

پژوهش‌های جغرافیائی - شماره ۵۹، بهار ۱۳۸۶.

صص ۱۴۱ - ۱۶۰

بررسی میزان مطابقت و تفاوت‌های قانون مناطق دریائی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (۱۳۷۲) با کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲ م)

محمدحسین افشردی* - استادیار دانشگاه امام حسین (ع)
پذیرش مقاله: ۸۳/۱۲/۱۰ تأیید نهائی: ۸۵/۹/۲۹

چکیده

به دنبال مذاکره‌های فراوان در خصوص حقوق و حاکمیت کشورها بر دریاها، در نهایت سومین کنفرانس بین‌المللی، پس از نه سال تلاش، در سال ۱۹۸۲ در جامائیکا، موفق به دستیابی به سند نهائی «کنوانسیون حقوق بین‌المللی دریاها» در ۱۷ فصل و ۳۲۰ ماده گردید. این کنوانسیون با درج ملاحظاتی توسط نماینده اعزامی دولت ایران به امضاء رسیده اما تاکنون به تصویب مجلس شورای اسلامی نرسیده است.

قانون مناطق دریائی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۲ (۱۹۹۳ م) در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسیده است. در این قانون، مصوبه سال ۱۳۵۲ (۱۹۷۳ م) هیأت وزیران در خصوص خط مبدأ آبهای سرزمینی بدون هیچگونه تغییری مورد تأیید و تأکید قرار گرفته است. مقاله حاضر با هدف مقایسه میان قانون مناطق دریائی جمهوری اسلامی ایران با کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و مشخص نمودن مشابهت‌ها، تفاوت‌ها و موارد تنش برانگیز میان این دو سند و بررسی درگیری‌های احتمالی میان ایران و سایر کشورها در صورت تأکید بر بخش‌های خاصی از قانون مناطق دریائی ایران و در نهایت ارائه پیشنهادهایی برای حل مناقشه‌های احتمالی تدوین شده است.

کلیدواژه‌ها: کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، قانون مناطق دریائی ج.ا.ایران، خط مبدأ آبهای سرزمینی، آبهای داخلی، آبهای سرزمینی.

مقدمه

علاقه‌مندی حاکمان و دولتها برای گسترش حیطه حاکم‌بودن خویش بر دریاها سابقه‌ای بسیار طولانی دارد، اما توجه قدرتهای استعماری اروپا در نیمه دوم قرن پانزدهم به کشف مناطق جدید و تصرف سرزمینهای تازه، باعث افزایش فوق‌العاده این توجهات به سوی دریاها شد. قدرتهای دریایی یکی پس از دیگری، حاکم بودن بر آبهای جهان را در اختیار گرفتند و در جهت افزایش این قدرت کمترین حقوق را برای دولتهای ساحلی قایل شدند. در مقابل، دولتهای ساحلی برای تأمین امنیت خویش، بهره‌برداری از منابع دریایی و بعدها منابع زیر بستر (در جهت افزایش تسلط خود) بر میزان بیشتری از آبهای ساحلی کوشش

می کردند. بحثها و کشمکش های فراوانی طی قرن هفدهم تا قرن حاضر بین دولتها در این زمینه وجود داشته که گاهی اوقات به درگیریهای نیز منجر شده است.

پس از جنگ جهانی اول و با تشکیل جامعه ملل، اولین کنوانسیون حقوق دریاها در سال ۱۹۳۰م. در شهر لاهه تشکیل شد که به هیچ گونه تفاهمی دست نیافت اما طرح مسأله در میان کشورها به عنوان اولین قدم قابل توجه بود. سازمان ملل متحد نیز با تشکیل دو کنفرانس در سالهای ۱۹۵۸م. و ۱۹۶۰م. تلاش کرد تا به اتفاق نظری در مورد حقوق بین الملل دریاها دست پیدا کند که توفیق چندانی را به همراه نداشت.

ارائه پیشنهاد دکتر آروید پاردو^۲ نماینده مالت در سازمان ملل در سال ۱۹۶۷م. (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۳۷) جرقه ای بود تا سومین کنفرانس در این مورد آغاز به کار کند. کنفرانس سوم بین المللی حقوق دریاها از سال ۱۹۷۳م. آغاز به کار کرد و طی ۹ سال ۱۱ اجلاس را در شهرهای مختلف جهان برگزار کرد تا اینکه در نهایت سال ۱۹۸۲م. نمایندگان ۱۱۹ کشور جهان در جامائیکا سند نهایی کنفرانس تحت عنوان "کنوانسیون حقوق بین الملل دریاها" را (که مشتمل بر ۱۷ فصل و ۳۲۰ ماده بود) امضاء کردند. جمهوری اسلامی ایران نیز از جمله این کشورها بود که ضمن امضای کنوانسیون، موارد اختلاف نظر خود را به عنوان سند ضمیمه تقدیم کرد. (چرچیل ولو، ۱۳۷۶، ص ۶۴۹). لازم الاجراء بودن این کنوانسیون موکول به تأیید حداقل ۶۰ مجلس قانونگذاری در کشورهای مختلف بود که تا به حال مجالس بیش از ۷۰ کشور جهان آن را تصویب کرده اند. لذا مفاد این کنوانسیون برای اعضای آن لازم الاجراء است و کشورهای غیر عضو نیز نباید اقدامی برخلاف آن انجام دهند.

در کشور ایران، در سال ۱۳۱۳ ه. ش. (۱۹۳۳ م.)، اولین قانون مناطق دریایی تصویب شد و پس از آن دومین قانون در سال ۱۳۳۸ (۱۹۵۹ م.) به تصویب مجلس وقت رسید.

قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱ مجلس شورای اسلامی، سومین و کاملترین قانون مناطق دریایی است که در کشور ما تصویب شده است. علاوه بر قوانین فوق، در سال ۱۳۵۲ ه. ش. هیأت وزیران وقت، تصویب نامه ای درباره خط مبدأ آبهای داخلی و سرزمینی ایران داشت که در قانون سال ۱۳۷۲ مجلس نیز مورد تأیید و استناد قرار گرفت.

در نوشتار حاضر ضمن مقایسه قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (مصوب ۱۳۷۲ مجلس شورای اسلامی) با کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین الملل دریاها، پس از بررسی وضعیت سازمان سیاسی فضا و حدود هر یک از مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، تراحمها، تفاوتها و تشابهات قانون مصوب مجلس با مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ را مشخص کرده، فرضیه های احتمالی بروز تنش در روابط ایران با سایر دول ناشی از اجرای قانون مزبور پیش بینی و راهحلهایی برای رفع معضلات احتمالی ارائه می شود.

لازم به ذکر است برای جلوگیری از تکرار نام کامل، در این نوشته برای قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲ مجلس شورای اسلامی، لفظ قانون و برای کنوانسیون حقوق بین الملل دریاها ۱۹۸۲، لفظ کنوانسیون ذکر می شود.

2. Dr.Arvid Pardo

الف) سازمان سیاسی فضا و محدوده هر یک از مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در آبهای خلیج فارس و دریای عمان برابر مفاد قانون مصوب مجلس (نقشه، ص ۱۶۴):

در ماده ۳ قانون، خط مبدأ دریای سرزمینی در خلیج فارس و دریای عمان برابر مصوبه ۱۳۵۲/۴/۳۱ هیأت وزیران اعلام شده است، لذا با استفاده از متن این مصوبه (کاظمی، ۱۳۶۸، ۱۰۴ - ۱۰۰) ۲۵ نقطه ذکر شده بر روی نقشه پیاده شده و با اتصال این نقاط خط مبدأ در مناطق دریایی ایران ترسیم شده است. سپس با احتساب هر مایل دریایی ۱۸۵۲ متر و میزان ۲ مایل دریای سرزمینی و اینکه برابر قانون فوق هر کدام از جزایر ایران دارای دریای سرزمینی مخصوص به خود می‌باشند، حد دریای سرزمینی ترسیم شده است. تحدید حدود فلات قاره بین ایران و تعدادی از کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس ذیل بررسی ماده ۱۹ قانون، در صفحات بعدی عنوان می‌شود.

ب) (تزامنها، تفاوتها و تشابهات قانون مناطق دریایی ج.ا.ا با مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها. برای بررسی این نکات به این ترتیب عمل خواهد شد که ابتدا متن مواد قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (که در تاریخ ۱۳۷۲/۱/۳۱ در مجلس شورای اسلامی تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسید) ذکر می‌شود. سپس آن ماده با مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها سنجیده می‌شود^۱

۱- دریای سرزمینی^۲

ماده ۱- حاکمیت، جمهوری اسلامی ایران خارج از قلمرو خشکی و آبهای داخلی و جزایر خود در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان بر منطقه‌ای از آبهای متصل به خط مبدأ که دریای سرزمینی نامیده می‌شود نیز حاکمیت دارد. این حاکمیت همچنین شامل فضای فوقانی، بستر و زیر بستر دریای سرزمینی می‌باشد.

در ماده ۲ کنوانسیون در این باره آمده است: (متن کنوانسیون: ۳)

«حق حاکمیت هر دولت در خارج از قلمرو خشکی و آبهای داخلی، شامل منطقه‌ای از دریای چسبیده به سواحل است که دریای سرزمینی نامیده می‌شود. این حق شامل فضای فوقانی، کف و زیرکف دریای سرزمینی نیز می‌شود. روش اعمال حق حاکمیت مزبور مطابق شرایط مصرحه در مواد مختلف این قرارداد و سایر قواعد بین‌المللی خواهد بود».

