کنوانسیون سکوت کرده است و به نظر می‌آید شرایطی که برای عبور شناورها در نظر گرفته شده است برای دیگر وسایل عبوری جاری باشد؛ این در حالی است که نحوه و شرایط عبوری پرنده‌ها و زیردریایی‌ها متفاوت از شناورها است و امکان رهگیری و کنترل کشورهای ساحلی بر وسایل عبوری مزبور کمتر می‌باشد. شاید عدم پیش‌بینی قانون لازم برای عبور ترانزیت در قانون مناطق دریایی ایران به دلیل ملاحظات سیاسی باشد تا به فراخور مقتضیات زمانی تصمیم لازم اتخاذ گردد. چ) در قانون به وضعیت محیط زیست اشاره شده است؛ بالاخص در مواد ۱۴ و ۱۸ به مسئله محیط زیست دریایی توجه شده است؛ لکن مقررات پراکنده داخلی در این زمینه و کنوانسیون کویت از عملکرد اجرایی قابل قبولی برخوردار نیست. آئین‌نامه اجرایی مورد نظر، هنوز تدوین نشده است. ح) مشخص نشدن نحوه اعمال صلاحیت قضایی ایران در قلمروهای دریایی از کاستی‌ها و ظرفیت‌های اعمال نشده قانون است. در واقع باید در آئین- نامه‌های اجرایی و یا سایر قوانین دریایی، صلاحیت قضایی هر یک از سازمان‌های لشکری و کشوری در قبال تخلفات دریایی کشورهای ثالث اعم از تخلفات امنیتی، مالی، بهداشتی، مهاجرتی، گمرکی و ... مشخص گردد. مشخص شدن نحوه برخورد با تخلفات دریایی و سازمان مسئول در این زمینه، موجب تعیین تکلیف سازمان‌های ذیربط در نحوه برخورد با تخلفات دریایی و مسائل امنیتی می‌گردد.

پیشنهادها

با توجه به یافته‌های تحقیق، جهت تحکیم حاکمیت ایران در قلمروهای دریایی پیشنهادهای زیر ارائه می‌گردد:

الف) بهتر است با تغییر قانون، قسمت دوم ماده ۳ قانون مناطق دریایی، جزء دریای سرزمینی محسوب گردد و حق عبور بی‌ضرر حکمفرما باشد و عبارت آب‌های داخلی در این قسمت از قانون حذف گردد. ب) استثنای ذکر شده برای عبور بی‌ضرر در ماده ۹ بهتر است همچنان باقی بماند. با توجه به رویه دیگر کشورها برای کسب اعلان قبلی و اجازه عبور، شرایط امنیتی منطقه و بخصوص وضعیت محیط زیست و حساس خلیج فارس به دلیل اکتشافات فسیلی و حمل و نقلی- شرایط محیط زیست خلیج فارس موجب شده است که از این منطقه به عنوان منطقه ویژه برای آلودگی یاد گردد- اعمال قانونی این ماده لازم می‌باشد. این ماده قانونی موجب فشار به نیروهای نظامی کشورهای منطقه‌ای و فرماندهی‌های دریایی سرزمینی ایران می‌شود و برای امنیت سرزمینی ایران مهم است. پ) موارد اشاره شده در ماده ۱۳ و ۱۶ برای حفظ امنیت نظامی و محیط زیست منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی لازم است و ابقاء قوانین مزبور پیشنهاد می‌گردد. ت) حدود مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره در قانون، با تاکید ویژه بر دریای عمان مشخص شود. ث) مدعی نگارندگان مقاله بر این است با تدوین مقررات لازم برای عبور ترانزیتی امنیت ایران بهتر تامین می‌گردد تا در

