

Abstract

International management of international straits in specific situations is one of the most important international issues today from the perspective of the Convention on the Law of the Sea. International strait management strategies in specific situations exist both in the Convention on the Law of the Sea and outside the provisions of the Convention. The Convention on the Law of the Sea relating to the international management of international straits in special situations, such as coercion and war, recognizes the principle of the survival of rights based on safe passage and transit. They remain on their own. The effect of special situations on the management of international straits is that in no particular situation, the country adjacent to the strait has the right to block the international strait, and in case of blocking the international strait, international responsibility is created for the blocking country. Finally, in certain critical situations, it is possible to temporarily suspend the passage until the special situation has been resolved and some inspections have been carried out, and the provisions of the Convention on the Law of the Sea do not allow further in certain situations. Because special situations are temporary situations that arise, the Convention on the Law of the Sea calls for the co-operation and co-operation of the countries adjacent to the Strait and the transit countries as the main strategy of international management.

Keywords: International strait, special

ماهنامه علمی (مقاله علمی-پژوهشی) جامعه شناسی سیاسی ایران، سال پنجم، شماره ششم، شهریور ۱۴۰۱، صص ۹۸۸-۱۰۱۸

مدیریت بین‌المللی تنگه‌های بین‌المللی در وضعیت‌های خاص از منظر کنوانسیون حقوق دریاها

تورج احمدی

مسعود راعی

علیرضا آرش پور

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۶/۱۰

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۸/۱۸

چکیده

مدیریت بین‌المللی تنگه‌های بین‌المللی در وضعیت‌های خاص از منظر کنوانسیون حقوق دریاها از موضوعات مهم امروزی بین‌المللی است. راهکارهای مدیریت تنگه‌های بین‌المللی در وضعیت‌های خاص هم در کنوانسیون حقوق دریاها و هم در خارج از مقررات کنوانسیون وجود دارد. کنوانسیون حقوق دریاها در ارتباط با مدیریت بین‌المللی تنگه‌های بین‌المللی در وضعیت‌های خاص از قبیل قوه قهریه و جنگ، اصل را بر بقای حقوق مبتنی بر عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت می‌داند و اصولاً در صورت حدوث وضعیت خاص، عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت به قوت خود باقی می‌مانند. تأثیر وضعیت‌های خاص بر مدیریت تنگه‌های بین‌المللی است که در هیچ وضعیت خاصی، کشور مجاور تنگه حق مسدود کردن تنگه بین‌المللی را ندارد و در صورت مسدود نمودن تنگه بین‌المللی، برای کشور مسدود کننده مسئولیت بین‌المللی ایجاد می‌گردد. در نهایت در وضعیت‌های خاص بحرانی امکان تعلیق عبور به صورت موقت تا مرتفع شدن وضعیت خاص و انجام برخی از بازرسی‌ها وجود دارد و مقررات کنوانسیون حقوق دریاها، اجازه ای بیش از این در وضعیت‌های خاص را نمی‌دهد. از آنجا که وضعیت‌های خاص، وضعیت‌های موقتی هستند که مرتفع می‌گردند، کنوانسیون حقوق دریاها، همکاری و تشریک مساعی کشورهای مجاور تنگه و کشورهای عبوری را به عنوان راهکار اصلی مدیریت بین‌المللی مطالبه می‌کند. واژگان کلیدی: تنگه بین‌المللی، وضعیت خاص، حقوق دریاها، جنگ، عبور ترانزیت، عبور بی‌ضرر

^۱ دانشجوی دوره دکتری حقوق بین‌الملل عمومی، دانشگاه آزاد اسلامی، ایران، نجف آباد

^۲ دانشیار حقوق بین‌الملل عمومی، دانشگاه آزاد اسلامی، ایران، نجف آباد - masoudraei@gmail.com