نظر به متن ماده ۲ کنوانسیون، ماده ۱ قانون با آن تشابه دارد، الا بحث جزایر که در ماده مربوط به آن بحث خواهد شد و همچنین در ماده ۲ کنوانسیون حق کشورهای مجمع‌الجزایر نیز ذکر شده که در اینجا نیامده است و نیازی به ذکر آن نبوده است.

ماده ۲- حد خارجی، عرض دریای سرزمینی از خط مبدأ ۱۲ (دوازده) مایل دریایی می‌باشد. مایل دریایی برابر ۱۸۵۲ متر است. جزایر متعلق به ایران اعم از اینکه داخل و یا خارج دریای سرزمینی باشند، طبق این قانون دارای دریای سرزمینی مخصوص به خود می‌باشند.

۱ به لحاظ ضرورت ترجمه متن به وسیله یک حقوق‌دان و عدم دستیابی نگارنده به ترجمه حقوقی آن تاکنون سعی شده است تا علاوه بر مراجعه مستقیم به متن کنوانسیون در ارجاع مطلب به کتابهایی که حقوق‌دانان نوشته‌اند، استناد شود.

۲ در این نوشتار متن مواد قانون مصوب با حروف یاقوت سیاه پوینت ۱۰، ترجمه متن مواد کنوانسیون با حروف بدر نازک پوینت ۱۱ و نوشته‌های نگارنده با حروف عادی آمده است.

در مورد عرض دریای سرزمینی کشور ایران از هنگام تصویب قانون ۸ ماده‌ای سال ۱۳۳۸ در مجلس شورای ملی سابق عرض ۱۲ مایل را برای دریای سرزمینی انتخاب و آن را به همگان اعلام کرده است. (کاظمی، ۱۳۶۸، ۶۲). در متن ماده ۳ کنوانسیون نیز عرض ۱۲ مایل برای دریای سرزمینی تمام کشورهای ساحلی پذیرفته شده است. (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۱۲۶). در این صورت در بحث عرض دریایی سرزمینی قانون ج.ا.ا با کنوانسیون ۱۹۸۲م. حقوق دریاها مشابهت دارد. درباره جزایر در ماده ۱۲۱ کنوانسیون ۱۹۸۲م. حقوق دریاها آمده است: «کلیه جزایر علی‌الاصول می‌توانند برای کلیه مناطق دریایی شامل دریای سرزمینی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره خط مبدأ داشته باشند. اما در همین کنوانسیون برای صخره‌هایی که قادر نیستند تا جمعیت یا حیات اقتصادی خودشان را داشته باشند، یک استثناء قائل شده‌اند (متن کنوانسیون: ۴۸).

با توجه به ماده ۱۲۱ کنوانسیون، جزایر ج.ا.ا در خلیج فارس دو دسته‌اند:

۱) جزایری که دارای حیات اقتصادی یا جمعیت می‌باشند؛

۲) جزایری که به هر دلیل تاکنون مسکونی نشده یا تأسیساتی ندارند؛

برای اینکه جزایر بند ۱ فوق دارای دریای سرزمینی مخصوص به خود باشند، هیچ مانعی نیست. اما درباره جزایر دسته دوم ممکن است از طرف کشورهای چون عراق، کویت و امارات عربی متحده که مرز فلات قاره بین آنها و ج.ا.ا تعیین نشده، دارا بودن دریای سرزمینی برای این جزایر مورد شبهه قرار گیرد. در این صورت هیأت نمایندگی ج.ا.ا در کنوانسیون ۱۹۸۲م. حقوق دریاها در جامائیکا و در ماده ۵ اعلامیه نهایی خود ذکر می‌کند:

«جزایر کوچک واقع در دریاها بسته و نیمه بسته که می‌توانند بالقوه مسکونی گردیده یا حیات اقتصادی برای خود داشته باشند، لیکن به علت شرایط جوی، کمبود منابع و یا سایر محدودیتها هنوز توسعه لازم نیافته‌اند، در شمول مقررات پاراگراف ۲ ماده ۱۲۱ درباره رژیم جزایر قرار گرفته و لذا در تحدید حدود مناطق مختلف دریایی کشورهای ساحلی ذینفع، تأثیر کامل دارند». (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۶۵۲).

با توجه به این نظریه که به طور رسمی در محل کنوانسیون اعلام و به عنوان سند ثبت شده است، دیگر جای هیچ گونه شبهه‌ای در اینکه تمامی جزایر ج.ا.ا در خلیج فارس برای خود دارای دریای سرزمینی می‌باشند، باقی نمی‌ماند.

ماده ۳- خط مبدأ، محاسبه خط مبدأ دریای سرزمینی در خلیج فارس و دریای عمان همان است که در تصویب نامه هیأت وزیران به شماره ۶۷-۲/۲۵۰ مورخ ۳۱/۴/۱۳۵۲ تعیین شده است (مصوبه مذکور ضمیمه این قانون می‌باشد). 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 دریایی سرزمینی تجاوز نکند) جزو آبهای داخلی محسوب می‌شود و تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران است.

الف) استناد به خط مبدأ تصویب شده در بیست سال قبل در ایران در این قانون خود موجب استحکام بیشتر آن می‌شود؛ زیرا در حقوق بین الملل هر چه استنادها سابقه بیشتری داشته باشند به طبع از قوت بیشتری نیز به عنوان یک رویه عمل شده برخوردار می‌شوند؛

ب) قبل از تصویب خط مبدأ در سال ۱۳۵۲ هـ. ش. و با فاصله کمی از آن، حد فلات قاره بین ایران و عربستان سعودی، ایران و قطر، ایران و بحرین، ایران و عمان و ایران با امیرنشین دویی تحدید شده، لکن در ترسیم این حدود بنابه توافق طرفین مبدأ محاسبه تعیین شده است (در بحث فلات قاره توضیح داده خواهد شد) اما به علت عدم پذیرش خط مبدأ مورد نظر ایران به وسیله کویت و سایر امارات عربی متحده و عراق حد فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران با این کشورها تعیین نشده است؛

ج) در متن کنوانسیون، آبهای واقع بین خط مبدأ دریای سرزمینی و قلمرو خشکی به عنوان آبهای داخلی پذیرفته شده است؛

د) ممکن است این ابهام ایجاد شود که خط مبدأ ترسیم شده به وسیله ایران بخصوص در خلیج فارس با دست و دلبازی ترسیم شده 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 (کاظمی، ۱۳۶۸، ۱۰۲ - ۱۰۴) چون در بند ۳ ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ آمده است: «خطوط مبدأ ترسیمی نمی‌بایست به مقدار زیادی از امتداد معمولی ساحل منحرف باشد و حدود پیشروی آبهای محصور در داخل این خطوط می‌بایست تا حد امکان متصل به قلمرو خشکی باشد تا مشمول نظام آبهای داخلی شود».

درباره این اشکال احتمالی باید گفت :

اولاً - کنوانسیون در بند ۲ ماده ۸ تأکید دارد چنانچه قسمتهایی از دریا که در گذشته جزء آبهای سرزمینی یا دریای آزاد بوده و با ترسیم خطوط مبدأ جدید محصور شده و جزو آبهای داخلی قرار گرفته مشمول حق عبور بی‌ضرر خواهد بود. (کاظمی، ۱۳۶۸، ۱۰۲ - ۱۰۴).

ثانیاً - در موارد وجود تردید، روش سایر کشورها در شناسایی یا مخالفت با آن نقش مهمی در تعیین اعتبار خط مبدأ دارد. (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۹۰). در حالی که اقدام ایران در تعیین خطوط مبدأ در سال ۱۳۵۲ نوعاً مورد اعتراض سیاسی یا حقوقی قرار نگرفته است (کاظمی، ۱۳۶۸، ۱۰۴) و به صورت واقعیت پذیرفته شده‌ای از سوی جامعه بین‌الملل در آمده است .

ه) در مورد بخش آخر این ماده قانون که آبهای بین جزایر متعلق به ایران را که فاصله آنها از یکدیگر از دو برابر عرض دریای سرزمینی تجاوز نکند، جزو آبهای داخلی و تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران محسوب شده باید گفت: بر این اساس آبهای بین جزایر فارور، بنی فارور و سیری جزو آبهای داخلی ایران قرار می‌گیرد. لازم به توضیح است که فاصله جزایر قشم، تنب بزرگ، تنب کوچک و ابوموسی در یک خط شمالی - جنوبی نسبت به هم از دو برابر عرض دریای سرزمینی (۲۴ مایل دریایی) کمتر است و جزو آبهای داخلی محسوب می‌شود. همچنین فاصله جزایر فارور، بین فارور و سیری نیز به همین ترتیب در یک خط شمالی - جنوبی کمتر از ۲۴ مایل است و جزو آبهای داخلی ایران محسوب می‌شود که برابر ضوابط آبهای داخلی ورود ناوهای نظامی بیگانه بدون کسب اجازه قبلی از دولت ایران به این منطقه ممنوع است. ورود کشتی‌های تجارتي نیز به این منطقه منوط به پذیرش مقررات وضع شده به وسیله جمهوری اسلامی ایران و تابع ضوابط خاصی است. در حالی که منطقه شمال جزیره فارور مسیر اصلی عبور کشتی‌های تجاری، نظامی و مسیر اصلی عبور دریایی از شرق به غرب می‌باشد و همه روزه تعداد بسیار زیادی شناور از انواع مختلف از این منطقه عبور می‌کنند. همچنین فاصله دو مجموعه جزایر مذکور از هم، یعنی ابوموسی از سیری در یک خط شرقی - غربی و فارور از تنب کوچک از دو برابر عرض آبهای سرزمینی بیشتر است که جزو آبهای آزاد بین‌المللی محسوب می‌شود و ناوهای بیگانه در میان این مجموعه جزایر می‌توانند به طور آزادانه مستقر شوند (نقشه ۲).