شرایط بلا تکلیفی و عدم وجود قوانین لازم. ممکن است عملکرد ایران و عمان در این زمینه با مخالفت کشورهای دریایی رو به رو شود و مفاد کنوانسیون را دستمایه مخالفت خود قرار دهند. دو کشور می‌توانند با استفاده از ظرفیت‌های دیپلماتیک و متون حقوقی کنوانسیون‌های بین‌المللی، وضعیت استراتژیک تنگه هرمز به لحاظ امنیتی، محیط‌زیست، اصل دفاع مشروع و تهدیدات احتمالی، خواستار وضع قوانین لازم برای عبور ترانزیت باشند؛ این قانون‌گذاری نباید منافاتی با حقوق عبور ترانزیت داشته باشد. (ج) بایستی کشورهای منطقه با توجه به وضعیت ویژه خلیج فارس، قوانین ملی و منطقه‌ای مناسبی برای محیط زیست دریایی تصویب و اجرا نمایند و در این زمینه هماهنگی لازم بین قوانین ملی و منطقه‌ای با تشریح مساعی کشورها برقرار گردد. توجه به این نکته زمانی مهم می‌شود که اکتشافات نفتی و گازی، حمل و نقل و ترانزیت مواد فسیلی، ورودی کم آب از طریق تنگه هرمز و حرکت سیکلونی و چرخشی آب، آب شیرین کن‌ها، وجود جزایر مصنوعی، تاسیسات ساحلی و سایر عوامل، وضعیت وخیمی به لحاظ امنیت محیط زیست در این منطقه دریایی ایجاد کرده است. (چ) مسئولین کشور در نهادهای قانون‌گذار و اجرایی باید به اصلاح برخی از مفاد قانون اقدام کرده و زمینه اجرایی شدن هر یک از مفاد را با تقسیم مسوولیت بین سازمان‌های متولی فراهم نمایند.

جدول ۲- تفاوت‌ها، فرصت‌ها، کاستی‌ها و ظرفیت‌های اعمال نشده قانون مناطق دریایی ایران در ارتباط با کنوانسیون

بین‌المللی حقوق دریاها

تفاوت‌های قانونی	فرصت‌ها	کاستی‌ها	ظرفیت‌های اعمال نشده
قسمت دوم از ماده ۳ قانون ایران که آبهای واقع بین جزایر متعلق به خطوط مبدا ایران که فاصله آنها از یکدیگر از دو برابر عرض دریای سرزمینی تجاوز نکند، جزء آبهای داخلی محسوب و تحت حاکمیت جمهوری ایران اسلامی ایران قرار دارد؛ با کنوانسیون تفاوت دارد.	مستقیم ترسیمی	تداخل حقوقی آب‌های داخلی با دریای سرزمینی فعالیت‌های دریایی مشخص نشده است.	ضوابط محیط زیست
استثناهای ذکر شده برای عبور بی‌ضرر در ماده ۹، در ارتباط با موافقت قبلی دولت ایران برای عبور شناورهای جنگی، زیر دریایی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای و هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریایی‌های حامل مواد اتمی و یا خطرناک و یا زیان‌آور برای حفظ محیط زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی از دریای سرزمینی، متفاوت از کنوانسیون است.	موافقت قبلی برای عبور بی‌ضرر کشتی‌های فلات قاره در دریای عمان سرزمینی	عدم تعیین حدود منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره در دریای عمان	آئین نامه‌های اجرایی مورد نظر ماده ۲۲ تصویب نشده است
صلاحیت امنیتی و محیط زیست ذکر شده در ماده ۱۳ قانون ایران برای منطقه نظارت، در کنوانسیون تصریح نشده است و لذا متفاوت با کنوانسیون می‌باشد. صلاحیت امنیتی در این قلمرو، محل مناقشه و تفاوت دیدگاه کشورها شده است.	عدم تعیین قواعد حقوقی مناسب با توجه به عبور ترانزیتی از تنگه هرمز	مشخص نشدن نحوه اعمال صلاحیت قضایی ایران در قلمروهای دریایی	
در رابطه با ممنوعیت فعالیت‌ها و تمرینات نظامی مصرح در ماده ۱۶ و در منطقه انحصاری اقتصادی ایران تصریحی در کنوانسیون نشده است. این مورد هم مناقشه‌ها و تفاوت‌های قانونی کشورها را موجب شده است.			

تشکر و قدردانی

در نگارش این مقاله از نظرات آقایان دکتر نادر ساعد، امید رستمی و کارشناسان اداره اطلاعات جغرافیایی سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح استفاده شده است؛ لذا از آنها سپاسگزاری می‌نمایم. از معاونت پژوهشی دانشگاه تربیت مدرس بخاطر حمایت‌های مادی و معنوی از این پژوهش سپاس و تشکر لازم داریم.