^۳ دانشیار گروه حقوق دانشگاه اصفهان - a_arashpour@yahoo.com

در یک تعریف ساده، تنگه بین‌المللی یک آبراه باریک است که دو بدنه آبی بزرگتر را به هم وصل می‌کند. (National Geographic, 2021) بیش از ۲۰۰ آبراه در جهان وجود دارد که واجد خصوصیت اولیه تنگه بین‌المللی هستند. (Alexander, 2019, 99) از منظر حقوقی، تنگه‌های بین‌المللی آبراه‌های دریایی طبیعی هستند که دو دریا را به یکدیگر وصل می‌کنند. طبق نظام حقوقی کنوانسیون ۱۹۸۲، تنگه‌ها عبارتند از آبراه‌های طبیعی که دو دریای آزاد یا یک دریای آزاد و یک منطقه انحصاری اقتصادی و یا دو منطقه انحصاری اقتصادی را به یکدیگر وصل می‌کنند. (آجورلو و باپیری، ۱۳۹۲، ۹۹) در وضعیت حاضر و با توجه به تعریف ارائه شده در کنوانسیون، حدود ۶۳ تنگه بین‌المللی وجود دارد. (ضیایی بیگدلی، ۲۱۳، ۱۳۹۴) به طور کلی سه نوع از تنگه‌های بین‌المللی وجود دارد. تنگه‌هایی که دو قسمت دریای آزاد یا دو دریای آزاد را به هم متصل می‌کنند. تنگه‌هایی که دریای سرزمینی را به دریای آزاد متصل می‌کنند. با انعقاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حالت سوم هم اضافه شد، تنگه‌هایی که دو منطقه انحصاری اقتصادی را به هم متصل می‌کنند یا یک منطقه انحصاری اقتصادی را به دریای آزاد وصل می‌کنند. امروزه اهمیت تنگه‌های بین‌المللی بر هیچ کسی پوشیده نیست. هر روزه تعداد بسیار زیادی از کشتیهای غول پیکر تجاری و نفتکش‌های عظیم‌الجثه برای رسیدن به مقاصد خود در دریاها، باید از این تنگه‌ها عبور نمایند. از طرف دیگر تنگه‌ها، با عمق و عرض کمی که دارند، به راحتی قابل انسداد هستند و می‌توان در عبور و مرور آنها اختلال ایجاد نمود، و از طرفی این تنگه‌ها از نظر امنیتی برای کشورهای ساحلی تنگه از اهمیت فراوان برخوردار هستند.

نظام حقوقی استفاده از تنگه‌های بین‌المللی در ابتدا یک نظام کاملاً عرفی بود. با پیشرفت تکنولوژی بشر استفاده از دریاها و به عبارتی اهمیت یافتن تنگه‌های بین‌المللی برای عبور و مرور کشتیهای مجهز و غول پیکر، ضرورت وضع قواعد و مقرراتی برای تعیین رژیم حقوقی آنها احساس گردید. کنفرانسی که در این زمینه توسط جامعه ملل تدارک دیده شد، ولی موفقیت آمیز نبوده کنفرانس ۱۹۳۰ لاهه بود. کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۵۸ ژنو در خصوص دریای سرزمینی و منطقه مجاور اولین سند مهم بین‌المللی در ارتباط با مدیریت تنگه‌ها بین‌المللی است. کنفرانس سوم سازمان ملل متحد که از سال ۱۹۷۳ آغاز گردید، با حضور تعداد بسیاری از کشورهای نوظهور در سال ۱۹۸۲ منجر به تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای در جامائیکا گردید. این کنوانسیون در ۱۶ نوامبر سال ۱۹۹۴ لازم الاجرا گردید که قسمت سوم خود را به تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی اختصاص داده است. (فصیحی، ۱۳۹۸، ۲۹)

در خصوص مدیریت تنگه‌های بین‌المللی، در صورتی که مجرای قابل کشتیرانی در یک تنگه بین‌المللی از آبهای دریای آزاد تشکیل شده باشد، دشواری خاصی در مورد حق عبور دولتها از تنگه پدید نمی‌آید. عبور از تنگه به منزله اعمال حق آزادی عبور از دریای آزاد محسوب می‌شود، ولی در جائیکه عبور از تنگه فقط از طریق دریای سرزمینی میسر می‌باشد، مسئله حق عبور اهمیت بیشتری پیدا می‌کند، خصوصاً با توجه به گسترش عرض دریای سرزمینی تا دوازده مایل که سبب شده است که غالب تنگه‌های بین‌المللی در داخل آبهای سرزمینی دولتهای ساحلی قرار گیرند. تعیین وضعیت عبور از تنگه‌ها اصولاً منوط بر این است که آبهای تنگه جزء دریای آزاد باشند یا بخشی

از دریای سرزمینی محسوب شوند: اگر در آبهای آزاد باشند، کشتی‌ها از همان آزادی‌های کشتیرانی برخوردارند که در هر نقطه دیگر آبهای آزاد می‌توانند داشته باشند و تحت کنترل یا صلاحیت دولت ساحلی قرار نمی‌گیرند، ولی اگر آبهای تنگه در داخل دریای سرزمینی یک یا چند دولت باشد، کشتی‌های خارجی فقط حق عبور بی‌ضرر دارند. دولت ساحلی می‌تواند حق عبور بی‌ضرر را در دریای سرزمینی به طور موقت به منظور حفاظت از امنیت خود تعلیق کند؛ اما تعلیق عبور، از تنگه‌هایی که دو بخش از دریای آزاد را به یکدیگر متصل می‌کند. آزادی دریانوردی را در آبهای آزاد مخدوش می‌کند.

