

بِسْمِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تحليل وضعیت حقوقی دریای خزر  
در پرتوی کنوانسیون ۲۰۱۸ قزاقستان



مؤلف  
دکتر مینا قلیچ خان  
(استاد دانشگاه و وکیل پایه یک دادگستری)

انتشارات چتر دانش

سرشناسه	قلیچ‌خان، مینا، ۱۳۶۷-
عنوان و نام پدیدآور	تحلیل وضعیت حقوقی دریای خزر در پرتوی کنوانسیون ۲۰۱۸ قزاقستان / مولف مینا قلیچ‌خان.
مشخصات نشر	تهران: چتر دانش، ۱۴۰۲.
مشخصات ظاهری	۱۹۴ ص.
شابک	۹۷۸-۶۰۰-۴۱۰-۶۴۹-۸
وضعیت فهرست نویسی	فیبا
موضوع	کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر (۲۰۱۸م) Convention on the legal status of the Caspian Sea (2018) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها (۱۹۸۲م) United Nations Convention on the Law of the Sea (1982 December 10) موضوع حقوق دریاها -- دریای خزر، منطقه Law of the sea -- Caspian Sea Region
رده بندی کنگره	KZA1۶۸۷/۵
رده بندی دیویی	۳۴۱/۴۵
شماره کتابشناسی ملی	۹۴۴۶۱۱۰
اطلاعات رکورد کتابشناسی	فیبا

نام کتاب	تحلیل وضعیت حقوقی دریای خزر در پرتوی کنوانسیون ۲۰۱۸ قزاقستان
ناشر	چتر دانش
مؤلف	مینا قلیچ‌خان
نوبت و سال چاپ	اول - ۱۴۰۲
شمارگان	۱۰۰۰
شابک	۹۷۸-۶۰۰-۴۱۰-۶۴۹-۸
قیمت	۱۵۰۰۰۰ تومان

فروشگاه مرکزی: تهران، میدان انقلاب، خمینری جاوید (اردیبهشت شمالی)، پلاک ۸۸

تلفن مرکز پخش: ۶۶۴۹۲۳۲۷ - تلفن فروشگاه کتاب: ۶۶۴۰۲۳۵۳

پست الکترونیک: nashr.chatr@gmail.com

کلیه حقوق برای مؤلف و ناشر محفوظ است.

## سخن ناشر

رشته‌ی حقوق با تمام شاخه‌ها و گرایش‌هایش، به‌منزله‌ی یکی از پرطرفدارترین رشته‌های دانشگاهی کشور، تعداد فراوانی از دانشجویان علوم انسانی را به‌خود جلب کرده است؛ دانشجویانی که پس از تحصیل، وارد عرصه‌ی خدمت شده و در مناصب و جایگاه‌های گوناگون به ایفای وظیفه مشغول می‌شوند. منابعی که در دانشکده‌های حقوق، مبنای کار قرار گرفته و تحصیل دانشجویان بر مدار آن‌ها قرار دارد، در واقع، مجموعه‌ی کتب و جزواتی هستند که طی سالیان متمادی چنان‌که باید تغییر نیافته و خود را با تحولات و نیازهای زمانه هماهنگ نکرده‌اند.

این، درحالی است که نیاز مبرم دانش‌پژوهان به مجموعه‌های پربار و سودمند، امری انکارناپذیر است. به‌این‌ترتیب، ضرورت تدوین کتب غنی و ارزشمند برای رفع نیازهای علمی دانشجویان رشته‌ی حقوق و نیز رشته‌های متأثر از آن، باید بیش از گذشته مورد توجه قرار گیرد؛ کتاب‌هایی که روزآمدی محتوای آن‌ها از یک سو و تناسب آن‌ها با نیاز دانش‌پژوهان از سوی دیگر، مورد توجه و لحاظ ناشر و نویسنده، قرار گرفته باشد.

**مؤسسه‌ی آموزش عالی آزاد چتردانش**، در مقام مؤسسه‌ای پیشگام در امر نشر کتب آموزشی روزآمد و غنی، توانسته است گام‌های مؤثری در همراهی با دانشجویان رشته‌ی حقوق بردارد. این مؤسسه افتخار دارد که با بهره‌مندی از تجربیات فراوان خود و با رصد دقیق نیازهای علمی دانشجویان، به تولید آثاری همت‌گمارد که مهم‌ترین دستاورد آن‌ها، تسهیل آموزش و تسریع یادگیری پژوهندگان باشد. انتشارات چتر دانش امیدوار است با ارائه‌ی خدمات درخشان، شایستگی‌های خود را در این حوزه‌ی علمی بیش از پیش به منصفه‌ی ظهور برساند.

**فرزاد دانشور**

**مدیر مسئول انتشارات چتر دانش**

## فهرست

### فصل نخست: مفاهیم ..... ۹

- مبحث اول: مفاهیم ..... ۱۱
- گفتار اول: رژیم حقوقی دریاها ..... ۱۱
- گفتار دوم: مقایسه رژیم حقوقی دریاها با حقوق دریایی ..... ۱۴
- گفتار سوم: تبیین مفهوم رژیم حقوقی دریای خزر ..... ۱۷
- مبحث دوم: مفهوم تعهدات بین المللی ..... ۳۶
- گفتار اول: تعهدات انضمامی و اصلاحی بر معاهده ..... ۳۶
- گفتار دوم: پروتکل (تشریفات) ..... ۳۷
- گفتار سوم: لازم الاجرا شدن معاهده ..... ۳۸
- گفتار چهارم: توافق های حقوقی تشریفاتی چند جانبه (کنوانسیون ها) ..... ۳۸
- گفتار پنجم: توافق های بین المللی (دو جانبه) ..... ۳۹
- گفتار ششم: مفهوم کنوانسیون قزاقستان ۲۰۱۸ (دریای خزر) ..... ۴۰

### فصل دوم: بررسی فلات قاره و کنوانسیون های بین المللی رژیم حقوقی دریای خزر (تعیین فلات قاره و منابع دریای خزر) ..... ۴۳

- مبحث اول: بررسی کلی جایگاه فلات قاره در حقوق دریاها ..... ۴۵
- مبحث دوم: نقش و جایگاه اسناد بین المللی در تعیین فلات قاره و منابع دریایی در رژیم حقوقی دریاها ..... ۴۶
- گفتار اول: کنوانسیون های بین المللی در تعیین فلات قاره و منابع در رژیم حقوقی دریاها ..... ۴۷
- گفتار دوم: رژیم حقوقی تحقیقات علمی دریایی در کنوانسیون های ژنو ۱۹۵۸ ..... ۴۹
- گفتار سوم: رژیم حقوقی تحقیقات علمی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد حقوق دریاها ..... ۵۵
- مبحث سوم: نقش و جایگاه کنوانسیون قزاقستان در تعیین فلات قاره و منابع رژیم حقوقی دریای خزر ..... ۶۰
- گفتار اول: تعیین فلات قاره در ایران با توجه به مقررات داخلی و بین المللی ..... ۶۰

گفتار دوم: تعیین فلات قاره با توجه به کنوانسیون قزاقستان.....	۶۴
گفتار سوم: خلاهای ناشی از مقررات بر فلات قاره در کنوانسیون قزاقستان .....	۶۹
گفتار چهارم: فرصت‌ها و تهدیدها.....	۷۰
گفتار پنجم: نقاط قوت و ضعف.....	۷۳

## **فصل سوم: تحدید حدود دریای خزر و حدود صلاحیت‌های نحوه اعمال صلاحیت بر اساس کنوانسیون آکتائو..... ۷۷**

مبحث اول: بررسی چالش‌ها و نحوه‌ی تحدید حدود دریای خزر در کنوانسیون قزاقستان .....	۷۹
گفتار اول: مدل‌های رژیم حقوقی دریای خزر.....	۸۲
گفتار دوم: مناطق دریایی در کنوانسیون آکتائو.....	۸۵
گفتار سوم: چالش‌های حقوقی کشتیرانی و تردد کشتی‌ها در کنوانسیون قزاقستان .....	۸۸
گفتار چهارم: چالش‌های بهره‌برداری از سایر منابع (بستر و زیربستر) در کنوانسیون قزاقستان .....	۹۱
مبحث دوم: خلاهای کنوانسیون و ابهامات آن در خصوص استفاده از منابع در کنوانسیون قزاقستان .....	۹۳
گفتار اول: خط مبدأ و تقسیم بستر و زیربستر.....	۹۳
گفتار دوم: وضعیت خط مبدأ و وضعیت شناسی خطوط انتقال انرژی در کنوانسیون آکتائو.....	۹۴
گفتار سوم: چشم‌انداز خطوط لوله گاز در دریای خزر.....	۹۸
گفتار چهارم: تحلیل مربوط به خط مبدأ در کنوانسیون ۲۰۱۸ وضعیت حقوقی دریای خزر و مقایسه با کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و آثار حقوقی آن.....	۹۹
مبحث سوم: سهم کشورهای ساحلی دریای خزر از اعمال انواع روش‌های تحدید حدود دریاچه‌های بین‌المللی.....	۱۰۴
مبحث چهارم: نحوه اعمال ترسیم خط مبدأ در کشورهای ساحلی دریای خزر.....	۱۰۵