با توجه به مسأله فوق، بررسی مواد ۴۶، ۴۷، ۴۸، ۴۹ و ۵۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (که در مورد کشورهای مجمع الجزایری وضع شده) نشان می دهد که صرفاً کشورهای مجمع الجزایری می توانند سواحل جزایر بیرونی خود را به یکدیگر متصل کرده، به عنوان خط مبدأ قرار دهند و آبهای بین جزایر را داخلی اعلام کنند.

ماده ۴۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ کشور مجمع الجزایری را به عنوان « کشوری که تمام آن از یک یا چند مجمع الجزایر تشکیل شده و ممکن است شامل جزایر دیگری نیز باشد، تعریف می کند» در همین ماده آمده است (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۱۸۵).

«گروهی از جزایر، از جمله بخشهایی از جزایر است که آنها و سایر عوامل طبیعی را چنان به یکدیگر مرتبط می کند که این جزایر، آنها و سایر عوامل طبیعی یک واحد جغرافیایی، اقتصادی و سیاسی را تشکیل بدهند و از لحاظ تاریخی این چنین تلقی شده باشد».

همچنین ماده ۴۷ (۱) از کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می کند:

«کشور مجمع الجزایری می تواند با استفاده از خطوط مبدأ مستقیم مجمع الجزایری، دورترین نقاط پیشرفته ترین جزایر و صخره های مجمع الجزایر را به هم متصل کند».

این خطوط آن گاه به عنوان خطوط مبدأ محسوب می شوند که عرض دریای سرزمینی کشور مجمع الجزایری، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره آن کشور با آن اندازه گیری شود (ماده ۴۸، کنوانسیون ۱۹۸۲) (متن کنوانسیون: ۱۸).

از طرف دیگر تعیین مناطق پیش گفته (آبهای بین جزایر با فاصله کمتر از ۲۴ مایل) به عنوان آبهای داخلی از طریق خطوط مبدأ کشورهای ساحلی نیز امکان پذیر نیست .

لذا در مجموع به نظر می رسد این بخش از ماده ۳ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران با کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تفاوت و به علت ایجاد اختلال در مسیر رفت و آمد دریایی تراحم دارد. البته آقای دکتر کاظمی مسأله را چندان جدی نگرفته و می نویسد:

«شاید تطبیق این وضعیت خاص با مواد ۴۷، ۴۸، ۴۹ و به ویژه ۵۰ کنوانسیون جدید حقوق دریاها در خصوص مجمع الجزایرها کمی مشکل باشد، اما تردیدی نیست که ایران به اتکای قوانین مذکور می تواند نوع خاص حاکمیت خود را در این منطقه، که بطور تصادفی معبر ورودی و خروجی جداسازی پذیرفته شده به وسیله ایمو نیز است، اعمال کند» (کاظمی، ۱۳۶۸، ۱۰۶). او در جای دیگر این رویه را مورد تأیید اکثر مراجع حقوقی دانسته است. (همان)

ماده ۴ - تحدید حدود در مواردی که دریای سرزمینی ایران با دریای سرزمینی دول مجاور یا مقابل تداخل پیدا کند، مادامی که ترتیب دیگری بین طرفین توافق نشده باشد، حد فاصل بین دریای سرزمینی ایران و آن کشور خط منصفی است که کلیه نقاط آن از نزدیکترین نقاط خطوط مبدأ طرفین به یک فاصله باشد.

این مورد بین ایران و عمان در منطقه تنگه هرمز پیش آمده است. در این منطقه دریای سرزمینی ج.ا.ا از جنوب جزیره لارک و دریای سرزمینی عمان از شمال جزیره ام القوین آغاز می شود و چون فاصله دو جزیره مذکور از هم حدود ۵/۲۰ مایل دریایی است، در نتیجه دریای سرزمینی دو کشور در تنگه هرمز به طول حدود ۱۶ مایل متداخل شده است (حافظ نیا، ۱۳۷۱، ۴۰۰).

در این مورد برابر ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها خط منصف بین خطوط مبدأ دو کشور حد دریای سرزمینی هر یک از کشورها را مشخص خواهد کرد (کاظمی، ۱۳۶۸، ۷۵) و (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۱۳۱).

- با توجه به این ماده (۱۵) از کنوانسیون ماده ۴ قانون مناطق دریای ج.ا.ا با کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) مطابقت دارد.
- ماده ۵ - عبور بی‌ضرر. عبور شناورهای خارجی به استثنای موارد مندرج در ماده ۹ از دریای سرزمینی ایران مادامی که مخل نظم، آرامش و امنیت کشور نباشد، تابع اصل عبور بی‌ضرر است.
- این ماده مطابق بند (۱) ماده ۱۸ کنوانسیون می‌باشد (متن کنوانسیون: ۷).
- ماده ۶ - شرایط عبور بی‌ضرر عبور شناورهای خارجی در صورت مبادرت به هر یک از اقدامات زیر بی‌ضرر تلقی نشده و بر حسب مورد مشمول مقررات جزایی و مدنی خواهد بود.
- الف - هر گونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال جمهوری اسلامی ایران یا اقدام به هر نحو دیگری که ناقض اصول حقوق بین‌الملل باشد؛
- ب - اقدام به تمرین یا مانور با هر گونه سلاح؛
- ج - جمع‌آوری هر گونه اطلاعاتی که به زیان امنیت ملی، امور دفاعی یا منافع اقتصادی کشور باشد؛
- د - پرواز، فرود و انتقال هر نوع هواپیما و هلی‌کوپتر و ادوات نظامی و نیرو به واحدهای شناور دیگر و ساحل؛
- ه - نقل و انتقال افراد، بارگیری یا تخلیه هر نوع کالا و پول بر خلاف قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران؛
- و - ایجاد هر نوع آلودگی محیط زیست دریایی بر خلاف مقررات جمهوری اسلامی ایران؛
- ز - هر گونه فعالیت صیادی و بهره‌برداری از منابع دریایی؛
- ح - انجام هر نوع پژوهش علمی، نقشه‌برداری، لرزه‌نگاری و نمونه برداری؛
- ط - ایجاد اختلال در سیستمهای ارتباطی یا سایر تأسیسات کشور؛
- ی - انجام هر نوع فعالیت دیگری که لازمه عبور کشتی نباشد؛
- این ماده با بند (۲) ماده ۱۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مطابقت دارد (متن کنوانسیون: ۷).
- ماده ۷ - مقررات تکمیلی، به منظور حفظ مصالح کشور و حسن اجرای عبور بی‌ضرر، دولت جمهوری اسلامی ایران بر حسب مورد مقررات ضروری دیگر را وضع خواهد کرد.
- برابر ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ که حق حاکمیت دولت ساحلی بر دریای سرزمینی را مطرح می‌کند، حق قانونگذاری مندرج در ماده ۷ قانون مصوب مجلس شورای اسلامی با کنوانسیون ۱۹۸۲ تطابق دارد. ماده ۲۱ کنوانسیون نیز در مورد حق قانونگذاری دولت ساحلی برای دریای سرزمینی صراحت دارد.
- ماده ۸ - تعلیق عبور بی‌ضرر، به منظور دفاع از امنیت و بنا به مصالح عالی کشور دولت جمهوری اسلامی ایران می‌تواند عبور و توقف کلیه شناورهای خارجی را در قسمتهایی از دریای سرزمینی به حالت تعلیق در آورد.
- این ماده نیز با روح کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مطابقت دارد. نظر به حاکم بودن دولت ساحلی بر دریای سرزمینی و حق وضع قوانین برای تأمین امنیت خود، در صورتی که در مدت خاصی به عللی در دفاع از امنیت تعلیق عبور بی‌ضرر، ضرورت یابد، دولت ساحلی می‌تواند این کار را انجام دهد. آقای دکتر کاظمی در این زمینه معتقد است:

«ممکن است دولت ساحلی بنا به مصالح ویژه مملکتی یا امنیتی حق عبور بدون ضرر را در بعضی مناطق معین دریای سرزمینی به طور موقت معلق یا ممنوع کند. برای اینکه این ممنوع بودن جنبه حقوقی و اجرایی داشته باشد، باید برای تمام کشتیها، متعلق به هر دولتی، لازم الاجراء باشد و مراتب ممنوعیت نیز به طور رسمی در مراجع بین‌المللی منتشر شده باشد.

کلیه کشتیها و شناورهای که از مزایای حق عبور بی‌ضرر بهره می‌گیرند، موظف به رعایت قوانین و مقررات وضع شده به وسیله دولت ساحلی و سایر مقررات بین‌المللی اند» (کاظمی، ۱۳۶۸، ۷۹).