در مدیریت تنگه‌های بین‌المللی همیشه شاهد دو گرایش متضاد هستیم. از یک طرف دولتهایی که بیشتر نگران مسائل محیط زیست بوده و نیز بسیاری از دولتهای فاقد توان دریایی بزرگ، خواستار گسترش اختیارات اجرایی دولت ساحلی و دولت صاحب بندر برای جبران نارسایی‌های اقدامات اجرایی دولت صاحب پرچم بودند. از سوی دیگر دولتهای دارای توان دریایی بزرگتر تلاش کرده تا اختیارات قانون گذاری دولت ساحلی را محدود کنند و نوعی وحدت رویه در مقررات کلیه دول ساحلی بوجود بیاورند. (بحرینی، ۱۳۹۵، ۷۲) این دولتها همچنین به دنبال دست یافتن به تضمین‌هایی در مقابل قدرت اعمال قوانین توسط دولت ساحلی و صاحب تنگه بوده که از بروز تاخیر بی‌مورد و در نتیجه، افزایش هزینه عملیات کشتی‌های خود جلوگیری کنند. هر دو گروه در گنجاندن نظرات خود در مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ نسبتاً موفق بودند که نمایانگر سازش متوازن بین آنها در این زمینه است. کنوانسیون ۱۹۸۲ صلاحیت قانون گذاری دولت ساحلی را از لحاظ نوع مقررات آلودگی کاهش داده است، ولی از لحاظ منطقه جغرافیایی تحت پوشش قوانین گسترش داده است. عبور ترانزیت از تنگه‌های بین‌المللی موضوع جدیدی است که در سه دهه اخیر توسعه یافته و از سوی قدرتهای دریایی در طی کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها پیشنهاد شد. روشن است که نظام عبور ترانزیت در مقایسه با عبور بی‌ضرر تضمین بیشتری را برای کشتیرانی کشتی‌ها و زیردریایی‌های خارجی در تنگه‌های بین‌المللی ارائه می‌کند و پرواز هواپیماها را بر فراز این تنگه‌ها میسر می‌سازد. (Camino, 32, 2014) در واقع عبور ترانزیت را می‌توان نظام عبوری در میان نظام‌های عبور کشتیرانی آزاد از دریاها و عبور بی‌ضرر دانست. آنچه در این بین قواعد عرفی عبور، یا عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت را از تنگه‌های بین‌المللی با مشکل روبرو می‌نماید بروز وضعیت‌های خاص است. این وضعیت‌های خاص می‌تواند ناشی از هرگونه علت و عاملی باشد که روند عادی عبور را بر اساس نظام‌های حقوقی مورد پذیرش قرار گرفته مختل و یا ممنوع می‌نماید. نمونه بارز این وضعیت‌های خاص جنگها و درگیریهای نظامی، اختلاف‌های سیاسی، منافع اقتصادی و هر علت دیگری می‌تواند باشد. چنانچه به عنوان یک پیش فرض و یک الزام حقوقی « لزوم فراهم بودن شرایط عبور از تنگه‌های بین‌المللی را بر اساس قواعد حقوق بین‌الملل » بپذیریم در این صورت بروز هر یک از وضعیت‌های خاص نایستی به این عبور خللی وارد نماید. لیکن این یک واقعیت است که مدیریت دولت ساحلی بر تنگه بین‌المللی به طور قطع و حتم با این فرض در تضاد خواهد بود و این مدیریت حتی الامکان و برای رسیدن به منافع خود مانع عبور خواهد شد. در این بین یک سؤال مهم و اساسی مطرح می‌شود که آیا از نظر حقوق بین‌الملل این امکان وجود دارد که در وضعیت‌های خاص به جای مدیریت دولت و یا دولت‌های ساحلی، یک مدیریت بین‌المللی حاکم بر تنگه بین‌المللی باشد و مدیریت عبور از تنگه بین‌المللی از این طریق صورت پذیرد. در این راستا چند موضوع مهم و اساسی دیگر مطرح می‌شود که آیا پیش بینی چنین