- گفتار اول: کشور ایران..... ۱۰۵
- گفتار دوم: کشور آذربایجان..... ۱۰۶
- گفتار سوم: کشور روسیه..... ۱۰۶
- گفتار چهارم: کشور قزاقستان..... ۱۰۷
- گفتار پنجم: کشور ترکمنستان..... ۱۰۸
- مبحث پنجم: وضعیت فعلی احداث خطوط لوله گاز در خزر..... ۱۱۰
- گفتار اول: تحلیل طرح خط لوله گاز خزر در کنوانسیون آکتائو..... ۱۱۱
- گفتار دوم: گذاشتن کابل و خط لوله زیر دریایی بر بستر دریای خزر..... ۱۱۴
- مبحث ششم: چشم اندازها..... ۱۱۶
- مبحث هفتم: پیشنهادات ایران در مقابله با چالش منابع..... ۱۲۱
- گفتار اول: بررسی اصل انصاف در فروپاشی شوروی و موضع ایران..... ۱۲۱
- گفتار دوم: بررسی اصل ریبوس در فروپاشی شوروی..... ۱۲۲
- مبحث هشتم: روش‌های پیش‌بینی حل و فصل اختلافات در کنوانسیون قزاقستان  
داوری بین‌المللی..... ۱۲۴
- گفتار اول: راه‌حل‌های حقوقی حل اختلاف با مذاکره..... ۱۲۵
- گفتار دوم: روش‌های غیر حقوقی..... ۱۲۶
- بند اول: پادرمیانی..... ۱۲۶
- بند دوم: آشتی..... ۱۲۶
- بند سوم: داوری..... ۱۲۶
- گفتار سوم: روش‌های حقوقی..... ۱۲۸
- بند اول: حل و فصل اختلافات..... ۱۲۸
- بند دوم: دیوان بین‌المللی دادگستری..... ۱۲۹
- بند سوم: نظرات مشورتی در دیوان..... ۱۲۹
- گفتار چهارم: تعیین بهترین روش در خصوص حل اختلافات..... ۱۳۰
- مبحث نهم: ضمانت اجرای کنوانسیون قزاقستان..... ۱۳۱
- گفتار اول: بررسی اصل انصاف در فروپاشی اتحادیه جماهیر شوروی..... ۱۳۲

گفتار دوم: موارد اجماع و اختلاف نظر در کنوانسیون اکتائو..... ۱۳۲

گفتار سوم: بررسی اختلاف نظرها در خصوص منابع و تحدید حدود..... ۱۳۲

گفتار چهارم: دیپلماسی کشورهای ساحلی خزر..... ۱۳۳

**۱۳۴ ..... نتیجه گیری و پیشنهاد**

**۱۳۹ ..... منابع**

**۱۵۰ ..... ضمائم**

## چکیده

تعیین رژیم حقوقی حاکم بر دریای خزر همانند سایر موضوعات اختلافی، در ارتباط با تهدید حدود دریای خزر، از اهمیت خاصی برخوردار است. رجوع به آرای دیوان بین‌المللی دادگستری به ویژه در سال‌های اخیر، پیرامون اختلافات کشورها با یکدیگر حاکی از گستردگی، اهمیت و تأثیرگذاری تعیین حدود دریایی می‌باشد. این موضوع در ارتباط با دریای خزر از اهمیت مضاعفی برخوردار می‌باشد. این موضوع در ارتباط با اجرای کنوانسیون ۱۹۸۲ دریاها و یا تعیین یک رژیم خاص و یا معین نمودن رژیم خود بسنده در ارتباط با این دریا، همچنان اختلاف نظرها به طور واضح و جدی وجود دارد. فضای پرداخت به این موضوع به دلایل گوناگونی از اهمیت خاص برخوردار است اما برگزاری اجلاس اکتائو که منجر به کنوانسیون ۲۰۱۸ قزاقستان گردید، تبلور مهمی از این فضا را نشان داد. سؤال اصلی که در این کتاب مدنظر محقق قرار گرفت آن بود که با توجه به چنین کنوانسیونی آیا می‌توان به وجود یک رژیم حقوقی خاص حاکم بر تهدید حدود دریایی در دریای خزر نائل آمد و یا اینکه همچنان موضوع تعیین حدود و نحوه بهره‌برداری از منابع بستر و زیر بستر لاینحل باقی مانده و می‌تواند با گسترش تکنولوژی و فناوری در استفاده از منابع موجود در دریا چالش‌های جدی در بین کشورهای ساحلی در این منطقه را فراهم آورد.

آن چه که یافته‌های محقق را در ارتباط با این موضوع نشان می‌دهد بیانگر آن است که کنوانسیون ۲۰۱۸ قزاقستان جدیدترین توافقی بوده که در خصوص دریای خزر صورت گرفته و تلاش حداکثری خود را در جهت تعیین رژیم حقوقی و تهدید حدود خزر انجام داده است و دستاورد مهم آن پایبندی کشورها به مقررات سابق در خصوص اعمال صلاحیت در بحث تردد کشتی‌ها است. و این کتاب با استفاده از روش توصیفی تحلیلی مورد بررسی قرار گرفته و مهمترین یافته‌هایی که با نگارش این کتاب به دست آمده است: پیش‌بینی دو نوع رژیم سطح آب و بستر و زیر بستر می‌باشد همچنین تاکید بر اصل انصاف و استناد گسترده به حقوق بین‌الملل دریاها است و در نهایت نیازمندی به تعیین رژیم حقوقی خاص برای این دریای پهناور است.







## مبحث اول: مفاهیم

در این فصل مفاهیم و اصطلاحات مرتبط با موضوع پژوهش تعریف خواهد شد، تا در ارزیابی‌ها و تحلیلات آتی، در فصول بعد به‌توان از این مباحث به نحو احسن استفاده کرد، تعریف و تبیین اصطلاحات جایگاه مهمی را در حل مسائل و سؤالات پژوهش بازی می‌کند. از همین رو در فصل دوم کتاب به این مهم پرداخته شده و سعی شده که با تبیین دقیق مفاهیم و مصادیق به‌توان در سایر فصول برای پاسخگویی به سؤالات پژوهش از این مفاهیم بهره لازم برده شود.

## گفتار اول: رژیم حقوقی دریاها

در تعریف حقوق دریاها به این نحو بیان کرده‌اند که، حقوق دریاها یا حقوق بین‌الملل دریاها یکی از شاخه‌های نوین و جدید حقوق بین‌الملل و مجموعه‌ی مقرراتی است که کشورها باید آن‌ها را در روابط بین‌المللی خود در مناطق مختلف دریایی رعایت نمایند. (مقتدر، ۱۳۹۳: ۸۲) البته تعاریف دیگری هم از حقوق دریا وجود دارد. حقوق دریاها شاخه‌ای از حقوق بین‌الملل عمومی است که به موضوعات مربوط به دریاها می‌پردازد. منبع اصلی این شاخه از حقوق کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ است. این قرارداد به «قانون اساسی دریاها» معروف است و تا فوریه ۲۰۰۹ بیش از ۱۵۷ کشور به

آن پیوسته‌اند.<sup>۱</sup> حقوق دریاها شامل تعریف آب‌های سرزمینی، حق دولت‌ها برای ماهیگیری و استخراج منابع از بستر اقیانوس‌ها و کنترل دریانوردی می‌گردد. به طور کلی در خارج از منطقه‌ای که با نام آب‌های سرزمینی شناخته می‌شود، اصل آزادی دریا حاکم است. این به معنای آزادی ماهیگیری، ناوربری تجاری و مسافرتی چه با کشتی و چه با هواپیما است. همچنین شامل آزادی کشیدن خط لوله و کابل، آزادی تحقیقات علمی، آزادی احداث پایگاه‌های نظامی و حتی آزادی استفاده از اقیانوس به عنوان زباله‌دانی می‌شود.<sup>۲</sup> حقوق دریاها در همه‌ی زمان‌ها، چه در زمان جنگ باشد و چه در زمان صلح لازم الاجرا می‌باشد اما ممکن است برخی از قواعد آن در زمان جنگ به حالت تعلیق نیز درآید و یا قواعد خاصی در خصوص زمان جنگ مجرا گردد. حقوق جنگ دریایی متضمن این قواعد خاص می‌باشد. البته باید توجه داشت که حقوق دریایی با حقوق دریاها متفاوت می‌باشد و این تفاوت در این است که حقوق دریایی به عنوان یکی از شاخه‌های حقوق خصوصی داخلی می‌باشد که مجموعه‌ی قوانین و مقرراتی می‌باشد که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر می‌باشد. (مقتدر، ۱۳۸۳: ۴۸۲) منابع حقوق دریاها با حقوق رژیم دریاها تا حدودی با یکدیگر برابری می‌کند و منطبق بر هم می‌باشد از جمله این منابع می‌توان موارد ذیل را بیان نمود:

- ۱- معاهدات عام
- ۲- عرف بین‌المللی
- ۳- اصول کلی حقوقی
- ۴- قواعد آمره
- ۵- اعمال حقوقی یک‌جانبه
- ۶- دکترین
- ۷- رویه قضایی و داوری بین‌المللی

1- EBchecked/topic/530433/Law-of-the-Sea

2- topic/united-nations-convention-on-the-law-of-the-sea, accessed February 06, 2009.