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 یا خطرناک و یا زیان آور 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 بر افراشته عبور نمایند.

الف - عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی کشورها مسأله بسیار بحث‌انگیزی در جریان کنوانسیونهای قبلی و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها بوده است و علی‌رغم افزایش تعداد کشورهای 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 اعضای لزوم کسب اجازه برای عبور شناورهای جنگی از آبهای سرزمینی در متن کنوانسیون گنجانده نشده است. در حال حاضر کشورهای ساحلی به نوعی این حق را برای خود قائل می‌باشند که در صورت ضرورت مانع حرکت کشتیهای جنگی در آبهای سرزمینی خود شوند و قدرتهای دریایی نیز تمایلی به کسب اجازه ندارند. در این صورت به‌طور عملی و به‌طور معمول با هماهنگی عناصر سطح پایین دو کشور این حرکات صورت می‌گیرد (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۱۳۷ و ۱۵۰) (نقل به مضمون). در این صورت 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 حرکت آن در سطح آب با کسب اجازه از مقامات دولت ساحلی در کنوانسیون ذکر نشده است. لذا این بخش نیز با کنوانسیون تفاوت دارد.

در مورد شناورهای با سوخت هسته‌ای، هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریاییهای حامل مواد اتمی یا خطرناک و یا زیان آور برای حفظ محیط زیست باید گفت: «حق عبور بی‌ضرر چنین کشتیهای در ماده ۲۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ به شرطی پذیرفته شده است که کشتیهای مزبور و کشتیهای حامل مواد هسته‌ای یا خطرناک یا سمی دارای مدارک خاصی باشند و اقدامات احتیاطی مورد توافق بین‌المللی (مثل مقررات کنوانسیون ۱۹۷۴ ایمنی در دریا) را به هنگام استفاده از حق عبور بی‌ضرر به عمل آورند. دول ساحلی نیز محق‌اند که از این گونه کشتیها بخواهند از مسیرهای دریایی مشخصی که در دریای سرزمینی آنها تعیین شده است، عبور کنند» (ماده ۲۲ بند ۲ کنوانسیون ۱۹۸۲) (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۱۴۶ و متن کنوانسیون: ۹) محدود بودن عبور شناورهای تحقیقاتی نیز با توجه به اینکه انجام تحقیقات در آبهای سرزمینی کشور ساحلی برابر بند ماده ۱۹ کنوانسیون شامل عبور بی‌ضرر نمی‌شود، قابل توجه می‌باشد.

ماده ۱۰ - صلاحیت کیفری، تعقیب، رسیدگی و مجازات جرایم ارتكابی در کشتیهای در حال عبور از دریای سرزمینی در موارد زیر در صلاحیت مراجع قضایی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

الف - چنانچه آثار و عواقب جرم متوجه جمهوری اسلامی ایران شود؛

- ب - چنانچه جرم ارتكابی محل صلح و آرامش داخلی و یا نظم عمومی دریای سرزمینی باشد؛
- ج - چنانچه فرمانده کشتی یا نماینده دیپلماتیک یا کنسولی دولت صاحب پرچم کشتی تقاضای کمک و رسیدگی کند؛
- د - چنانچه رسیدگی و تعقیب برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و روان گردان ضروری باشد .
- مفاد این ماده از قانون با بند ۱ ماده ۲۷ کنوانسیون مطابقت دارد (متن کنوانسیون حقوق دریاها، ماده ۲۷، ۱۱) .
- ماده ۱۱ - صلاحیت مدنی، مقامات ذیصلاح دولت جمهوری اسلامی ایران می‌توانند در موارد زیر به منظور اجرای قرار تأمین و یا احکام محکومیت، نسبت به متوقف کردن، تغییر مسیر و یا توقف کشتی و بازداشت سرنشینان آن اقدام کنند.
- الف - کشتی از آبهای داخلی ایران خارج و در دریای سرزمینی در حرکت باشد؛
- ب - کشتی در دریای سرزمینی ایران متوقف باشد؛
- ج - کشتی در حال عبور از دریای سرزمینی باشد مشروط بر اینکه منشأ قرار تأمین و یا حکم محکومیت، تعهدات و یا الزامات ناشی از مسئولیت مدنی همان کشتی باشد .
- مفاد این ماده از قانون با مفاد ماده ۲۷ و ۲۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مطابقت دارد.^۱

۲- منطقه نظارت

- ماده ۱۲ - تعریف، منطقه نظارت منطقه‌ای است در مجاورت دریای سرزمینی که حد خارجی آن از خط مبدأ ۲۴ مایل دریایی می‌باشد .
- در بند ۱ ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ منطقه نظارت به عنوان منطقه‌ای در مجاورت دریای سرزمینی تعریف شده است. در بند ۱ ماده ۳۳ کنوانسیون نیز قید می‌شود که عرض منطقه دریای سرزمینی و منطقه نظارت روی هم نباید بیش از ۲۴ مایل نسبت به خط مبدأ فراتر رود (ماده ۳۳ کنوانسیون حقوق دریاها، ص ۱۳ متن کنوانسیون). در این صورت این ماده با متن کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مطابقت دارد.
- 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 متخلفان، دولت جمهوری اسلامی ایران در منطقه نظارت اقدامات لازم را معمول خواهد داشت .
- در ماده ۳۳ بند (۱) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها آمده است :
- دولت ساحلی می‌تواند کنترل لازم را در موارد زیر اعمال کند :
- الف - جلوگیری از نقض مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی در قلمرو یا دریای سرزمینی خود؛
- ب - مجازات نقض مقررات فوق در قلمرو خود یا دریای سرزمینی ...» (کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)، ۱۳، چرچیل ولو- ۳۶۷، ۲۰۷)؛
- گسترش حیطة صلاحیت مدنی و کیفری دولت جمهوری اسلامی ایران از آبهای سرزمینی به آبهای منطقه نظارت تحت عنوان پیشگیری در قانون آمده که در متن کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها ذکر نشده و در این مورد با قانون تفاوت دارد .

۱ حقوق بین‌الملل دریاها، ص ۱۵۶ ابتدا ۳ مورد حق فوق را در ماده ۲۰ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو ذکر می‌کند و در ص ۱۵۷ می‌نویسد: همین قواعد تقریباً کلمه به کلمه در مواد ۲۷ و ۲۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ (ص ۱۱ و ۱۲) ذکر شده است.

۳- منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره

ماده ۱۴ - حقوق حاکمه و صلاحیت در منطقه انحصاری اقتصادی، حقوق حاکمه و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران در ماورای دریای سرزمینی که منطقه انحصاری اقتصادی نامیده می شود، به شرح زیر اعمال می شود:

الف - اکتشاف و بهره برداری و حفاظت و اداره کلیه منابع طبیعی جاندار و بیجان بستر و زیربستر دریا و آبهای روی آن و انجام سایر فعالیتهای اقتصادی مرتبط با بهره برداری از آب، باد و جریانهای دریایی جهت تولید انرژی . حقوق مذکور در این منطقه انحصاری است .

ب - وضع و اجرای قوانین و مقررات مناسب به ویژه در زمینه فعالیتهای زیر :

۱ - احداث و استفاده از جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات و بناها و تعبیه کابل و لوله های زیردریایی و تعیین حریمهای امنیتی و ایمنی مربوط ؛

۲ - انجام هر گونه پژوهش ؛

۳ - حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی ؛

ج - اعمال حقوق حاکمه که به موجب معاهدات بین المللی و منطقه ای تفویض شده است .

۱ - طبق ماده ۵۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حد داخلی منطقه انحصاری اقتصادی، حد خارجی دریای سرزمینی است. (چرچیل ولو، ۳۶۷، ۲۴۸). لذا بخش اول ماده قانون فوق که منطقه انحصاری اقتصادی را ماورای دریای سرزمینی تعریف کرده با متن کنوانسیون مطابقت دارد .

۲- طبق ماده ۵۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حد خارجی منطقه انحصاری اقتصادی نباید بیش از ۲۰۰ مایل دریایی با خط مبدأ دریای سرزمینی فاصله داشته باشد (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۲۴۸). نظر به اینکه در بخش شرقی دریای عمان در منطقه چابهار امکان گسترش منطقه انحصاری اقتصادی تا این حد وجود دارد لکن در قانون مصوب مجلس ذکری از این حد نشده است و قانون در این مورد دارای نقص می باشد.

۳- دولت ساحلی دارای حقوق حاکمه برای اکتشاف فلات قاره و بهره برداری منابع طبیعی آن است (بند ۱ ماده ۷۷ کنوانسیون).

۴- این حقوق انحصاری است؛ یعنی هیچ دولت دیگری بدون جلب رضایت دولت ساحلی نمی تواند اقدام به فعالیتهای مزبور کند (بند ۲ ماده ۷۷ کنوانسیون حقوق دریاها) .

۵- حقوق دولت ساحلی در فلات قاره منوط به اشغال یا اعلام دولت ساحلی نیست بلکه ذاتاً به دولت ساحلی تعلق دارد (بند ۳ ماده ۷۷ کنوانسیون).

با توجه به موارد فوق دولت ساحلی می تواند با وضع قوانین و مقرراتی شرایط اکتشاف و بهره برداری را تعیین کند (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۲۳۷) .