مدیریتی با حقوق ذاتی کشور ساحلی و همچنین حقوق کشور ساحلی ناشی از مقررات فعلی حقوق بین‌الملل در ارتباط با نظام حقوقی تنگه‌های بین‌المللی در تعارض می‌باشد و یا خیر؟ و اگر چنین تعارضی وجود دارد، به چه صورتی می‌توان آن را مرتفع نمود؟ بررسی راهکارهای ارائه شده در کنوانسیون حقوق دریاها در اینجا مورد نظر است و شیوه‌های مدیریت بین‌المللی خارج از کنوانسیون حقوق دریاها مورد نظر نمی‌باشد و سوال این است که آیا کنوانسیون حقوق دریاها توانایی و قابلیت مدیریت بین‌المللی تنگه‌ها در وضعیت‌های خاص را دارد یا خیر؟ هرچند که برخی از نویسندگان و از جمله: عباسی و دیگران در مقاله «اهمیت استراتژیکی تنگه هرمز در مقایسه با تنگه‌های بین‌المللی جهان، بحرینی در مقاله خود تحت عنوان «بررسی آزادی عبور از تنگه‌ها و امکان مسدود کردن تنگه هرمز در حقوق بین‌الملل»، نسرین خانیها در مقاله «اثرات متقابل قدرت، سیاست و جغرافیا در تنگه‌های مهم جهان»، امیری و دیگران در مقاله «جایگاه همبستگی مرزی تنگه هرمز و منطقه خلیج فارس در امنیت ملی ایران بعد از جنگ سرد» رضوانی در پایان نامه خود با موضوع «بررسی تطبیقی رژیم حقوقی تنگه هرمز از منظر کنوانسیون‌های بین‌المللی و نظام حقوقی جمهوری اسلامی ایران» بینگ جیا در کتاب «نظام حقوقی تنگه‌های بین‌المللی»، لوپز مارتین در کتاب «مفهوم و طبقه بندی و قواعد عبور از تنگه‌های بین‌المللی»، کارون و اورال در کتاب «دریانوردی از تنگه‌ها به عنوان چالشی برای حقوق بین‌الملل»، کامینوس در کتاب «رژیم حقوقی تنگه‌ها، چالشهای امروزی و راهکارها» و یانگ پاک در کتاب «تنگه‌های بین‌المللی جهان» به برخی از ابعاد مدیریت تنگه‌های بین‌المللی در وضعیت‌های خاص اشاراتی داشته‌اند، لیکن در هیچ تحقیقی «مدیریت وضعیت خاص» به عنوان متغیر اصلی مورد توجه قرار نگرفته است. اصول مدیریت تنگه‌های بین‌المللی را هم در کنوانسیون حقوق دریاها و هم خارج از آن می‌توان جستجو کرد که این مقاله درصدد بررسی شیوه‌های برگرفته از کنوانسیون حقوق دریاهاست است. بدین منظور در قسمت اول مفاهیم، در قسمت دوم وضعیت‌های خاص و در قسمت سوم نحوه مدیریت بین‌المللی بر وضعیت‌های خاص برگرفته از کنوانسیون حقوق دریاها مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱. مفاهیم

۱-۱. مفهوم تنگه بین‌المللی و انواع آن

در اصطلاح حقوقی آبراه بین‌المللی^۱ دارای تعریفی عام می‌باشد و شامل رود، کانال و تنگه^۲ می‌باشد و تنگه‌ها در غالب آبراه‌های بین‌المللی تعریف می‌گردند. در حقیقت کلمه تنگه اصطلاح حقوقی دقیقی نیست و در هیچ یک از کنوانسیون‌های مربوط به حقوق دریاها بطور دقیق تعریف نشده است. (ضیایی بیگدلی، ۱۳۹۴، ۳۳۹) معنی عادی تنگه عبارت است از معبر باریک طبیعی یا بخشی از آب که دو قسمت بزرگ‌تر از آب‌ها را به هم متصل می‌کند. وضعیت حقوقی آب‌های تشکیل دهنده تنگه و استفاده از آنها برای کشتیرانی بین‌المللی، بیشتر از تعریف تنگه برای روشن شدن حقوق دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم کشتی اهمیت دارد. (ملک زاده، ۱۳۸۳، ۳۸)

آبراه بین‌المللی عبارت است از: تنگه‌ها، کانال‌ها و رودخانه‌ها که دریاها را به یکدیگر متصل می‌کند یا دسترسی کشتیرانی بین‌المللی به بنادر را در دریا، خلیج و دریاچه‌های بین‌المللی که در غیر این صورت محصور