البته شاید به‌توان رویه‌های دیوان بین‌المللی دادگستری و دیوان بین‌المللی حقوق دریاها را مهم‌ترین منبع رژیم حقوق دریاها تلقی نمود، چرا که ضمن استناد به معاهدات مربوط به دریاها و تفسیر مترقیانه آن‌ها زمینه ایجاد قواعد عرفی دریاها و نیز بیان قواعد عرفی موجود دریاها را به منصفه ظهور می‌رسانند در قسمت زیر بر آن هستیم تا چند نمونه از کنفرانس‌های حقوق دریاها را برای شما عزیزان شرح داده تا آشنایی بیشتری با این موضوع پیدا نموده و اطلاعات بیشتری کسب نمایید. اولین کنفرانس حقوق دریاها که از ۲۴ فوریه تا ۲۸ آوریل ۱۹۵۸ با شرکت بیش از ۸۰ کشور در ژنو برگزار گردید، انعقاد چهار عهدنامه در زمینه حقوق دریاها را به همراه داشت که آن‌ها عبارتند از: عهدنامه‌ی مربوط به دریای آزاد، عهدنامه‌ی مربوط به دریای سرزمینی و منطقه‌ی نظارت، عهدنامه‌ی مربوط به فلات قاره، عهدنامه‌ی مربوط به صید ماهی و حفاظت از منابع جاندار دریایی البته لازم به ذکر می‌باشد که علاوه بر عهدنامه‌هایی که در قسمت بالا ذکر گردید، یک پروتکل اختیاری صلاحیت اجباری دیوان نیز در مورد روش حل و فصل اختلافات از عهدنامه‌ها، جهت امضای کشورهای شرکت‌کننده در کنفرانس تهیه شد و همچنین عهدنامه‌های چهارگانه یاد شده به رغم آن که با استقبال عام کشورهای جهان روبه‌رو نشد، اما به عنوان اولین گام اساسی در جهت تدوین حقوق دریاها بود، کنفرانس دیگری که در رابطه با حقوق دریاها تشکیل گردید و می‌خواهیم در این قسمت راجع به آن با شما صحبت نماییم، بنا به درخواست کشورهای در حال توسعه که اکثر آن‌ها در تدوین عهدنامه‌های ۱۹۵۸ ژنو شرکت نداشتند و نیز بر اساس قطعنامه مجمع عمومی سازمان ملل متحد، مورخ ۱۹۷۰ در سال ۱۹۷۳ تشکیل گردید. این کنفرانس یازده اجلاس داشت که اولین آن‌ها از ۳ تا ۱۵ دسامبر ۱۹۷۳ در شهر نیویورک و آخرین آن‌ها از ۸ مارس تا ۳۰ آوریل ۱۹۸۲ در همان شهر برگزار شد. در آخرین روز اجلاس، کنفرانس با تدوین و تصویب یک عهدنامه جدید در زمینه‌ی حقوق دریاها به کار خود پایان داد و از دهم دسامبر ۱۹۸۲ آن را برای امضای کشورها و برخی از سازمان‌های بین‌المللی در شهر مونته‌گوبی جامائیکا مفتوح گذاشت، اما بهتر

است بدانید لازم الاجرا شدن آن منوط به تصویب یا الحاق ۶۰ کشور و سپری شدن مدتی به میزان دوازده ماه از زمان تودیع ششمین سند تصویب یا الحاق بود که این شرایط در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴ تحقق پذیرفت. آب‌های داخلی دارای دو معنای حقوقی و جغرافیایی می‌باشند، اما تنها به توضیح مفهوم حقوقی آن اکتفا خواهیم کرد که در قسمت ذیل درباره‌ی آن توضیحات کافی را ارائه می‌دهیم. از دید حقوقی آب‌های داخلی به آب‌هایی اطلاق می‌شود که میان ساحل یک کشور و خط مبدأ دریای سرزمینی واقع گشته است. در نتیجه بنادر، لنگرگاه‌های مجاور و سواحل یا مصب رودخانه‌های بزرگی که به دریا می‌ریزند و به طور کلی تالاب‌هایی که متصل به دریاها و پشت خط مبدأ مستقیم دریای سرزمینی قرار می‌گیرند در زمره‌ی آب‌های داخلی می‌باشند. لازم به ذکر است تعریفی که در متون معاهداتی مربوط به حقوق دریاها از آب‌های داخلی ذکر شده تقریباً همان تعریف مذکور می‌باشد. نظام حقوقی آب‌های داخلی در زمینه‌ی اقدامات بین‌المللی، همواره با اصل سرزمینی و انحصار کشورها در تقابل قرار گرفته است و بنابراین ضروری است که در اساس، به عرف و حقوق نوشته در عهدنامه و اساسنامه‌ی ژنو مورخ ۹ دسامبر ۱۹۲۳ در زمینه نظام بین‌المللی بنادر که در اجرای معاهده‌ی ورسای منعقد شده رجوع گردد و البته عهدنامه‌های حقوق دریاها نیز به طور محدودی به نظام حقوقی آب‌های داخلی پرداخته‌اند. (ارزیابی محیط زیست، ۲۰۱۳: ۱۲)

### گفتار دوم: مقایسه رژیم حقوقی دریاها با حقوق دریایی

حقوق دریایی<sup>۱</sup>، با حقوق دریاها که به آن حقوق بین‌الملل دریاها<sup>۲</sup> نیز گفته می‌شود متفاوت می‌باشد. اما در بدو امر احتمال این پندار را که حقوق دریایی همان حقوق دریاهاست و وجه افتراق و تفاوتی بین آن‌ها وجود ندارد، نباید از نظر دور داشت. این امر ممکن است ناشی از اشتباه لغوی و قائل نشدن تفاوت

1- Maritime Law.

2- The Law of the Sea.

بین دو اصطلاح حقوق دریاها و قوق دریایی در فارسی باشد، یا به علت ارتباط داخلی و تأثیرپذیری متقابل این دو رشته بر یکدیگر منتج شود. زیرا هر دو رشته عمدتاً مسائل حقوقی زائیده و ناشی از دریاوردی و استفاده از دریاها را مورد بررسی قرار می‌دهند. ولی علی‌رغم برخی شباهت‌ها<sup>۱</sup> و خصوصیات و اثرات ناگزیری که این دو رشته بر یکدیگر دارند از لحاظ حقوقی و مفاهیم، این دو موضوع متفاوت می‌باشند و در دانشگاه‌های اروپایی و غربی این دو رشته به طور مستقل و مجزا تحت دو عنوان حقوق دریاها حقوق دریایی تدریس می‌شوند. برای روشن شدن آنچه در فوق ذکر کردیم ابتدا به طور اختصار به شرح این دو موضوع می‌پردازیم: حقوق دریاها شامل قواعدی و مقرراتی است که دولت‌ها و مؤسسات بین‌المللی خود، راجع به امور دریایی بایستی رعایت کنند. (آقایی، ۴۶: ۱۳۸۵) به عبارت دیگر حقوق دریاها شامل مجموعه قواعد حاکم بر روابط بین‌المللی دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی در امور دریایی است. بعضی از محققین آن را حقوق بین‌الملل عمومی دریایی و حقوق بین‌الملل دریاها نامیده‌اند. بنابراین می‌توان گفت که حقوق دریاها از موضوعات حقوق بین‌الملل عمومی است. زیرا حقوق دریاها بر روابط دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی که از موضوعات حقوق بین‌الملل و سازمان ملل متحد هستند حکومت می‌کند. دایره شمول و حوزه عملکرد حقوق دریاها و رژیم حقوقی آن موارد زیر را در بر می‌گیرد: خط مبدأ، دریای ساحلی یا سرزمینی، تنگه‌ها، مجمع‌الجزایرها، منطقه مجاور، فلات قاره، منطقه انحصاری اقتصادی، دریاهای آزاد، بستر دریاها، ماهیگیری و استفاده از منابع دریاها، آلودگی دریاها، تحقیقات علمی و صنعتی دریایی و انتقال دانش فنی، استفاده نظامی از دریا، وضعیت کشورهای محاط در خشکی، و کشورهای

۱- اگر چه شمول حقوق بین‌الملل دریاها اساساً به اعمال کشورها و مؤسساتی که دارای شخصیت حقوقی بین‌المللی هستند محدود است، لیکن اثرات ناگزیری برای افراد دارد، به عنوان مثال امکان دارد افرادی، دریاهای سرزمینی به جرم ماهیگیری غیر مجاز دستگیر شوند و یا به کشتی‌های آن‌ها اجازه عبور از آب‌های مجمع‌الجزایری داده نشود. در هر دو مورد افراد مذکور ناگزیر درگیر مسائل حقوق بین‌الملل می‌شوند که امکان دارد به‌وسیله خود اشخاص در مراجع قضایی داخلی مطرح و مورد رسیدگی قرار گیرد یا توسط دولت‌های مطبوع آن‌ها در سطح بین‌المللی و مراجع بین‌الملل.