ماده ۷۹ کنوانسیون به سایر دول اجازه داده است تا به شرط رعایت اقدامات مربوط به حقوق اکتشافات و بهره برداری و سایر شرایط معقول در محدوده فلات قاره دولت ساحلی در زیر دریا اقدام به کابل کشی و لوله گذاری کنند . (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۲۳۸). طبیعی است که دولت ساحلی برای حفظ حق اکتشاف، بهره برداری و سایر شرایط معقول و حفظ ایمنی در منطقه نسبت به وضع قوانین در این مورد اقدام کند.

حقوق دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی که مربوط به منابع طبیعی زنده و غیرزنده و سایر فعالیتهای اقتصادی است و در انحصار دولت ساحلی است در ماده ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها ذکر شده است .

موارد دیگر از جمله احداث و استفاده از جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات و بناها نیز در ماده ۶۰ کنوانسیون جزو صلاحیت دولت ساحلی قرار گرفته است (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۲۵۵، ۲۵۷).

با توجه به موارد فوق ماده ۱۴ قانون مصوب مجلس با متن کنوانسیون ۱۹۸۲ مطابقت دارد، اما امکان تکمیل آن در منطقه نظارت ج.ا.ا در دریای عمان وجود دارد .

ماده ۱۵ - حقوق حاکمه و صلاحیت در فلات قاره و حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران نسبت به فلات قاره که دنباله طبیعی قلمرو خشکی و شامل بستر و زیر بستر مناطق دریای مجاور و ماورای دریای سرزمینی ایران می‌باشد نیز طبق مفاد ماده ۱۴ بر حسب مورد اعمال می‌شود.

در مورد میزان انطباق مفاد این متن کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در ماده (۱۴) بررسی شد. مفاد ماده ۱۵ با متن کنوانسیون مطابقت دارد .

ماده ۱۶ - فعالیتهای و اقدامات ممنوعه، انجام فعالیتهای 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 ماده ۸۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر شده است که دریای آزاد باید برای مقاصد صلح‌آمیز محفوظ بماند . اما در مورد اینکه شناورهای جنگی مجاز به انجام فعالیت و تمرین نظامی هستند یا خیر، تصریحی در کنوانسیون نشده است (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۲۶۲). لکن با توجه به اصالت داشتن امر امنیت برای دولت ساحلی، انجام اعمالی که باعث به خطر افتادن امنیت دولت ساحلی باشد نمی‌تواند مورد عمل نیروهای بیگانه قرار گیرد.

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

طبق بند (۱) ماده ۲۴۶ کنوانسیون دولت ساحلی دارای حق تنظیم، صدور اجازه و اجرای تحقیقات علمی در منطقه انحصاری اقتصادی است (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۲۵۸ و ۴۹۵). همچنین طبق بند ۲ ماده ۲۴۶ کنوانسیون کلیه تحقیقات در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره مستلزم کسب رضایت دولت ساحلی است (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۲۵۸ و ۴۹۵).

با توجه به بند ۲۴۶ فوق، ماده ۱۷ قانون مصوب مجلس شورای اسلامی با کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مطابقت دارد .

ماده ۱۸ - حفظ محیط زیست و منابع طبیعی، دولت جمهوری اسلامی ایران جهت حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی و استفاده مطلوب از منابع جاندار و سایر ذخایر منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره اقدامات لازم را معمول خواهد داشت.

بند ۵ ماده ۲۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می‌کند که دولت ساحلی می‌تواند برای منطقه انحصاری اقتصادی خود قوانینی در مورد آلودگی مطابق با « قواعد و استانداردهای عموماً پذیرفته شده بین‌المللی که به وسیله سازمان ذیصلاح بین‌المللی یا کنفرانس عمومی دیپلماتیک وضع شده است» و به منظور اجرای آنها پیش‌بینی کند (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۴۳۷).

با توجه به موارد توضیح داده شده برای مواد ۱۴ و ۱۷ و همین ماده از قانون، اعمال اقدامات لازم جهت موارد مندرج در این ماده با کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مطابقت دارد.

ماده ۱۹ - تحدید حدود، حدود منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره جمهوری اسلامی ایران مادامی که به موجب موافقتنامه‌های دو جانبه 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 فی نفسه راه میانه‌ای است که نمی‌تواند مورد اعتراض هیچ کس واقع شود لکن نظر به عدم پذیرش خط مبدأ ترسیم شده به وسیله دولت ایران، در هنگام تحدید حدود فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی مشکلاتی بروز کرده و می‌کند. در ذیل روند تحدید حدود بین ایران و تعدادی از کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و برخی اختلافات موجود ذکر می‌شود:

۴- مرزهای دریایی ایران و عربستان

این مرز دریایی از چهار جهت دارای پیچیدگی بوده است (مجتهدزاده، ۱۳۷۲، ۷۲ و ۷۶ با تلخیص):

۱) وجود تعدادی جزایر که مهمترین آنها خارک، فارسی و عربی می‌باشد. دولت ایران مدعی بود جزیره خارک که در ۱۶ مایلی ساحل ایران و در آبهای سرزمینی ایران واقع شده است، باید بخشی از کرانه‌های ایرانی به حساب آید و محاسبه حد میانه دو کرانه باید بر اساس فاصله کرانه‌های این جزیره و کرانه‌های عربستان صورت پذیرد. از آنجا که با عملی شدن این ادعا، خط منصف خلیج فارس در آن بخش، شانزده مایل به سوی سواحل عربستان در آب پیش می‌رفت، دولت عربستان پیشنهاد ایران را رد کرد و در مقابل مدعی شد که خط منصف خلیج فارس باید بر اساس محاسبه فاصله سواحل دو کشور از سرزمین اصلی و بدون توجه به موقعیت جزایر تعیین شود.

۲) دو جزیره فارسی و عربی که خالی از افراد ساکن، بدون آب، کم وسعت و تقریباً در وسط دریا واقع شده‌اند و ۱۳ مایل از هم فاصله دارند، مورد ادعای هر دو کشور بودند.

۳) اعمال حد ۱۲ مایل قلمرو دریایی از سوی دو کشور، مرزهای مربوط به هر یک از این دو جزیره را تا یک مایلی جزیره دیگر پیش می‌برد.

۴) دولتهای ایران و عربستان، از سال ۱۹۶۰ از وجود منابع بزرگ نفتی در میانه بخش دریایی متعلق به دو کشور آگاهی پیدا کردند و بی‌آنکه قلمرو دریایی میان یکدیگر را تعیین کرده باشند، چند امتیاز برای اکتشاف و استخراج نفت فلات قاره این منطقه در اختیار شرکتهای اکتشافی قرار دادند که حدود امتیازهای هر یک به گونه پیچیده‌ای با یکدیگر تداخل پیدا می‌کرد. علی‌رغم وجود پیچیدگیهای فوق و مشکلات فراوان در تحدید حدود، دو کشور با اصل قرار دادن خط منصف مذاکرات خود را آغاز کردند.

بخش اول: که از نقطه جنوب شرقی آغاز می‌شد، تا نزدیک جزیره عربی مشکل زیادی نداشت. نقطه آغازین این خط مرزی همان بود که به عنوان نقطه پایانی مرز دریایی توافق شده در سال ۱۹۵۸ بین عربستان و بحرین تعیین شد، ولی به دلیل ادعای مالکیت ایران بر بحرین (۱۹۶۸ هنگام مذاکرات) از این مجمع الجزایر در توافقنامه برده نشد.

بخش دوم: شامل منطقه‌ای بود که دو جزیره فارسی و عربی در آن واقع‌اند. در این منطقه ابتدا مسأله مالکیت بر جزایر مشخص شد که طبق ماده یکم قرارداد مرزی دو کشور، جزیره عربی به مالکیت عربستان و جزیره فارسی به مالکیت ایران درآمد

. برای حل مشکل آبهای کرانه‌ای این دو جزیره نیز توافق شد که یک خط میانه محلی در فاصله ۱۳ مایلی دو جزیره در نظر گرفته شود، به گونه‌ای که آبهای واقع میان دو جزیره به دو نیمه برابر تقسیم شود.

بخش سوم: یا شمال غربی مشکل‌ترین بخش این مرز دریایی بود که به دلیل وجود ذخایر نفتی و موقعیت جزیره خارک، وضعیتی خاصی داشت. دولت ایران، براساس انضمام جزیره خارک در خط کرانه‌ای سرزمین اصلی ایران در محاسبات مرزی، مبادرت به اعطای امتیاز اکتشاف دریایی کرده بود، در حالی که عربستان امتیازهای اکتشافی را براساس خط منصف محاسبه شده از سواحل سرزمینی اصلی طرفین، واگذار کرده بود. تفاوت عملی میان این دو نوع امتیازهای اعطاء شده، ۶ مایل در ۱۲۰ مایل از دریا بود که احتمال می‌رفت از ذخایر نفتی بزرگی برخوردار باشد.