¹ International Waterways

² Strait

در خشکی و بسته می‌باشند را از طریق آب میسر می‌سازد.³ که از نظر اهمیت به سه دسته، نظامی، حمل و نقل انرژی و نفت و حمل و نقل کالا و مسافر تقسیم می‌شوند. (ملکی، ۱۳۸۳، ۶۲) آبراه‌ها و تنگه‌های مهمی در جهان وجود دارند. البته بین‌المللی بودن تنگه همیشه مورد توافق نیست. به عنوان نمونه، ایالات متحده درباره توصیف کانادا از تنگه‌های گذرگاه شمال غربی به عنوان آبهای داخلی اعتراض می‌کند. آمریکا معتقد است که این تنگه‌ها بین‌المللی هستند. (Pincus, 2021, 7) تنگه‌ها به عنوان نقاطی قابل تعریف‌اند که از عمق کم و عرض باریک برخوردار بوده‌اند، که حمل و نقل ایمن با توجه به این شرایط بسیار آسیب پذیر می‌شود، و ظرفیت عبور از آن‌ها هم زمان با افزایش میزان تجارت دریایی و افزایش اندازه کشتی به چالش کشیده می‌شود. (عباسی و دیگران، ۱۳۹۴، ۹) تنگه‌ها به عنوان پاشنه آشیل‌های جغرافیای اقتصاد جهانی هستند. (رودریگو⁴، ۱۳۸۵: ۳۸-۳۹) تنگه‌های مورد استفاده در تجارت دریایی یا مسیر جایگزین ندارند، و یا در فاصله‌ای قرار دارند، که انحراف مسیر از آن صرفه اقتصادی ندارد. بیشتر این مسیرها بین نواحی مهم صنعتی از قبیل اروپای غربی قرار گرفته‌اند. از این مسیرها مواد نفتی کشورهای در حال توسعه به کشورهای توسعه یافته منتقل می‌شود. این گلوگاه‌ها برای اقتصاد جهانی بخصوص برای بازیگران اصلی آن بسیار حیاتی هستند. از طرفی مهم‌ترین گذرگاه‌های استراتژیک، گذرگاه‌هایی باریک و کم عمق‌اند و بسیاری استراتژیک هستند. این مسئله، این تنگه‌ها را به نقاط حساس تجارت جهانی تبدیل کرده است. امروزه تنگه‌هایی که قسمتی از مسیر تجارت جهانی به ویژه تجارت انرژی را تشکیل می‌دهند، تنگه‌های استراتژیک محسوب می‌گردند. (خانیها و قورچی، ۱۳۸۸: ۲۴۱) تنگه هرمز یکی از این تنگه‌های مهم است. (حافظ نیا، ۱۳۹۰: ۲)

طبیعی بودن تنگه آن را از کانال متمایز می‌کند که نظام حقوقی آنها کاملاً متفاوت است. (بحرینی و مجدزاده، ۱۳۹۵، ۷۰) و منوط به انواع آن است؛ باید دید تنگه چه قسمت‌هایی از دریا را به هم متصل می‌کنند و با توجه به این اتصال نظام حقوقی آن را مشخص کرد. (موسی زاده، ۱۳۸۹، ۲۸۵) در وضعیت حاضر ۵۲ تنگه بین‌المللی با عرض کمتر از ۶ مایل دریایی، ۱۵۳ تنگه‌ی بین‌المللی با عرض میان ۶ تا ۲۴ مایل دریایی و ۶۰ تنگه‌ی بین‌المللی با عرض بیشتر از ۲۴ مایل دریایی، وجود دارند. (Thomas and J. C. Duncan, 207, 1999) و با ایجاد ۱۲ مایل دریایی برای عرض دریای سرزمینی، بسیاری از تنگه‌ها که باریکه‌ای از دریای آزاد را در برمی‌گیرند، جزء دریای ساحلی دولت‌های ساحلی هستند. "سرزمینی کردن" تنگه‌های بین‌المللی، آزادی پروازهای هواپیماهای (نظامی) و دریانوردی کشتی‌های جنگی، از جمله زیردریایی‌ها را به خطر خواهد انداخت. از این‌رو، دولت‌های دریایی خواستار معرفی نظام جدیدی یعنی حق "عبور ترانزیت" شدند که سرانجام در بخش سوم کنوانسیون حقوق دریاهای گنجانده شد. توافق بر روی ۱۲ مایل دریایی برای دریای سرزمینی، ارتباط نزدیکی با تضمین آزادی دریانوردی و پرواز هواپیماها بر فراز دریا از تنگه‌های بین‌المللی دارد. کنوانسیون، تنگه‌های بین‌المللی را مطابق با

³ <http://legal-dictionary.thefreedictionary.com/International+Waterways>

⁴ Rodrigue

قابلیت اعمال بخش سوم، یعنی تنگه‌هایی که بخش سوم بر آن‌ها اعمال می‌شود و تنگه‌هایی که خارج از محدوده‌ی بخش سوم هستند، به دو گروه اصلی تقسیم می‌کند. (یوسیفومی، ۱۳۹۵، ۴۵) و از آنجا که ما به دنبال وضعیت مدیریت تنگه‌ها در وضعیت‌های خاص از منظر کنوانسیون حقوق دریاها هستیم، همین ملاک را برای شناخت انواع تنگه‌های بین‌المللی در نظر می‌گیریم.