دارای شرایط نامساعد جغرافیایی و اجرای قوانین و حقوق دولت‌های ساحلی و حق حاکمیت کشورها در آب‌های ساحلی.<sup>۱</sup> (امید، ج ۱، ۱۳۵۳، ۱۲-۱۳) حقوق دریایی که به (The Law of ADMIRALITY) و (Maritime Law) معروف است. به طور کلی شامل مجموعه قوانین و مقررات و عرف دریایی حاکم بر روابط افراد و دول در کلیه موضوعات و مسائل و فعالیت‌های مربوط به دریانوردی و سفر دریایی (حمل و نقل مسافر) است. به معنای خاص کلمه، حقوق دریایی مجموعه قوانین و مقررات و عرف دریایی حاکم بر روابط افراد و دول و کلیه کسانی که کشتی را مورد بهره‌برداری قرار می‌دهند و مسائل ناشی از این بهره‌برداری و موضوعات مربوط به کشتیرانی و حمل و نقل کالا، مسافر و ایمنی در دریاها را شامل می‌شود. حقوق دریایی از موضوعات حقوق خصوصی است که در گذشته آن را جزو حقوق تجارت می‌دانستند ولی امروزه رشته مستقلی است که خود شامل رشته‌های فرعی می‌باشد.<sup>۲</sup> حقوق دریایی بر پایه اصولی استوار است که مبنای آن‌ها بدوی‌ترین و کهن‌ترین عادات و رسوم معمول در سفرهای دریایی بشر پی‌ریزی کرده‌اند. این عادات و رسوم به حکم ضرورت و بر اثر تکرار و به مرور زمان به صورت قواعد لازم‌الرعایه و قانون در آمده‌اند. از جمله مهم‌ترین این قواعد حقوق ممتاز دریایی<sup>۳</sup> خسارت مشترک<sup>۴</sup> صلاحیت محاکم هستند.<sup>۵</sup>

۱- بعضی حقوقدانان حقوق بین‌الملل دریایی را یکی از رشته‌های حقوق دریایی می‌دانند، به عنوان مثال آقای دکتر هوشنگ امید ضمن احصا رشته‌های مختلف حقوق دریایی ذکر کرده و در تعریف آن می‌نویسد حقوق بین‌الملل دریایی از «بحث درباره مقرراتی که حاکم بر روابط حقوقی دول با یکدیگر و یا سازمان‌های بین‌المللی با دول در مسائل و موضوعات مربوط به دریا، دریانوردی و کشتیرانی می‌باشد» (حقوق دریایی جلد اول انتشارات مدرسه عالی بیمه، خرداد ۱۳۵۳، صفحات ۱۲-۱۳)

۲- ماده ۲ قانون تجارت ایران ضمن احصا اعمال تجاری در بند (۲) تصدی به حمل و نقل از راه خشکی یا آب یا هوا را به هرنحوی که باشد و نیز در بند (۱۰) کشتی سازی و خرید و فروش کشتی و کشتیرانی داخلی و خارجی و معاملات راجع به آن‌ها را جزو اعمال تجاری می‌داند.

3- MARITIME LIEN.

4- GENERAL AVERAGE

5- JURISDICTION.



### گفتار سوم: تبیین مفهوم رژیم حقوقی دریای خزر

دریای خزر، بزرگ‌ترین دریاچه دنیا، فاقد راه آبی طبیعی به دریاهای آزاد است و تنها راه ارتباطی آن با دریای سیاه و دریای بالتیک از طریق رود ولگا در خاک روسیه می‌باشد (بوداغ اف، ۱۳۷۴: ۱۷۰). دریایی که ما در ایران آن را «دریای خزر» می‌نامیم، در خارج از ایران به نام «کاسپین» یا «دریای قزوین» شناخته می‌شود. (فضل الله، ۱۳۸۷: ۲۱) ما در ایران این دریا را به نام قوم «خزر» که در کرانه‌های شمالی آن مسکن داشتند و پایتخت‌شان ایتل در مصب رود ولگا بود می‌خوانیم و دیگران آن را به نام قوم کاسپ که در کرانه‌های جنوبی دریا- در قلمروی ایران- زندگی می‌کردند می‌شناسند و «کاسپ» قومی است که شهر کنونی قزوین نیز به نام آن‌ها خوانده می‌شود. (فضل الله، ۱۳۸۷: ۲۱) دریای خزر یک دریای بسته می‌باشد. دریای بسته، یک اصطلاح مورد استفاده در حقوق بین‌الملل برای نامیدن دریا، اقیانوس یا آب‌های قابل کشتیرانی است. (مکینا، ۲۰۰۳: ۲۲۵) که در حاکمیت قانونی یک یا چند کشور است و بر روی دیگر کشورها بسته است.<sup>۱</sup> و دسترسی و ترانزیت در آن از طریق دریاهای دیگر ممکن نیست، مگر از طریق خطوط آبی که در داخل یک کشور جریان دارد (گابریل ادله، ۱۹۹۹: ۲۴۰). دریای خزر از جهات گوناگون نظیر موقعیت ممتاز جغرافیایی و ژئوپلیتیک و وجود منابع مختلف دارای اهمیت است. وجود منابع غنی انرژی (نفت و گاز)، وجود منابع زنده منحصر به فرد (به ویژه گونه ماهیان خاویار) این دریا را به یک منبع اقتصادی ارزشمند برای دولت‌های ساحلی دریای خزر تبدیل نموده است. (بیاوو، ۲۰۰۵: ۶۸) منابع سرشار نفت و گاز خزر باعث جلب نظر قدرت‌های بزرگ و بازیگران غیردولتی شده و انرژی موجود در آن می‌تواند به عنوان منبع جایگزین انرژی برای کشورهای مصرف‌کننده مطرح گردد. (بیاوو، ۲۰۰۵: ۶۸) برخی منابع، ذخایر اثبات شده نفت خزر را ۱۷ تا ۳۳ میلیارد بشکه و ذخایر احتمالی آن را ۷۰ تا ۲۳۳ میلیارد بشکه اعلام کرده‌اند.

همچنین ارزش ذخایر گاز اثبات شده ۱۷۷ تا ۱۸۲ تریلیون فوت مکعب و ذخایر احتمالی گاز را ۲۹۳ تریلیون فوت مکعب می‌دانند. (انرژی بین‌المللی)<sup>۱</sup> حقوق تحدید حدود دریایی بر این اصل بنیادین استوار شده است که در صورت تداخل مناطق دریایی دو کشور مجاور یا مقابل یکدیگر، تحدید حدود دریایی باید براساس توافق دو طرف انجام پذیرد. این اصل اساسی در ماده ۱۵، بند ۱ ماده ۷۴ و ماده ۸۳ کنوانسیون ملل متحد حقوق دریاها ۱۹۸۲ (از این پس کنوانسیون ۱۹۸۲)<sup>۲</sup> انعکاس یافته و بارها در رویه قضایی بین‌المللی تأیید شده است. با این وصف، بررسی نقشه‌ی مرزهای دریایی جهان نشان می‌دهد که همچنان نیمی از مرزهای دریایی بالقوه‌ی کشورهای ساحلی، تعیین حدود نشده است (پلت، ۲۰۱۷: ۵۷۸). بالطبع، از آن‌جا که نتیجه‌ی ضروری تحدید حدود دریایی، تقسیم منابع طبیعی دریا به ویژه منابع نفت و گاز بستر و زیر بستر دریاست، امری شگفت نیست که حصول توافق بین کشورهای ساحلی در این خصوص دشوار باشد. در تبیین مفهوم رژیم حقوقی دریای خزر، این سؤال مطرح می‌شود که، آیا حقوق بین‌الملل مربوط به دریاها مقررات کافی ناظر بر دریاهای محصور در خشکی را فراهم نموده‌اند که این امر باید مورد بحث قرار گیرد. این مبحث رژیم حقوقی دریا را در قبل و بعد از فروپاشی اتحاد شوروی (سابق) مورد بررسی قرار می‌دهد. همچنین سعی شده است که طرح روسیه برای یک رژیم حقوقی بین‌المللی جدید، برای دریای خزر مورد تحلیل قرار گیرد. در این مبحث ساز و کارهای عمده برای ایجاد یک رژیم حقوقی در خصوص تسهیم منابع طبیعی مورد تجزیه قرار می‌گیرند. که می‌تواند این گونه خاتمه یابد، که به دو دلیل عمده، وجود رژیم حقوقی دریای خزر باید در یک روش جامع مورد تجدیدنظر قرار گیرد:

اولاً، به علت ایجاد دولت‌های ساحلی جدید که وضع کنونی را تغییر داده‌اند. ثانیاً، به علت وجود موافقت‌نامه‌ها (سابق) که همه موضوعات مربوط به دریا

1- International Energy outlook 2021.