راه حل مورد توافق این شد که ابتدا جزیره خارک جزو خط کرانه‌ای اصلی ایران شمرده شد و خط کرانه‌ای خارک نقطه آغازین محاسبه فاصله میان دو کرانه ایرانی و عربی منظور شد. سپس موقعیت خارک به‌طور کلی نادیده گرفته شد و نصف فاصله خارک تا کرانه سرزمین اصلی ایران برای آغاز محاسبه تعیین شد. این فرمول که در نوع خود نظیر نداشت، مرزهای دریایی را در آن بخش از خلیج فارس به طرف عربستان منحرف ساخت و بر منطقه دریایی ایران افزود. خط مرزی در بخش سوم این مرزهای دریایی را به نقطه اتصال خط مرز رساند. مرز دریایی ایران و عربستان در ۲۴ اکتبر ۱۹۶۸ (۱۳۴۷/۸/۲) در تهران امضاء شد، از ۲۹ ژانویه ۱۹۶۹ رسمیت یافت و به اجرا درآمد. در ماده سوم این قرارداد ۱۴ نقطه اتصال یا گردش خط مرزی درج شده است.^۳

۵- مرزهای دریایی ایران و بحرین

مرز دریایی ایران و بحرین در سال ۱۹۷۱ م، اندکی پس از بازپس‌گیری ادعای مالکیت بحرین به‌وسیله ایران تعیین شد. قرارداد مربوط به این مرز در ۱۷ ژوئن ۱۹۷۱ امضا شد و از تاریخ ۱۴ مه ۱۹۷۲ رسمیت یافت و به اجراء درآمد (شامل ۵ ماده و با ۴ نقطه گردش با مختصات ژئودزیک).

«این خط مرزی به‌طور اساسی روی اصل خط منصف نسبت به دو کرانه تعیین شد ولی در عمل، اندکی به سوی کرانه‌های ایرانی نزدیکتر می‌شود. به گفته دیگر، نقطه‌های پایانی این مرز بین ۵ - ۱۰ مایل به کرانه‌های ایرانی نسبت به کرانه‌های بحرین نزدیکترند» (مجتهدزاده، ۱۳۷۲، ۷۸ و ۷۹). در ضمن متن موافقتنامه مربوط به تحدید حدود فلات بین ایران و بحرین در صفحات ۲۰۵ و ۲۰۶ کتاب ابعاد حقوقی حاکمیت ایران در خلیج فارس نیز درج شده است.

لازم به ذکر است آقای دکتر جمشید ممتاز استاد حقوق بین الملل دانشگاه تهران در مورد نحوه ترسیم این مرز دریایی نظر متفاوتی دارد، ایشان می‌گوید:

«در موافقتنامه مورخ ۲۷/۳/۱۳۵۰ که بین دو دولت (ایران و بحرین) به امضاء رسید، از خط منصفی استفاده شد که تمام نقاط آن با پست‌ترین خط جزر جزایر ایران نخیلو و جبرین و جزیره بحرینی متساوی‌الفاصله می‌باشند. به عبارت دیگر، هر دو دولت با ترسیم خطوط مبدأ مستقیمی پیشرفته‌ترین نقاط جزایر را به هم متصل کرده و این خطوط را اساس ترسیم خط منصف قرار داده‌اند. (ممتاز، ۱۳۶۴: جزوه درسی).

۱. متن قرارداد در صفحات ۲۰۲ - ۲۰۴ کتاب ابعاد حقوقی حاکمیت ایران در خلیج فارس درج شده است.

۶- مرز دریایی ایران و قطر

موافقتنامه مرز دریایی ایران و قطر به طول ۱۳۱ مایل در ۲۰ سپتامبر ۱۹۶۹ (۱۳۴۸/۶/۲۹) به وسیله طرفین امضاء و از تاریخ ۱۰ مه ۱۹۷۰م. اجرا شد. این قرارداد مشتمل بر ۵ ماده بوده و ۶ نقطه با مختصات ژئودزیک برای نقاط گردش آن تعیین شد.

«این خط مرزی براساس خط منصف به نسبت موقعیت دو کرانه با احتساب کرانه‌های اصلی دو کشور، تعیین شده و موقعیت جزایر طرفین در این محاسبات نادیده گرفته شده است» (مجتهدزاده، ۱۳۷۲، ۸۰). لازم به ذکر است جزایر کیش، لاوان و هندورابی که در پشت خط مبدأ ایران قرار دارند، در همین منطقه واقع هستند لکن در محاسبه خط منصف مدنظر قرار نگرفته‌اند.

۷- مرز دریایی ایران و امارات عربی متحده

«ایران و امارات هفتگانه عربی متحد، مرزهای دریایی خود را به‌طور رسمی تعیین نکرده‌اند. علت این وضع، مشکلات پیچیده‌ای است که موافقتنامه ایران و شارجه در جزایر ابوموسی به وجود آورده است.

با این حال دو نوع توافق میان ایران و دوبی از یکسو و ایران، شارجه و ام القوین از سوی دیگر وجود دارد.

در مورد اول، ایران و دبی در ۱۴ اوت ۱۹۷۴ قراردادی به امضا رساندند که در ۱۵ مارس ۱۹۷۵ به وسیله ایران به تصویب رسید ولی مورد تصویب امارات عربی متحده قرار نگرفت.

این مرز دریایی ۲/۳۹ مایل طول دارد و از سه خط مستقیم و یک خط منحنی میان ۵ نقطه گردش تشکیل می‌شود. خط منحنی این مرز دریایی بین نقطه گردشهای ۳ و ۴ واقع شده و علت انحنای آن نیز محاسبه ۱۲ مایل آبهای ساحلی جزیره ایرانی سیری است.

در مورد دوم، پس از اجرای موافقتنامه ایران و شارجه در جزیره ابوموسی در دسامبر ۱۹۷۱، مقررات ایرانی ۱۲ مایل آبهای ساحلی در مورد ابوموسی به اجرا درآمد. اعمال این سرحد آبی با سرحدات آبی ام القوین تداخل یافت و منطقه امتیاز نفتی شرکت اکسیدنتال در آبهای ام القوین را در بر گرفت. برای حل این مشکل، ایران موافقت کرد که میان آبهای جزیره ابوموسی و آبهای ام القوین حد میانه‌ای نسبت به دو کرانه اعمال شود. اگرچه این راه حل، در عمل مشکل ایجاد شده را حل کرد، اما بر خلاف مورد اول، توافق از حد شفاهی تجاوز نکرده‌است. مرزهای دریایی ایران با دیگر امارات نیز تعیین نشده است» (مجتهدزاده، ۱۳۷۲، ۸۰ و ۸۱).

۸- مرز دریایی ایران و عمان

«قرارداد مرزی ایران و عمان در ۲۰ ژوئیه ۱۹۷۴ (۱۳۵۳/۵/۳) امضا شد و از تاریخ ۲۸ مه ۱۹۷۵ به اجرا درآمد. بر اساس این قرارداد، خط مرزی تعیین شده از شمال دریای عمان تا شمال شرقی خلیج فارس، ۸/۱۲۴ مایل طول دارد و از ۲۱ نقطه گردش تشکیل می‌شود. این خط مرزی در حقیقت خط منصف تنگه هرمز است که با در نظر گرفتن خط جزری کرانه‌های دو کشور در شمال و جنوب تنگه هرمز تعیین شده و فاصله آن نسبت به کرانه‌های یادشده برابر است.

تنها مورد استثنا مربوط به منطقه‌ای به طول پانزده مایل میان جزیره ایرانی لارک و جزیره عمانی قوین بزرگ است که آبهای کرانه‌ای ۱۲ مایلی دو کشور در آن تداخل می‌یابد.

در تنگه هرمز، بر خلاف دیگر قطعه‌های مرز دریایی تعیین شده در خلیج فارس، خط کرانه‌ای همه جزایر ایرانی و عمانی محاسبه شده است. به این دلیل و به منظور رعایت ۱۲ مایل آبهای کرانه‌ای این جزایر، به‌ویژه جزیره لارک، تداخل یاد شده پیش آمد و محاسبه حد میانه این تداخل سبب انحنای بخش یاد شده از این مرز شد.

ژرفای آب در محل خط مرزی میان ۱۸۰ پا - ۳۳۰ پا (۳۱ - ۹۹ متر) است و راههای عبور نفتکشهای سنگین، در بخش جنوبی این خط مرزی تعیین شده است (مجتهدزاده، ۱۳۷۲، ۸۱ و ۸۳ با تلخیص).^۱

۹ - سایر مرزهای دریایی ایران در خلیج فارس

مرز دریایی ایران و عراق، ایران و امارات عربی متحده به دلیل اختلاف طرفهای مقابل با ایران در مورد مبدأ محاسبه محدوده آبهای سرزمینی و انحصاری اقتصادی و فلات قاره و محاسبه جزایر در پشت خط مبدأ و اختلاف بر سر جزیره ابوموسی هنوز تحدید و تعیین نشده‌اند.

برای تحدید حدود مناطق انحصاری اقتصادی ایران و پاکستان ۴ دور مذاکره شد و در حد مدیران کل حقوقی وزارت خارجه دو کشور در ۱۳۷۶/۲/۳۱ موافقتنامه ای امضاء شد اما هنوز به تصویب مراجع بالاتر و مجلس دو کشور نرسیده است.