۱-۱-۱. تنگه‌های بین‌المللی تحت شمول بخش سوم کنوانسیون حقوق دریاها

بخش سوم کنوانسیون حقوق دریاها، اثری بر نظام مناطق آب‌های داخلی در یک تنگه ندارد، مگر اینکه یک خط مبدأ مستقیم مطابق با ماده ۷ کنوانسیون، منطقه‌ای را به عنوان آب‌های داخلی محصور نماید که قبلاً جزء آب‌های داخلی به شمار نمی‌رفت. (شق الف از بند ۱ ماده ۳۵). باید گفت بخش سوم کنوانسیون اساساً بر تنگه‌های بین‌المللی به عنوان دریای سرزمینی اعمال می‌شود. این تنگه‌ها بر اساس بخش سوم کنوانسیون، به دو دسته تقسیم می‌شوند. نخستین دسته از این تنگه‌ها مربوط به نظام عبور ترانزیت می‌شوند. در این راستا، ماده ۳۷ اشعار می‌دارد که: «مقررات این بخش بر تنگه‌های مورد استفاده دریانوردی بین‌المللی اعمال می‌شود که بین قسمتی از دریای آزاد یا یک منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و قسمت دیگری از دریای آزاد و منطقه‌ی انحصاری اقتصادی واقع شده باشند.» این مقرره متضمن دو معیار برای تشخیص تنگه‌های بین‌المللی تحت شمول بخش سوم است. نخستین معیار در این ماده، معیار جغرافیایی است. این تنگه‌ها، تنگه‌هایی هستند که قسمتی از دریای آزاد یا یک منطقه‌ی انحصاری اقتصادی را به قسمت دیگری از دریای آزاد و منطقه‌ی انحصاری اقتصادی متصل می‌کنند. دومین معیار، معیار کارکردی است یعنی تنگه‌هایی که برای دریانوردی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند. با توجه به ارتباط میان این دو معیار، به نظر می‌رسد که دیوان دادگستری بین‌المللی در قضیه تنگه کورفو، معیار جغرافیایی را به عنوان معیار اولیه مدنظر قرار داد. بر طبق نظر دیوان: «ممکن است پرسیده شود که آیا معیار با حجم تردد در حال عبور از تنگه یا نسبت به کم اهمیت و پراهمیت بودن آن برای دریانوردی بین‌المللی مشخص می‌شود. دیوان بر این عقیده است که معیار قاطع، وضعیت جغرافیایی آن به عنوان متصل کننده دو قسمت از دریای آزادی به یکدیگر است و این واقعیت که برای دریانوردی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد.» (Camios, 129, 1987)

معیار کارکردی موجب طرح این سؤال است که چگونه می‌توان "تنگه‌های مورد استفاده دریانوردی بین‌المللی" را تشخیص داد. در این راستا، استدلال شده است که یک تنگه باید واقعاً به عنوان مسیری مفید برای تردد دریایی بین‌المللی مورد استفاده دریانوردی بین‌المللی قرار گیرد تا معیار کارکردی حاصل شود. کارکرد بالقوه صرف ناکافی خواهد بود. (D. H. Anderson, 168, 1989) عبور ترانزیت در تنگه‌هایی اعمال می‌شود که مطابق بند ۱ ماده ۳۸ میان قسمتی از دریای آزاد یا یک منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و قسمت دیگری از دریای آزاد و منطقه‌ی انحصاری اقتصادی واقع شده باشند. (یوسیفومی، ۱۳۹۵، ۴۶) نمونه‌ای از تنگه‌های بین‌المللی که نظام عبور ترانزیت بر آن‌ها اعمال می‌شود را می‌توان با تنگه «دور»^۵ نشان داد. در برخی موارد، این سؤال مطرح می‌شود که آیا یک تنگه را می‌توان به عنوان تنگه‌ای که عبور ترانزیت در آن اعمال می‌شود در نظر گرفت یا خیر. ممکن است، گذرگاه کانادایی شمال غربی میان مجمع‌الجزایر شمالگان، را به عنوان مثال نام برد. این گذرگاه یک مسیر دریایی بین