2- The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982.

را پوشش نداده‌اند، از جمله (مباحث مربوط به) «آلودگی دریایی» و «استخراج منابع طبیعی» در تمام طول تاریخ، دریای خزر یک «منبع غذا» و یک وسیله برای «تجارت دریایی» برای جمعیت‌هایی بوده که در ساحل آن می‌زیسته‌اند. برخی از آن‌ها به ماهی‌گیری یا حمل کالا از کنار دریا به دیگر سواحل دریا مشغول بوده‌اند. در تاریخ اخیر دریای خزر، ایران و اتحاد شوروی (سابق)، نقش عمده‌ای در ایجاد اصول حاکم بر استفاده از دریا ایفا می‌کردند. اگرچه برخی از رویه‌های عرفی برای استفاده از دریا وجود داشتند، ولی اساس اصول حقوقی حاکم بر دریا از موافقت‌نامه‌های منعقد شده به وسیله این دو دولت، ناشی شده بود. به هر حال، انحلال اتحاد شوروی (سابق) در سال ۱۹۹۱ میلادی و امر فوق‌العاده دولتی که جدیداً در حاشیه دریای خزر ایجاد شدند، بررسی مجدد وضعیت حقوقی دریای خزر را ضروری ساخت. اگرچه وضعیت حقوقی دریا به وسیله توافق‌های بین ایران و اتحاد شوروی (سابق) معین شده است، ولی قابلیت این توافق‌ها به وسیله دولت‌های ساحلی جدید مورد تردید واقع شد. (سمینار بین‌المللی رژیم حقوقی خزر، ۱۳۸۱) همچنین تصور توافق‌های موجود مربوط به دریا موجب شد که دولت‌های ساحلی دریا به سوی یک نظام دسته جمعی مفید، از طریق ایجاد یک رژیم حقوقی جدید و نسبتاً خوب (به جای اینکه (دریا خزر) منبعی برای درگیری منافع باشد) به سوی همکاری‌های منطقه‌ای حرکت کنند. موقعیت جغرافیایی دریای خزر و دولت‌های ساحلی آندریای خزر یک دریای درون مرزی (داخله، درون کشوری) است که از طریق رود «ولگا» به «دریای سیاه» ارتباط دارد. دریای خزر، بزرگ‌ترین دریای محصور در خشکی در جهان است. دریای خزر منطقه‌ای به وسعت ۴۶۳۲۴۴ کیلومتر مربع را شامل می‌شود و حداکثر پهنای آن و طول آن به ترتیب ۵۵۴ و ۱۲۸۰ کیلومتر است. ظرفیت دریا ۷۹۰۰۰۰ کیلومتر مکعب، و عمق آن از ۵۰ متر در ناحیه شمال تا ۹۸۰ متر در ناحیه جنوب آن متفاوت است. سطح این دریا، ۲۸ متر زیر سطح آزاد دریاها، و به لحاظ طبقه‌بندی در زمره آب‌های نمکی است. پیش از فروپاشی اتحاد شوروی (سابق) در سال ۱۹۹۰ میلادی، فقط ایران و اتحاد شوروی (سابق)

حاشیه نشین دریای خزر بودند. به هر علت پس از فروپاشی اتحاد شوروی و شکل گیری منطقه منحصر به فرد خزر بر روی نقشه سیاسی جهان می‌تواند از پیامدهای بارز فروپاشی شوروی باشد. به دنبال فروپاشی شوروی و ظهور سه کشور جدید قزاقستان، ترکمنستان و جمهوری آذربایجان، دریای خزر در کانون یک منطقه جدید بین‌المللی قرار گرفت و روز به روز بر اهمیت ژئوپلیتیک آن افزوده شد. این منطقه با وسعت قابل توجه، جمعیتی قابل ملاحظه و قابلیت‌هایی از قبیل ذخایر و منابع انرژی و منابع دیگر (اورانیوم)، حمل و نقل و غیره دارای آنچنان اهمیتی است که خواه، ناخواه توجه کشورهای خارج منطقه، به‌ویژه آن‌هایی را که در تلاش برای اعمال کنترل و سلطه بر سایر مناطق جهان هستند، جلب می‌کند (شمیرانی و تهرانی، ۲۰۰۱: ۵۵-۵۶) در حال حاضر خزر یکی از مناطق مهم و مورد توجه نظام بین‌المللی و قدرت‌های جهانی قرار گرفته و الگوی رقابت جدیدی را شکل داده است (حافظیان، ۱۹۹۹: ۴۵). سه مشخصه قابل توجهی که ژئوپلیتیک منطقه خزر را پس از فروپاشی شوروی در یک جایگاه ویژه قرار می‌دهد، (لایونا، ۲۰۱۲ و رجایی، ۲۰۰۴: ۴۷) موضوع دریاهای محصور (بسته) در خشکی و حقوق دریاهای، به نحو تفصیلی در حقوق بین‌الملل دریا، پوشش داده نشده است. در دیدگاه اول، این به علت حقوق دریاهاست که مقررات حاکم بر استفاده از دریاهای آزاد و فضای اقیانوس‌ها را، که به آب‌های دریای آزاد راه دارند، تنظیم می‌نماید. این مقررات موضوعاتی همچون کشتیرانی، پرواز هواپیماها، حفظ محیط زیست و اکتشافات و استخراج منابع طبیعی دریا را شامل می‌شود. اگرچه بعضی اصولی کلی به وسیله حقوقدانان و رویه‌های دولت‌ها توسعه یافته‌اند، ولی مقررات حاکم بر دریاهای محصور در خشکی، به صورت بین‌المللی تنظیم نگشته‌اند. (کنوانسیون‌های سازمان ملل مربوط به حقوق دریاهای کنوانسیون ۱۹۸۵ ژنو و کنوانسیون ۱۹۸۲ ژنو) موضوع دریاهای محصور در خشکی را، همانند خلیج‌های کوچک تاریخی و خلیج‌هایی با چندین دولت ساحلی، بررسی نکرده‌اند. این به یک معنا، مطلب را به طور ضمنی می‌فهماند که حقوق دریاهای نسبت به فراهم ساختن اصول بنیادین برای استفاده عمومی

دریاهای محصور در خشکی، قابل تصور است. بر این اساس، موضوع مدیریت و استفاده از دریاهای محصور در خشکی و دیگر موضوعات مربوط به آن، باید با یک چشم انداز برای تدوین آیین گونه دریاها، به وسیله دولت‌های ساحلی ذی ربط، مورد بحث واقع شود. این دولت‌ها در ایجاد رژیم‌های حقوقی حاکم بر دریاهای محصور در خشکی، احتیاط زیادی نشان می‌دهند. این بدین معناست که ممکن است حقوق دریاها از رژیم‌های حقوقی دریاهای محصور در خشکی متفاوت باشد. (که این دریاهای محصور در خشکی) وابسته به ماهیت توافقی‌های دولت‌های ساحل نشین می‌باشند، در حالی که مقررات حقوق دریاها به نحو یکسانی، برای فضای اقیانوس‌ها قابل اجرا هستند و بدون ملاحظه موقعیت جغرافیایی آن‌ها، دارای ماهیت مشابه هستند. علی‌رغم امکان یک طیف وسیع رژیم‌های حقوقی برای استفاده و تسهیم دریاهای محصور در خشکی، فقط تعداد کمی از این دریاهای محصور در خشکی، از مقررات مشابه بهره می‌برند. (کاساروف، ۲۰۱۲: ۱۲۵) همچنین دریاهای محصور در خشکی از «دریاهای بسته» و «دریاهای نیمه بسته» متفاوت هستند، از آن نظر که حقوق دریاها مقررات مخصوصی را فراهم می‌سازند. به هر حال، بعضی مشابهت‌ها بین آن‌ها وجود دارد. برای مثال، وجود دریاهای بسته یا نیمه بسته، به وسیله دو یا چند دولت مجاور {هم مرز} است. این دریاها به وسیله آب راه‌ها به دریاهای آزاد ارتباط دارند، اما به علت شرایط بومی حساس آن‌ها، مقررات خاصی برای حفاظت آن‌ها از آلودگی وجود دارد. علاوه بر آن، دولت‌های ساحلی هم مرز با دریاهای بسته یا نیمه بسته باید در مدیریت، حفظ منابع طبیعی، اکتشاف و استخراج منابع آبی دریاهای همکاری داشته باشند. مثال برای دریاهای بسته و یا نیمه بسته چنین است: خلیج فارس، دریای سیاه، دریای کاری بین<sup>۱</sup>، دریای بالتیک، دریای سرخ، دریای زرد و دریای شمال با وجود مشابهت مناطق دریایی به جز آب‌های ساحلی، موضوعاتی برای مقررات حقوق دریاها وجود دارند که شامل

---

1- caribbean.