ماده ۲۰ - صلاحیتهای کیفری و مدنی، جمهوری اسلامی ایران صلاحیتهای کیفری و مدنی خود را درباره افراد متخلف از مقررات منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره اعمال و بر حسب مورد نسبت به بازرسی و یا توقیف آنها اقدام خواهد کرد. نظر به حاکمیت نسبی دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی و داشتن حق قانونگذاری با رعایت حقوق سایر کشورها، به‌طور طبع صلاحیت برخورد با تخلفات را نیز دارد. البته عواملی چون امنیت کشور ساحلی، برخورد با قاچاق، آلوده‌سازی محیط زیست دریایی و برخی موارد دیگر، موضوعاتی می‌باشند که بروشنی در آنها اختیاراتی به دولت ساحلی داده شده است. به هر صورت اعمال این ماده قانون جزو حقوق ج.ا.ا است و مشکلی را ایجاد نخواهد کرد.

ماده ۲۱ - حق تعقیب فوری، دولت جمهوری اسلامی ایران حق تعقیب فوری متخلفین از مقررات مربوط به آبهای داخلی، دریای سرزمینی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره را در مناطق مزبور و دریای آزاد برای خود محفوظ می‌دارد.

کنوانسیون ۱۹۸۲ حق تعقیب فوری متخلف را که در حقوق عرفی بین المللی پذیرفته شده، قبول دارد و حتی آن را به آبهای مجمع الجزایری و منطقه انحصاری اقتصادی یا حتی آبهای ماورای فلات قاره تسری می‌دهد.

تعقیب باید زمانی شروع شده باشد که کشتی متخلف در داخل دریای سرزمینی باشد و به آن علامت داده شود، تعقیب به صورت پیوسته صورت گیرد و آنگاه برخورد می‌تواند حتی در دریای آزاد نیز انجام پذیرد (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۲۹۳ و ۲۹۵). بنابراین، این ماده قانون با کنوانسیون ۱۹۸۲ مطابقت دارد.

۴ - فرضیه‌های مربوط به احتمال بروز تنش در روابط ج.ا.ا با سایر دول ناشی از اجرای قانون مزبور

فرضیه‌های احتمال بروز تنش در روابط ج.ا.ا با سایر دول ناشی از اجرای قانونی مناطق دریایی ج.ا.ا به ترتیب مواد، عبارتند از: (۱) طبق ماده ۲ قانون مزبور «جزایر متعلق به ایران اعم از اینکه داخل یا خارج دریای سرزمینی باشند، طبق این قانون دارای دریای سرزمینی مخصوص به خود هستند». در میان جزایر ج.ا.ا در خلیج فارس جزیره فارسی ایران با جزیره عربی متعلق به

^۱ درضمن متن این قرارداد در صفحات ۲۰۸ و ۲۱۰ کتاب ابعاد حقوق حاکمیت ایران در خلیج فارس درج شده است.

عربستان تنها ۱۸ مایل فاصله دارد و اعمال ۱۲ مایل حد آبهای سرزمینی به وسیله ایران و عربستان باعث تنش بین دو کشور شده بود که در موافقتنامه تحدید حدود با ترسیم خط منصف میان آبهای دو جزیره مشکل حل شد.

همچنین اعمال حد ۱۲ مایل آب سرزمینی برای جزیره ابوموسی باعث تداخل با ۱۲ مایل آب سرزمینی جزایر ام القوین می شد که در اینجا نیز با ترسیم خط میانه مشکل حل شد.

۲) طبق ماده ۳ قانون مصوب مجلس، اساس خط مبدأ آبهای سرزمینی، مصوبه سال ۱۳۵۲ هیأت وزیران وقت اخذ شده است. این خط مبدأ به علت اینکه در برخی موارد با فاصله زیادی از ساحل ترسیم شده (۳۵ - ۴۰ مایل) و در برخی جاها جهت عمومی آن با ساحل مطابقت ندارد، موجب اعتراض کشورهای مقابل و برخی قدرتهای دریایی از جمله آمریکا قرار گرفت. در حال حاضر در دهانه خور موسی که براساس خط مبدأ ج.ا.ا. جزو آبهای داخلی محسوب می شود، گاهی اوقات ناوهای آمریکایی در تعقیب برخی شناورها وارد می شوند و در پاسخ به اعتراض نیروهای نظامی ایران اظهار می دارند که اینجا جزو آبهای داخلی نیست و مورد شناسایی ما قرار نگرفته است.

۳) براساس ادامه ماده ۳ قانون « آبهای واقع بین جزایر متعلقه به ایران که فاصله آنها از یکدیگر از دو برابر عرض دریای سرزمینی تجاوز نکند، جزو آبهای داخلی محسوب و تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران می باشد» در صورت اعمال این قانون، آبهای واقع در بین جزایر سیری، فارور و بنی فارور جزو آبهای داخلی حاکمیت کامل ایران قرار می گیرند در حالی که این منطقه جزو آبراه بین المللی خلیج فارس است و حتی به وسیله IMO به عنوان منطقه ورودی به خلیج فارس (شمال فارور) پذیرفته شده و روزانه صدها شناور تجاری و نظامی از داخل این منطقه عبور کرده و اجازه ای نیز نمی گیرند، در واقع حاکمیت ج.ا.ا. را نادیده می گیرند.

۴) برابر ماده ۹ قانون، عبور شناورهای جنگی از دریای سرزمینی منوط به اجازه قبلی مقامات جمهوری اسلامی ایران است، در حالی که در خلیج فارس ناوگانهای بیگانه به طور دائم از این منطقه و علی رغم میل ما عبور می کنند.

اعمال این قانون و بخصوص ماده ۹ مستلزم درگیر شدن با ناوگانهای بیگانه است و بروز تنش در این میان جدی است.

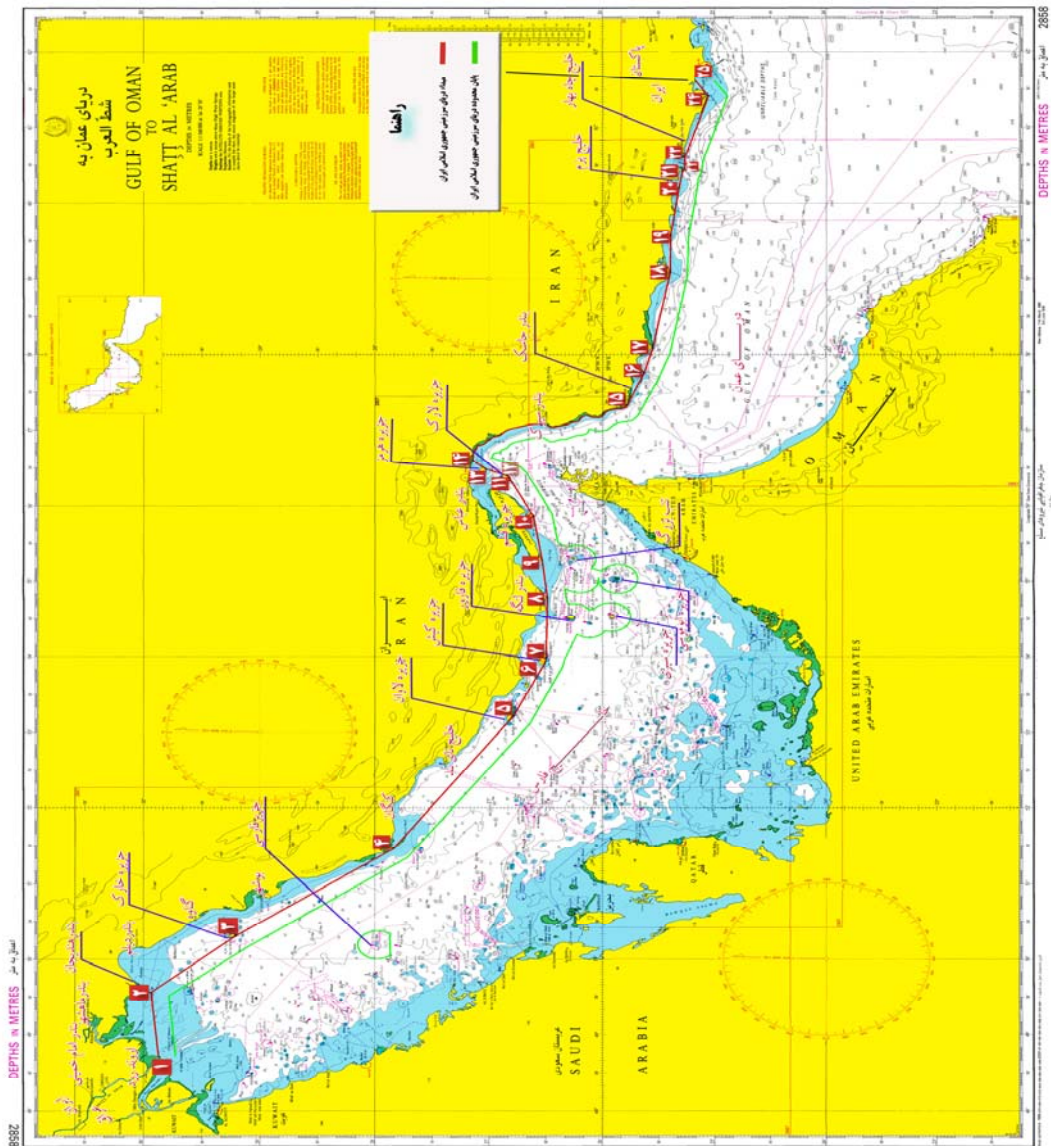
۵) طبق ماده ۱۶ قانون انجام تمرینات نظامی و مانور در منطقه انحصاری چنانچه برخلاف منافع و حقوق ج.ا.ا. باشد، ممنوع است. در حال حاضر این مانورها اجراء می شود، جمع آوری اطلاعات نیز صورت می گیرد و بر خلاف منافع ج.ا.ا. است، اما برخورد با آنها مستلزم پذیرش تنش و درگیری نظامی است.