منابع و مأخذ

- ۱) آیین نامه اجرایی قانون مناطق دریایی ایران (۱۳۷۳/۰۸/۱۱). مصوب هیات وزیران.
- ۲) افشردی، محمد حسین (۱۳۸۵). بررسی میزان مطابقت و تفاوت‌های قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۷۲) در خلیج فارس و دریای عمان با کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲). فصلنامه پژوهش‌های جغرافیایی، شماره ۵۹، صص ۱۴۱-۱۶۰.
- ۳) اداره اطلاعات جغرافیایی سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح (۱۳۸۹). نقشه حدود مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان با کشورهای همسایه.
- ۴) تصویب نامه راجع به اعلامیه ضمیمه درباره حد خارجی منطقه انحصاری ماهیگیری ایران در خلیج فارس و دریای عمان (مصوب ۱۳۵۲/۴/۹). مصوب هیات وزیران.
- ۵) چرچیل، رابین و لو، آلن (۱۹۹۱). حقوق بین الملل دریاها، ترجمه بهمن آقایی (۱۳۸۷)، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی وزارت امور خارجه.
- ۶) حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۸۸). خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز. تهران: انتشارات سمت.
- ۷) حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۸۷). جغرافیای سیاسی ایران. تهران: انتشارات سمت.
- ۸) حافظ‌نیا، محمدرضا، کاویانی راد، مراد (۱۳۸۳). افق‌های جدید در جغرافیای سیاسی. تهران: انتشارات سمت.
- ۹) حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۶۹). نقش استراتژیک تنگه هرمز. رساله دکتری در جغرافیای انسانی، به راهنمایی دکتر عزت ... عزتی، تهران: دانشگاه تربیت مدرس.
- ۱۰) حقوق بین الملل دریاها، کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)، ترجمه منصور پورنوری، محمد حبیبی (۱۳۸۳)، تهران: مهد حقوق.
- ۱۱) رامی، محمد و آزموده اردلان، علیرضا (۱۳۸۹). مقایسه تطبیقی سه روش تعیین حدود مرزهای آبی در دریای خزر، مجله مهندسی نقشه برداری و اطلاعات مکانی، شماره سوم، صص ۵۵-۶۱.
- ۱۲) زرنشان، شهرام (۱۳۹۲). شکل‌گیری و شناسایی حقوق بین‌الملل عرفی، تهران: انتشارات گنج دانش.
- ۱۳) ضیائی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۸۱). حقوق بین‌الملل عمومی. تهران: انتشارات کتابخانه گنج دانش.
- ۱۴) طلایی، فرهاد (۱۳۹۰). حقوق بین‌الملل دریاها. تهران: انتشارات جنگل.
- ۱۵) قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی (۱۳۸۹/۶/۱۷). مصوب مجلس شورای اسلامی.
- ۱۶) قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۷۴/۶/۲۲). مصوب مجلس شورای اسلامی.
- ۱۷) قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۷۲/۲/۳۱). مصوب مجلس شورای اسلامی.
- ۱۸) کاظمی، سید علی‌اصغر (۱۳۷۴). ابعاد حقوقی حاکمیت ایران در خلیج فارس. تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه.
- ۱۹) کاظمی، سید علی‌اصغر (۱۳۶۶). مسئله شمول مفاد کنوانسیون جدید حقوق دریاها به کشورهای ثالث غیرعضو. مجله حقوقی «حقوق بین‌الملل»، شماره ۸، صص ۵۳-۷۶.