«مقررات کشتیرانی» و «تحدید حدود» می‌گردند. نگرانی‌های عمده در ارتباط با دریاها بسته یا نیمه بسته مربوط به محیط دریایی و منابع آبی می‌شود. با توجه به حجم کوچک آب‌هایشان، این مناطق دریایی نسبت به آلودگی آسیب پذیر هستند. این آلودگی به منابع زنده (آبی) صدمه می‌رساند. عوامل متفاوتی از آلودگی محیط دریایی در مورد دریاها بسته و یا نیمه‌بسته وجود دارند. این عوامل شامل آلودگی ناشی از خشکی، آلودگی ناشی از کشتی‌ها، آلودگی ناشی از زباله، آلودگی پایگاه هوایی، آلودگی ناشی از اکتشاف و استخراج نفت خام و منابع معدنی دریاها می‌شوند. همچنین بهره‌برداری بیش از حد منابع زنده (آبی)، تعادل بومی ذخایر ماهی را بر هم می‌زند و ممکن است به نابودی گونه‌های معینی از ماهی‌ها منجر گردد. این نگرانی‌ها در ارتباط با آب‌های محصور در خشکی وجود دارند و دولت‌های ساحلی باید درباره وضعیت بومی این دریاها بسیار نگران باشند. به ماهیت جغرافیایی این دریاها عنوان «مجموعه‌های بسته آبی، بدون هیچ جریان دریایی» داده شده است. فقدان یک راه به یک اقیانوس، دریاها محصور در خشکی را نسبت به آلودگی و بهره‌برداری بیش از حد منابع آبی، آسیب پذیر ساخته است. این بدان معناست که لازم است توجه بیشتری درباره دریاها محصور در خشکی مبذول گردد و این تنها از طریق همکاری نزدیک دولت‌های مجاور این گونه دریاها امکان پذیر است. همان گونه که ذکر شد، برخی اصول کلی وجود دارند که به وسیله رویه و آموزه تأسیس شده‌اند که بر این مجموعه‌های آبی حاکم می‌باشند، اگرچه این اصول، در حقوق دریاها که روابط دولت‌ها را درباره استفاده از محدوده اقیانوس‌ها تنظیم می‌نمایند، ایجاد نکرده‌اند. مثال‌هایی از این اصول، که ممکن است تأثیرات مشابهی بر دریاها محصور در خشکی داشته باشند، در بندهای ذیل ارائه شده‌اند: مجموعه‌هایی از آب‌ها وجود دارند که در طبقه «دریای بسته» قرار می‌گیرند که در مجاورت یک یا چند دولت واقع شده‌اند. دریاچه بسته یا دریای بسته، که فقط در داخل یک کشور واقع شده است، همانند دریا یا دریاچه است که بخشی از آب‌های داخلی چنین دولتی را شکل می‌دهد. این دولت صلاحیت و حاکمیت کامل و انحصاری

نسبت به این آب‌ها را داراست؛ همان‌گونه که این (صلاحیت و حاکمیت) نسبت به قلمرو خشکی او وجود دارد. به طور کلی، دریاچه‌ها، رودخانه‌ها و دریا‌های محصور در خشکی، که در قلمرو یک دولت قرار گرفته‌اند، در صلاحیت و کنترل کامل آن دولت هستند. «دریاچه ارومیه»، «دریاچه دین درمر»، که در سرزمین‌های ایران و فرانسه واقع شده‌اند، تحت حاکمیت همین دولت‌ها قرار دارند. به هر حال، اگر بیش از یک دولت، مجاور یک «منطقه بسته آبی» باشد، این نه دارای عنوان «آب‌های داخلی» است و نه به وسیله مقررات «حقوق دریاها» قابل اداره کردن است. رودخانه‌ها و دریاچه‌ها ممکن است مرزهای دریایی دو یا چند دولت را دربر داشته باشند و وضعیت‌شان مطابق قراردادهای منعقد شده بین دولت‌های ذی ربط، ایجاد شده باشند. مشکل این مجموعه آب‌ها این است که اگر هیچ قراردادی وجود نداشته باشد، وضعیت این گونه آب‌ها مبهم باقی مانده و ممکن است، به درگیری منافع منجر گردد. این بدان علت است که به اندازه طرح‌های تحدید حدود (مرز)، که دارای اهمیت است، «خط میانی» که در صورت فقدان یک موافقت‌نامه قابل اعمال است، همیشه ممکن نیست که به نتایج عادلانه منجر گردد. در رابطه با دریاچه‌ها و دریا‌های سرزمینی، که هم مرز با چند کشورند، کلمبیا در سال ۱۹۶۷ میلادی اظهار نظر نمود که در عمل، مجاور بودن کشورها، معاهداتی ایجاد نموده‌اند که بر «خط مرزی» و «حقوق کشتیرانی» حاکم‌اند. اگر هیچ معاهده‌ای که بتواند خط مرزی را ایجاد نماید وجود نداشته باشد، کلمبیا به «خط میانی» به عنوان یک روش قابل قبول برای تحدید حدود می‌نگرد. کلمبیا پیشنهاد کرد که اگر دریاچه دارای یک «تالوگ» یا «کانال میانی» باشد، دیگر خط میانی [خط تنصیف آب‌ها به دو قسمت] قابل اعمال نخواهد بود. در این مورد، همانند رودخانه‌ها، «تالوگ» یا کانال میانی باید خط تحدید حدود دریاچه را شکل دهد (مقتدر، ۱۳۸۳: ۲۳۱) در این باره، برون لی نقطه نظر مشابهی بیان داشت: «در عمل، موقعیت حقوقی، یا بر ایجاد حقوق شکلی (ذهنی، روشن بینی)، یا بر رژیم معاهده‌ای مبتنی است. او بیان نموده: «در صورت فقدان یک موافقت‌نامه، یک فرض موافق با خط میانی وجود دارد که تنها

دو دولت را شامل می‌شود.» (تاش، ۱۳۹۰: ۳۵) همچنین در جهان، مجموعه آب‌هایی وجود دارند که رژیم حقوقی خاص خود را دارند. حتی اگر بنا بر ضرورت، آن اصول حقوقی را شامل نشوند که نسبت به دریاهای محصور در خشکی با [مجاورت] چندین دولت قابل اعمال هستند، این دریاها به وسیله بیش از یک دولت محاصره شده‌اند و بنابراین، تابع توافقی‌ها و ترتیب‌های چند جانبه به وسیله دولت‌های ساحلی هستند؛ همان گونه که این حالت مربوط به دریاهای محصور در خشکی نیز هست. چند مثال از این مجموعه آب‌ها عبارتند از: «خلیج فون سکا»<sup>۱</sup>، دریاچه‌های بزرگ<sup>۲</sup>، دریاچه «چاد»<sup>۳</sup>، رودخانه «آمازون»<sup>۴</sup>، رودخانه «دانوب»<sup>۵</sup>، رودخانه «رین»<sup>۶</sup> و آب‌های «این داس»<sup>۷</sup>. پیش از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، رژیم حقوقی دریای خزر به وسیله یک سلسله موافقت‌نامه‌هایی بین ایران و اتحاد شوروی (سابق) ایجاد شده بود. این موافقت‌نامه موضوعاتی همچون کشتیرانی و شیلات را در بر می‌گیرند. این موافقت‌نامه‌ها همه موضوعات مربوط به دریای خزر را عنوان نمی‌کنند. برای مثال، این توافق‌ها، مقررات مربوط به جلوگیری از آلودگی دریای خزر و حفاظت از محیط زیست دریای خزر را شامل نمی‌شوند. همچنین این موافقت‌نامه‌ها یک نظام برای نحوه بهره‌برداری از منابع موجود در بستر و زیربستر دریا را ایجاد نمی‌نمایند. علاوه بر آن، وجود مقررات قراردادی، خط تحدید حدود (خط مرزی) برای دریای خزر را معین نمی‌کنند. با این وجود، برخی سعی کرده‌اند یک خط را به منظور مرزبندی در نظر بگیرند. به هر حال، این مطلب که هیچ مقرراتی برای موضوع تعیین مرز، در موافقت‌نامه‌های موجود بین ایران و اتحاد شوروی (سابق) در خصوص دریای

- 
- 1- Gulf of Fonseca.
  - 2- The Great Lakes.
  - 3- Lake Chad.
  - 4- Amazon Basin.
  - 5- Danub River.
  - 6- Rhine River.
  - 7- Indus Waters.