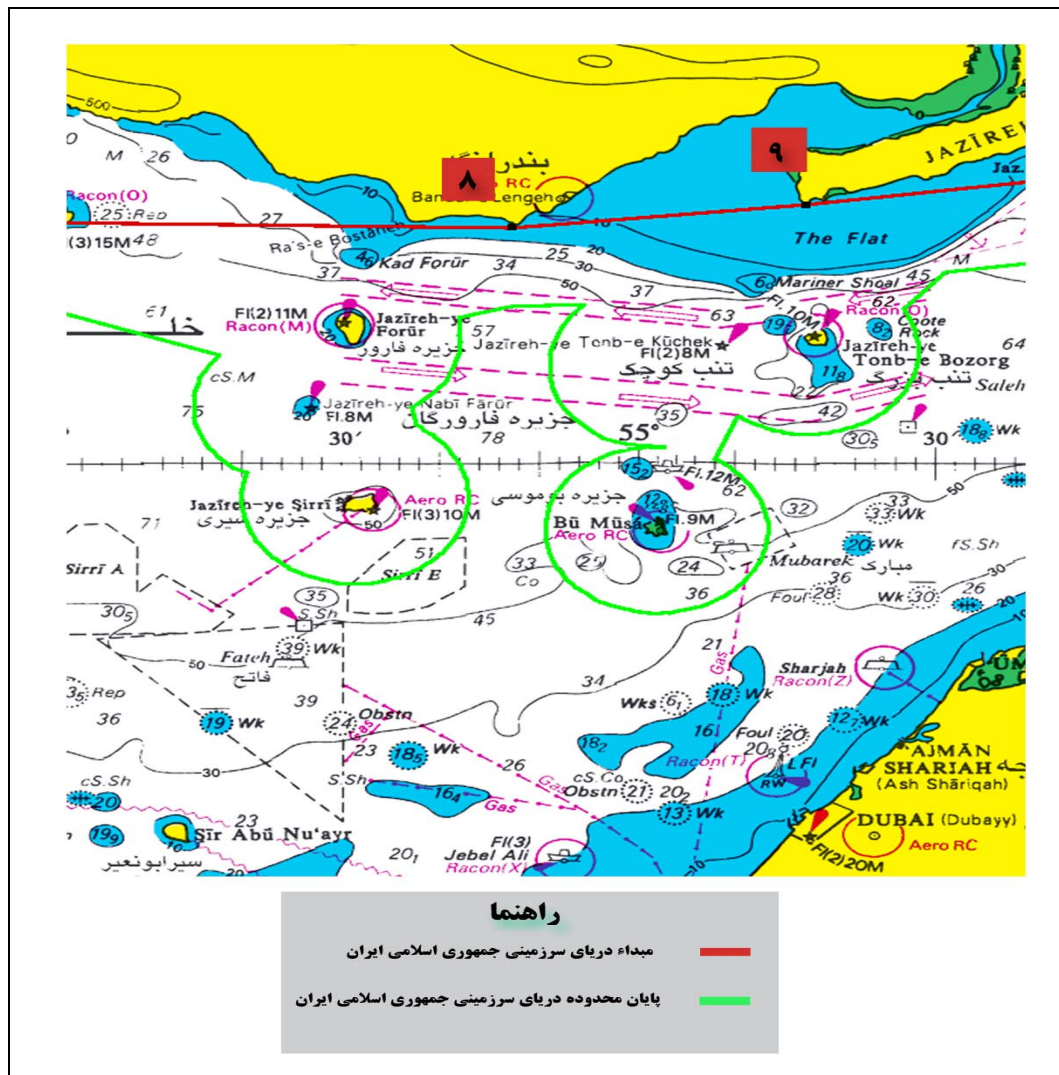
البته غیر از ۵ مورد فوق موارد دیگری نیز، با اهمیت کمتر وجود دارند که هم قانون مصوب مجلس قدری با ابهام آنها را طرح کرده و هم در کنوانسیون صراحتی برای آنها وجود ندارد، اما موارد مهم و تنش زا عمدتاً ۵ مورد فوق برآورد می شود.

۵- پیشنهادها و راه حلها برای رفع معضلات احتمالی

۱) مسأله حد دریای سرزمینی برای جزایر ایران همان گونه که در موافقتنامه های قبلی انجام شد، باید با ترسیم خط منصف با حد جزایر و سرزمین کشورهای حاشیه جنوبی حل و فصل شود. این کار در هر دو مورد جزیره فارسی با عربی (عربستان) و ابوموسی و ام القوین (امارات دومی) انجام شده است.

- ۲) خط مبدأ ایران در سال ۱۳۵۲ ترسیم شده و در سازمان ملل ثبت شده است و به هیچ وجه نباید از آن عدول کرد. در ترسیم حدود بین دریای ایران با عراق، کویت و امارات عربی متحده باید با در نظر گرفتن منافع ج.ا.ا. و راه حل عادلانه حد مناسبی را ترسیم کرد، اما در مورد حد آبهای داخلی و سرزمینی ج.ا.ا. همین خط مبدأ باید مبنای محاسبات باقی بماند .
- ۳) این بند از قانون در مورد اینکه آبهای بین جزایر با فاصله کمتر از ۲۴ مایل آبهای داخلی محسوب شوند، به هیچ وجه قابل اجراء نیست و تنها لوٹ کردن حاکمیت ایران است . لذا پیشنهاد نگارنده این است که این بخش از این ماده حذف شده و آن بخش آبها نیز آب سرزمینی با وجود حق عبور بی ضرر شناخته شود .
- ۴) در مورد عبور شناورهای نظامی از دریای سرزمینی ایران و لزوم کسب اجازه قبلی از مقامات ایران، این بند قانون به اعمال فشار بر نیروهای نظامی بیگانه کمک می کند و مطرح کردن آثار مخرب زیست محیطی این تردها و غیرقابل قبول بودن نظامی کردن یک منطقه اقتصادی و ... می تواند عامل فشار بر قدرتهای متجاوز بیگانه باشد. لذا پیشنهاد این است که این ماده باقی بماند و به طور دائم با طرح آن حضور نیروهای نظامی بیگانه، غیرقانونی اعلام شده و ضرورت ترک منطقه به آنها گوشزد شود.
- ۵) در مورد رزمایش نیروهای نظامی بیگانه نیز باید این ماده باقی بماند و به طور دائم هم روی آن اصرار و تأکید شود. رزمایش نیروهای بیگانه، جمع آوری اطلاعات و ... خطرات بسیار زیادی برای منطقه دارد که ساقط کردن هواپیمای مسافربری ایران در سال ۱۳۶۷ هـ ش. حتی اگر سهوی باشد، یکی از دلایل آن است همچنین مشکلاتی که همه روزه برای شناورها و پرنده‌های ایرانی در خلیج فارس پیش می آید، آثار منفی زیست محیطی و بسیار موارد دیگر مؤید این نکته است، در این صورت این ماده نیز باید باقی بماند و بر اجرای آن پافشاری شود.





منابع

- ۱- چرچیل - رابین و لو، آلن. (۱۳۶۷)؛ حقوق بین الملل دریاها؛ ترجمه بهمن آقایی؛ تهران؛ انتشارات دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی وزارت امور خارجه.
- ۲- حافظ نیام. ر. (۱۳۷۱)؛ خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز؛ تهران؛ سمت.
- ۳- صورتجلسه چهارمین دور مذاکرات هیأت های ایرانی و پاکستانی در اسلام آباد مورخه خرداد ۱۳۷۶ موجود در اداره کل حقوقی وزارت امور خارجه .
- ۴- کاظمی. س.ع.؛ ابعاد حقوقی حاکمیت ایران در خلیج فارس؛ تهران؛ دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی وزارت امور خارجه، ۱۳۶۸.
- ۵- مجتهدزاده. پ؛ (۱۳۷۲)، کشورها و مرزها در منطقه ژئوپلیتیک خلیج فارس؛ ترجمه: حمیدرضا ملک محمدی نوری؛ تهران؛ دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی وزارت امور خارجه .
- ۶- متن کنوانسیون حقوق دریاها (united nation convention of the low of the Sea) موجود در اداره معاهدات و حقوق بین الملل عمومی معاونت حقوقی و بین الملل وزارت امور خارجه
- ۷- متن قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۳۱/۲/۷۲ مجلس شورای اسلامی.
- ۸- ممتاز. ج؛ حقوق دریاها (جزوه درسی سال تحصیلی ۶۴ - ۶۵؛ دانشکده حقوق دانشگاه تهران به نقل از کتاب حقوق بین الملل دریاها پاورقی صفحه ۲۳۲).
- ۹- نقشه تحدید حدود مناطق فلات قاره ایران و کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس موجود در سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح .
- ۱۰- نقشه های دریایی خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان .
- ۱۱- نقشه ۱۵۰۰۰۰۰ TPC: سازمان هوانوردی بریتانیا .