- ۲۰) لوئیس بی. سون، گوستافسون یوراس. کریستین، ای نويز. جان و فرانکس. اریک (۲۰۱۰). حقوق بین الملل دریاها. ترجمه: محمد حبیبی مجنده (۱۳۹۰)، تهران: انتشارات جنگل.
- ۲۱) معاهده وین در خصوص حقوق معاهدات (۱۹۶۹).
- ۲۲) مقتدر، هوشنگ (۱۳۷۷). حقوق بین الملل عمومی. تهران: انتشارات دفتر مطالعات سیاسی و بین الملل وزارت امور خارجه.
- ۲۳) ممتاز، جمشید و رنجبریان، امیرحسین (۱۳۷۵). تفسیر دوگانه از کنوانسیون حقوق دریاها، قانون مناطق دریایی ایران و اعتراض آمریکا. مجله [دانشکده] حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۳۵.
- 24) Ashley Roch, J. and Smith, R. W. (2012). *Excessive Maritime Claims*, Martinus Nijhoff Pub.
- 25) Berry, D. S. (2010). *Introduction to Maritime Boundary Delimitation*. Retrieved from http://www.cavehill.uwi.edu/clic/loi_module/docs/Dr_Berry_Introduction_to_Maritime_Boundary_Delimitation_2010.pdf. 29/01/2014.
- 26) Division for ocean affairs and the law of the sea of the United Nations. (2011). *Claims to maritime jurisdiction* Retrieved from http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf. 03/12/2013.
- 27) Division for ocean affairs and the law of the sea of the United Nations “Declarations and statements”: Iran’s Declaration Upon signature UNCLOS (10 December 1982), Retrieved from http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#Iran_upon_signatur. 17/01/2014.
- 28) Division for ocean affairs and the law of the sea of the United Nations “Declarations and statements”. Spain’s Declaration Upon signature UNCLOS (4 December 1984), Retrieved from http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#Spain_upon_signature. 17/01/2014.
- 29) Division for ocean affairs and the law of the sea of the United Nations “Declarations and statements”. Serbia and Montenegro Declaration Upon succession (12 March 2001), Retrieved from http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#S&M_Confirmed_upon_succession. 25/02/2014.
- 30) Division for ocean affairs and the law of the sea of the United Nations “Status of the Convention and of the related Agreements” (2014), Retrieved from http://www.un.org/depts/los/reference_files/status2010.pdf. 15/01/2014.
- 31) Division for ocean affairs and the law of the sea of the United Nations “United Nations Convention on the Law of the Sea” (1982). Retrieved from http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. 08/10/2013
- 32) Dundua, N. (2007). *Delimitation of boundaries between adjacent States*. United Nations-The Nippon Foundation Fellow. Retrieved from http://www.un.org/depts/los/nippon/uniff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/dundua_0607_georgia.pdf. 20/01/2014.
- 33) Geng, J. (2012). *The Legality of Foreign Military Activities in the Exclusive Economic Zone under UNCLOS*. *Merkourios*, Vol 28, No 74, pp 22-30.
- 34) Hayashi, M. (2005). *Military and intelligence gathering activities in the EEZ: definition of key terms*. *Marine Policy*, Vol 29, No 2, pp 123-137.
- 35) Harrison, J. (2011). *Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law*. Cambridge University Press.
- 36) Harrison, J. (2008). *Evolution of the law of the sea: developments in law-making in the wake of the 1982 Law of the Sea Convention*. Ph.D Thesis, School of Law, Edinburgh, Edinburgh University. Retrieved from <https://www.era.lib.ed.ac.uk/handle/1842/3230>. 15/11/2013

- 37) Larson, D. L. (1994). Conventional, customary, and consensual law in the United Nations convention on the law of the sea. *Ocean Development & International Law*, Vol 25, No1, pp 75-85.
- 38) Statute of the International Court of Justice. Retrieved from http://legal.un.org/avl/pdf/ha/sicj/icj_statute_e.pdf. 28/11/2013.
- 39) Nelson, L. D. M. (1990). The roles of equity in the delimitation of Maritime Boundaries, *American Journal of International Law*, Vol 84, No 4, pp 837-858.
- 40) Ngantcha, F. (1990). *The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the Sea: The Current Regime of "Free" Navigation in Coastal Waters of Third States*. London, Pinter Publishers.
- 41) Nordquist, M. H. and Moore, J. N. (1995). *Entry into Force of the Law of the Sea Convention*, Martinus Nijhoff Publishers.
- 42) Tanaka, Y. (2012). *The International Law of the Sea*. Cambridge University Press.
- 43) United Nations "Treaty Series". (1958). Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone. (Done at Geneva on 29 April 1958). vol 516, p 205, Retrieved from http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_territorial_sea.pdf
- 44) U.S. Department of State "Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs". (2000). National Claims to Maritime Jurisdiction, *Limits in the Seas*, No 36 (8th Revision).
- 45) U.S. Department of State "Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs". (1992). United States Responses to Excessive National Maritime Claims, *Limitea in the Seas*. No 112.
- 46) U.S. Department of State "Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs". (1994). Iran's maritime claims. *Limits in the Seas*, No 114.
- 47) U.S. Department of State "Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs". (1970). Straight Baselines of the Burma, *Limits in the Seas*, No 14.
- 48) Valencia, M. J. Garmendia, J. M. Ship & Ocean Foundation (SOF) and the East-West Center (EWC). (2003). *the Regime of the Exclusive Economic Zone: Issues and Reponses A Report of the Tokyo Meeting*. Honolulu: East-West Center.
- 49) Van Dyke, J. M. (2004). Military ships and planes operating in the exclusive economic zone of another country. *Maritime Policy*, Vol 28, No 1, pp 29-39.
- 50) Xiaofeng, R. and Xizhong, C. (2005). A Chinese perspective: Military and Intelligence Gathering Activities in the Exclusive E conomic Zone: Consensus and Disagreement II. *Journal of Marine Policy*, Vol 29, No 2, pp 139-146.