خزر وجود ندارد، از سوی ایران پذیرفته نشده است. این مطلب مبتنی بر این ایده است که دریای خزر، یک منطقه دریایی مشترک برای این کشورهاست و بنابراین، غیرقابل تقسیم می‌باشد. این حقیقت که هیچ خط مرزی در دریای خزر وجود ندارد، از سوی شنگ یو<sup>۱</sup> مورد تأکید قرار گرفته است. این حقوقدان چینی می‌نویسد: «تقریباً تمام دریاچه‌های مرزی به وسیله پیمان‌های منعقد شده بین دولت‌های ساحلی تحدید حدود شده‌اند، به جز «دریاچه کُنتنس»<sup>۲</sup> و «دریای خزر». به طور کلی، موضوعاتی که به وسیله موافقت‌نامه‌ها پوشش داده نشده‌اند، معمولاً از مجاری دیپلماتیک و به وسیله دو دولت ساحلی حل و فصل می‌گردند. دو موافقت‌نامه عمده بین ایران و اتحاد شوروی (سابق) وجود دارند که شامل مقرراتی می‌شوند که رژیم حقوقی دریای خزر را توصیف می‌کنند. (دوستی ۱۳۸۹: ۳۵) این دو موافقت‌نامه عبارتند از:

۱. موافقت‌نامه تأسیس کشتیرانی و بازرگانی ۱۹۳۵ موافقت‌نامه (۱۹۳۵)
۲. موافقت‌نامه ۱۹۴۰ در خصوص کشتیرانی و بازرگانی (موافقت‌نامه) اساساً دو موافقت‌نامه اخیر مقررات مشابهی را شامل می‌شوند، تا آنجا که مربوط به آب‌های دریای خزر می‌شوند.<sup>۳</sup> رژیم کشتیرانی به وسیله موافقت‌نامه‌های ۱۹۲۱، ۱۹۳۵ و ۱۹۴۰ بین ایران و اتحاد شوروی (سابق) بیان شده است. ماده ۱۱ موافقت‌نامه ۱۹۲۱ میلادی حق کشتیرانی در دریای خزر، به وسیله این دو کشور را به رسمیت شناخته است. این ماده در کنار دیگر مواد چنین مقرر می‌دارد: «...طرفین قرارداد، بدین وسیله رضایت خودشان را اعلام می‌دارند که از زمان امضای معاهده (۲۶ فوریه ۱۹۲۱) (همشهری ۱۷ و ۱۸ اردیبهشت ۱۳۸۱). متن قراردادهای ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰) کشتی‌های طرفین دارای حق مساوی کشتیرانی آزاد در دریای خزر، بر اساس پرچم‌های یکدیگر، هستند». مقررات متضمن کلمه «کشتی‌ها» است. این نشان می‌دهد که همه کشتی‌های طرفین، اعم از

---

1- Sheng Yu.

2- Lake Contance.

3- dadk.

کشتی‌های تجاری یا نظامی، از حق مسالمت آمیز کشتیرانی در دریای خزر بهره‌مند هستند. به هر حال، ماده ۱۲ بند ۴ موافقت‌نامه ۱۹۴۰ یک فاصله ۱۰ مایلی برای اهداف ماهی‌گیری معین می‌سازد. از آنجا که هیچ محدوده دیگری برای دیگر اهداف بیان نمی‌دارد، این ممکن است به طور ضمنی بفهماند که محدوده ۱۰ مایلی از طرف ساحل، آب‌های داخلی کشورهای ساحلی را تشکیل می‌دهد. مطابق با آن، اگر یک کشتی جنگی بخواهد در ورای محدوده ۱۰ مایلی وارد شود، کسب اجازه قبلی از دولت ساحلی ذی ربط لازم است و در ارتباط با محدوده آب‌های داخلی طرفین قرارداد، همان مشکل وجود دارد. چنین به نظر می‌رسد که «اصول عمومی حقوق دریاها» ممکن است برای ترسیم «خطوط اساسی» در امتداد سواحل دریا اعمال شوند، اگرچه طرفین نسبت به استفاده از این اصول در محدودیت نیستند. به هر حال، اعتبار یک سیستم «خط مرزی» که به وسیله یک طرف استفاده می‌شود، مبتنی بر به رسمیت شناختن دیگر اعضا می‌باشد. در عمل، درگیری عمده‌ای بین ایران و اتحاد شوروی (سابق) نسبت به این موضوعات وجود نداشته است. موافقت‌نامه ۱۹۳۵ مسئله ماهی‌گیری و ... را روشن می‌ساخت که حق کشتیرانی برای دول غیرساحلی در دریای خزر وجود ندارد. این استثنا در ماده ۱۴ موافقت‌نامه ۱۹۳۵ این گونه آمده است: «اعضای طرف قرارداد، موافقت دارند که در همسویی با اصولی که در معاهده بیست و ششم فوریه ۱۹۲۱ بین اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی و ایران تنظیم شده، تنها باید در سرتاسر منطقه دریای خزر، کشتی‌های متعلق به اتحاد جماهیر شوروی با ایران یا اتباع یا سازمان‌های حمل و نقل تجاری یک طرف یا دو طرف قرارداد، که تحت پرچم اتحاد جماهیر شوروی یا ایران حرکت می‌کنند، وجود داشته باشند.»

ماده ۱۳ موافقت‌نامه ۱۹۴۰ همان مقررات را تکرار می‌کند و بنابراین، به همان رژیم کشتیرانی [سابق] تصریح می‌نماید. همچنین اگرچه ماده ۱۴ موافقت‌نامه ۱۹۳۵ مقرراتی را در برمی‌گیرد که به روشنی توضیح می‌دهند خدمه کشتی‌های طرفین قرارداد، تنها شامل افرادی می‌شوند که اتباع مربوطه بوده باشند، این

قوانین در ماده ۱۳ معاهده ۱۹۴۰ قرار داده نشده‌اند. به هر حال، در نامه‌های ۲۵ مارس ۱۹۴۰، که بین سفیر اتحاد شوروی در ایران و وزیر امور خارجه مبادله شده است، این مطلب مورد توافق واقع شد که «اعضای طرف پیمان باید موازین لازم را اتخاذ نمایند تا مطمئن شوند که فقط اتباع دولت دیگر در کشتی‌ها کار می‌کنند و بنادری که متعلق به اعضای طرف پیمان می‌باشند، در اهدافی و برای آن چیزی که این بنادر به آن‌ها اختصاص یافته است، به کار گرفته نمی‌شوند.<sup>۱</sup> ماده ۱۵ بند اول از معاهده ۱۹۳۵ میلادی، یک «رژیم رفتاری برابر» در ارتباط با کشتی‌های بازرگانی یک عضو در بنادر طرف دیگر ایجاد می‌نماید، از آن نظر که این کشتی‌ها، کشتی‌های ملی هستند و نه کشتی‌های دولت ثالث. در بند اول ماده ۱۵ چنین آمده است: «کشتی‌های تجاری، در حالی که پرچم یک عضو طرف پیمان را در دریای خزر به اهتزاز درآورده‌اند، اما وقتی وارد بنادر طرف دیگر می‌شوند، یا در آنجا قرار دارند یا در حال ترک آنجا هستند، در تمام این شرایط، باید همانند کشتی‌های ملی طرف دیگر رفتار کنند.»

ماده ۱۲ بند یک موافقت‌نامه ۱۹۴۰ میلادی، همان قانون بالا را تجدید کرده است و «اصول رفتار ملی» مربوط به کشتی‌های تجاری یک عضو طرف پیمان را تکرار می‌نماید. اصول رفتار ملی، فقط نسبت به «کشتی‌های تجاری» قابل اعمال هستند و این نسبت به کشتی‌های ارتش، که کشتی‌های جنگی را توسعه داده نشده‌اند، ورود کشتی‌های جنگی به بنادر هر یک از اعضا، منوط به شرایط خاص است، و آن وقتی است که رضایت صریح قبلی دولت ساحلی ذی ربط را کسب نموده باشد. همچنین تا آنجا که کشتیرانی اهمیت دارد، همان حالت کشتیرانی در دریای خزر ممکن است نسبت به دریاچه‌های درون مرزی، رودخانه‌ها و دریاچه‌های بسته، که در سرزمین یک دولت قرار دارند، و نیز آب‌های داخلی اعمال شود. این از اصول کلی در حقوق بین‌الملل است، که در یک مجموعه آب‌ها، یک دولت همان گونه دارای حاکمیت و صلاحیت

۱- برای مطالعه بیشتر ر.ک متن کامل عهدنامه ترکمنچای بین ایران و روسیه ۱۸۲۸ و محروم شدن ایران از خزر مجله دریای پارس ۱۳۹۳ پژوهشی به زبان انگلیسی در مورد چگونگی رژیم حقوقی کاسپین/خزر

کامل است که در قلمروی خشکی خودش دارای آن می‌باشد. اگرچه در مورد آب‌های داخلی، به طور عموم، هیچ امکانی برای عبور دریایی کشتی‌های خارجی وجود ندارد، آب‌های داخلی ممکن است برای کشتیرانی [دولت دیگر]، آن هم منوط به رضایت صریح دولت ساحلی و مطابق با قانون عرف و مقررات استفاده شود. همین مطلب در ارتباط با آب‌های داخلی هم مرز با چند دولت نیز وجود دارد. دولت‌های ساحلی در خصوص اجازه یا منع حرکت کشتی‌های متعلق به دولت‌های ثالث، در این آب‌های داخلی، دارای صلاحیت هستند. همان‌گونه که برون لی توضیح می‌دهد، دریاچه‌های بین‌المللی و دریاچه‌های محصور در خشکی، جز در مواردی که موافقت‌نامه‌های مخصوص و اجازه قبلی وجود دارد، برای کشتیرانی (دول دیگر) آزاد نیستند. (یاکوشیک، ۱۹۹۸: ۱۲۳) کابوتاژ یا تجارت ساحلی معاهده ۱۹۳۵ میلادی می‌پذیرد که به طور کلی، حقوق کابوتاژ (حمل و نقل محلی کالا و مسافر به وسیله کشتی‌ها از یک ساحل به ساحل دیگر همان کشور) در انحصار آن دولت است، اما اعضای طرف پیمان، موافقت کردند که به کشتی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی، بر اساس پرچم‌هایشان، حقوق کابوتاژ دیگر مناطق ساحلی ایشان را، به طور رسمی واگذار کنند. در ماده ۱۵ بند ۳ معاهده ۱۹۳۵ چنین آمده است: «تجارت ساحلی باید برای کشتی‌های ملی محفوظ باشد. به هر حال، این مورد توافق است که هر کدام از اعضای طرف قرارداد، باید به کشتی‌هایی که تحت پرچم عضو دیگر حرکت می‌کنند، حق تجارت ساحلی را در خصوص حمل مسافر و کالا در دریای خزر اعطا نمایند.»

ماده ۱۲ بند ۳ از موافقت‌نامه ۱۹۴۰، همان مقررات را منعکس می‌سازد. به طور عموم، مطابق با حقوق بین‌الملل، دولت‌های ساحلی دارای حق انحصاری در تجارت ساحلی (کابوتاژ) هستند. بدین روی، دولت‌ها ممکن است بر اساس انجام یک موافقت‌نامه یا معاهده، چنین حقی را به کشتی‌های دیگر دولت‌ها، اعطا نمایند. چنین چیزی مقتضای خواست آزاد دولت‌هاست که این گونه انجام دهند، وگرنه کابوتاژ به وسیله کشتی‌های خارجی نمی‌تواند اجرا گردد. علاوه بر این، در خصوص مقررات مزبور، معاهده ۱۹۰۴ بین فرانسه و پادشاهی انگلستان،

مثال دیگری است که دولت‌ها به اتباع خود، حقوق به کار گماشتن در تجارت ساحلی را اعطا می‌نمایند. در خصوص شیلات (ماهی‌گیری)، یک موافقت‌نامه در خصوص ماهی‌گیری به وسیله ایران و اتحاد شوروی (سابق) در اول اکتبر ۱۹۲۷ در مسکو به امضا رسید. (معاهده ۱۹۲۷ میلادی) این موافقت‌نامه بر اساس ماده ۱۴ موافقت‌نامه ۱۹۲۱ منعقد شده است. موافقت‌نامه ۱۹۲۷ مربوط به تأسیس یک شرکت مشترک صنعتی بازرگانی به وسیله دو کشور برای به کارگیری شیلات در آب‌های ایران در دریای خزر است. این شرکت به طور مساوی بین ایران و اتحاد شوروی (سابق)، تسهیم شده بود و درآمد ناخالص آن هم باید به صورت مساوی تقسیم گردد. مطابق ماده ۱۴ موافقت‌نامه ۱۹۲۷، امتیاز اعطاشده به شرکت برای یک دوره ۲۵ ساله بود و تمدید آن مشروط به رضایت حکومت ایران بود. به هر حال، پس از انقضای این دوره در سال ۱۹۵۳، ایران این دو موافقت‌نامه را تمدید نکرد و مهر پایان بر آن زد. از آن پس، ایران صلاحیت انحصاری ماهی‌گیری را در دریای خزر اعمال نمود. معاهده ۱۹۳۵ میلادی، یک منطقه انحصاری ماهی‌گیری را برای هر یک از طرفین در نظر گرفت. ماده ۱۵ بند ۴ این معاهده، یک منطقه ۱۰ مایلی دریایی را برای اهداف ماهی‌گیری تأسیس نموده است. مطابق آن، در ورای این مناطق انحصاری، ماهی‌گیری برای طرفین در دریای خزر آزاد است. ماده ۱۲ بند ۴ معاهده ۱۹۴۰، همان مقررات (معاهده ۱۹۳۵) را دارا می‌باشد. ماده ۱۵ بند ۴ معاهده ۱۹۴۰ چنین می‌گوید: «... هر یک از اعضای طرف قرارداد نسبت به کشتی‌هایی که پرچم خود را به اهتزاز درآورده‌اند، حق ماهی‌گیری در آب‌های ساحلی خود را تا محدوده ده مایلی محفوظ می‌داند...» این معاهدات سیاستی را برای حفظ منابع طبیعی و اداره منابع زنده دریا، تأسیس نکرده‌اند، این ممکن است ناشی از این حقیقت باشد که نگهداری و اداره‌ی منابع زنده، عمدتاً به وسیله‌ی دولت‌ها، در دهه ۱۹۵۰ مورد توجه قرار گرفت، در حالی که آخرین معاهده مرتبط با دریای خزر در سال ۱۹۴۰ منعقد شده است. به طور خاص، چون دریا یک مجموعه آبی درون مرزی است، بهره‌برداری بیش از حد منابع زنده، بدون هیچ‌گونه سیاستی برای نگهداری

و اداره این منابع، به نابودی این منابع خواهد انجامید. اکنون پذیرفته شده است که منابع زنده که زمانی تصور می‌شود که منابع پایان‌ناپذیر باشند در صورت بهره‌برداری بیش از حد، پایان می‌پذیرند. پرواز هواپیما بر فراز منطقه دریای خزر شامل توافقی‌های مزبور و مقرراتی که مربوط به «موضوع پرواز هواپیما» در فضای دریای خزر باشد را مشمول نمی‌شود. یک موافقت‌نامه مربوط به «هوانوردی» به وسیله ایران و اتحاد شوروی (سابق) در سال ۱۹۶۴ میلادی، برای تأسیس «بخش اطلاع رسانی پرواز» به منظور تضمین امنیت پرواز بر فراز دریای خزر به امضا رسید. بدین روی، این موافقت‌نامه یک رژیم برای عبور هواپیما بر فراز منطقه معین می‌سازد. در چنین موقعیتی، این بحث می‌تواند مطرح شود که پرواز صلح آمیز هواپیماهای نظامی و غیرنظامی دولت‌های ساحلی بر فراز دریا مجاز است. به هر روی، عبور با هواپیماهای نظامی در فضای هوایی آب‌های ساحلی همان گونه که در ارتباط با کشتی‌های جنگی توضیح داده شده است، مشروط به اجازه قبلی دولت ساحلی ذی ربط می‌باشد.<sup>۱</sup> آلودگی دریایی، وجود قوانین قراردادی، سیاستی را برای حفاظت از محیط دریای خزر ارائه می‌نماید. این گونه به نظر می‌رسد که برخی از مردم در دهه سی و چهل میلادی قادر بودند خطر جدی آلودگی را پیش بینی کنند. این مطلب ممکن است از کم بودن کشتی‌های ناوبری دریا و فقدان فناوری، که متضمن استخراج منابع نفتی دریا باشد، ناشی شده باشد. اما شرایط جغرافیایی دریای خزر به عنوان یک دریای محصور در خشکی و فقدان جریان‌های آبی در دریا، محیط دریای خزر را نسبت به آلودگی، بسیار آسیب پذیر ساخته است. آلودگی دریای خزر یکی از مهم‌ترین موضوعات بحرانی مربوط به دریاست. به طور کلی منابع متعدد آلودگی دریایی وجود دارند از جمله آلودگی ناشی از خشکی، آلودگی ناشی از کشتی‌ها، زباله‌ها و همچنین در اثر استخراج منابع نفتی، رشد بی‌رویه آلودگی‌های محیط‌های ساحلی از یک سو، و توسعه‌های اقتصادی و نفتی از سوی دیگر در محیط دریای خزر، با هم پیوند خورده‌اند. برای

1- <https://www.guilan-e-ma.ir/2011/09>.