⁵ Dover

قاره‌ای است که اقیانوس اطلس را به آرام متصل می‌کند... در سال ۱۹۸۵، دولت کانادا خطوط مبدأ مستقیم اطراف اقیانوس منجمد شمالی ترسیم نمود و در نتیجه گذرگاه مزبور در محدوده‌ی آب‌های داخلی کانادا قرار گرفت. از این‌رو، کانادا "هر گونه ادعایی راجع به اینکه گذرگاه شمال غربی تنگه‌ای بین‌المللی است" را رد نمود.⁶ با وجود این، ایالات متحد آمریکا این موضع را اتخاذ نمود که گذرگاه مزبور، تنگه‌ی مورد استفاده دریاوردی بین‌المللی بوده که مشمول عبور ترانزیت می‌شود.⁷ اختلافات مزبور با موافقت نامه همکاری در اقیانوس منجمد شمالی میان کانادا و ایالات متحد ۱۹۸۸ فروکش نمود. در این موافقت نامه، ایالات متحد و کانادا موافقت نمودند که اقداماتی را برای "تسهیل دریاوردی با یخ شکن‌های خود اتخاذ نمایند و روش‌های همکاری در این زمینه را توسعه دهند."⁸ سؤالی شبیه به نظام حقوقی گذرگاه شمالی غربی، در رابطه با شمال روسیه نیز مطرح می‌شود. (Roach and Smith, 328, 2008) تنگه‌های مالاکا و سنگاپور نیز درگیر چنین بحثی می‌باشند. تردد ترانزیتی تنگه‌های مالاکا و سنگاپور سنگین است زیرا گلوگاه‌های مهمی برای تجارت و بازرگانی بین‌المللی می‌باشند. بیانیه مشترک ۱۶ نوامبر ۱۹۷۱ دولت‌های اندونزی، مالزی و سنگاپور اشعار می‌دارد که "تنگه‌های مالاکا و سنگاپور، تنگه‌های بین‌المللی نیستند اگرچه کاملاً استفاده آن‌ها برای کشتیرانی بین‌المللی را مطابق با اصل عبور بی‌ضرر به رسمیت می‌شناسند." (Brown, 89, 2005)

با وجود این، بعدها این سه دولت عضو کنوانسیون حقوق دریاها شدند. در نتیجه، می‌توان استدلال نمود که مطابق با مواد ذی‌ربط کنوانسیون حقوق دریاها، عبور ترانزیتی بر تنگه‌های مالاکا و سنگاپور اعمال می‌شود. (

Yturriaga, 318, 1991)

دسته دوم مربوط به تنگه‌هایی است که حق عبور بی‌ضرر در آن‌ها اعمال می‌شود و تنگه‌هایی هستند که مطابق بند ۱ ماده ۳۸ کنوانسیون، نظام عبور ترانزیت بر آن‌ها اعمال نمی‌شود و تنگه‌هایی که میان قسمتی از دریای آزاد یا قسمتی از منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و دریای سرزمینی یک دولت خارجی واقع شده باشند. (یوسیفومی، ۴۷، ۱۳۹۵)

تنگه‌هایی که مستثنی از بند ۱ ماده ۳۸ می‌شوند، تنگه‌هایی هستند که میان جزیره متعلق به دولت ساحلی تنگه و قلمرو زمینی آن واقع شده‌اند و یک مسیر در طرف رو به دریای جزیره با همان سهولت از لحاظ ویژگی‌های دریاوردی و آب‌نگاری به دریای آزاد یا یک منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، وجود داشته باشد. مثالی خوب از این گونه تنگه‌ها، تنگه مسینا است. مثالی از تنگه‌هایی که میان قسمتی از دریای آزاد یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و دریای سرزمینی دولت خارجی واقع شده‌اند، تنگه تیران و خلیج عقبه است.

۱-۲. تنگه‌های بین‌المللی خارج از محدوده‌ی بخش سوم کنوانسیون

منظور تنگه‌هایی است که بخش سوم کنوانسیون بر آن‌ها اعمال نمی‌شود. این تنگه‌ها به سه دسته تقسیم می‌شوند. نخست، بر اساس ماده ۳۶، بخش سوم کنوانسیون بر تنگه‌های مورد استفاده دریاوردی بین‌المللی که در آن مسیری

⁶ Canadian Reply to the US Government, (1970) 9 ILMp. 612.

⁷ National Security Presidential Directive and Homeland Security Presidential Directive, NSPD-66/HSPD-25, 9 January 2009. This document is available at: www.dhs.gov/xabout/laws/gc_1267821646976.shtm#1.

⁸ Article 3. For the text of the Agreement, see (1989) 28 ILM pp. 142-143.

به دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی با همان سهولت از لحاظ ویژگی‌های دریانوردی و آب‌نگاری وجود داشته باشد، اعمال نخواهد شد. مفهوم ماده ۳۶ این است که اگر مسیری دشوار در یک تنگه‌ی بین‌المللی به دریای آزاد یا به منطقه‌ی انحصاری اقتصادی از لحاظ ویژگی‌های دریانوردی و آب‌نگاری وجود داشته باشد، بخش سوم کنوانسیون در این تنگه قابل اعمال خواهد بود. در همین رابطه، باید اشاره نمود که ژاپن ادعای راجع به دریای سرزمینی‌اش را به ۵ تنگه‌ی بین‌المللی، یعنی تنگه‌ی سویا، تنگه‌ی تسوگارو، آبراه شرقی تسوشیما، آبراه غربی تسوشیما و تنگه‌ی آسامی، با ایجاد کریدور از میان منطقه‌ی انحصاری اقتصادی این تنگه‌ها محدود نموده است. در نتیجه، این ۵ تنگه، مطابق ماده ۳۶ کنوانسیون به تنگه‌هایی تعلق دارند که در "آن‌ها مسیری به دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی با همان سهولت وجود داشته باشد" (Treves, 127, 1999).

دوم، مطابق بند ۳ ماده ۳۵، بخش سوم کنوانسیون، بر تنگه‌هایی که عبور از آن‌ها به طور کلی یا جزئی به موجب کنوانسیون‌های بین‌المللی لازم الاجرائی که از دیرباز به طور خاص برای این تنگه وضع گردیده است، اعمال نمی‌شود. (یوسیفومی، ۴۸، ۱۳۹۵) اگرچه کنوانسیون مصادیقی از تنگه‌های مندرج در بند ۳ ماده ۳۵ را بر نمی‌شمرد، با وجود این، نمونه‌هایی از این تنگه‌ها به قرار ذیل هستند:

تنگه‌های ترکیه: این تنگه‌ها شامل داردانل واقع در دریای مرمره و بسفور که دریای سیاه را به دریای اژه متصل این^۹ می‌کند، هستند. کنوانسیون ۱۹۳۶ راجع به نظام تنگه‌ها (کنوانسیون مونترو) بر تنگه‌های ترکیه حاکم است کنوانسیون متضمن مجموعه‌ای از قواعد خاص مانند آزادی عبور کشتی‌های جنگی، کشتی‌های تجاری و اجازه پرواز هواپیمایی دولتی است.

تنگه‌های بلت و سوند دانمارک: این تنگه‌ها شامل بلت کوچک میان یوتلند و جزیره فونن، بلت بزرگ میان فونن و جزیره نیوزلند، و تنگه‌ی یوخاسون سوند میان نیوزلند و سوند است. معاهده ۱۴ مارس ۱۸۵۷ راجع به معافیت از عوارض سوند میان دانمارک و دولت‌های اروپایی (کنوانسیون کپنهاگ) بر این تنگه‌ها حاکم است.^{۱۰} ماده ۱ این کنوانسیون، راجع به حق عبور کشتی‌های خارجی از تنگه‌های دانمارک می‌باشد، این ماده اشعار می‌دارد: "از این پس، هیچ کشتی نباید به هر بهانه‌ای در عبورش از سوند و بلت‌ها در معرض هر گونه توقیف یا مانعی قرار گیرد." ^{۱۱} حقوق مندرج در معاهده کپنهاگ به کشتی‌های همه‌ی دولت‌ها از جمله کشتی‌های دولت‌های ثالث اعطاء شده است. (Bangert, 106, 1997)

تنگه‌ی ماژلان: این تنگه میان آرژانتین و شیلی واقع شده است که اقیانوس اطلس را به اقیانوس آرام متصل می‌کند. ماده ۵ معاهده ۱۸۸۱ میان آرژانتین و شیلی، بی‌طرفی تنگه‌ی ماژلان را مورد تأیید قرار می‌دهد و متضمن آزادی دریانوردی برای تمامی دولت‌ها است.^{۱۲} این مقرر با ماده ۱۰ معاهده ۱۹۸۴ راجع به صلح و دوستی میان آرژانتین و شیلی مجدداً مورد تأیید قرار گرفت.^{۱۳}

⁹ 1-17. 31 AJIL Supplement (1937)

¹⁰ 116 CTS p. 357.

¹¹ Original in Franch. Translation by the government of Denmark in the Great Belt case, Counter-Memorial Submitted by Denmark, vol. 1, May 1992, p. 227, para. 675.

¹² The Treaty Between Argentine Republic and Chile, Establishing the Neutrality of Straits of Magellan, (1909) 3 AJIL Supplement pp. 121-122.

¹³ (1985) 24 ILM pp. 11-16.

تنگه‌ی جبل الطارق: این تنگه دریای مدیترانه را به اقیانوس اطلس متصل می‌کند. عبور آزاد از تنگه‌ی جبل الطارق در اعلامیه ۱۹۰۴ انگلیس و فرانسه اعلام شد (ماده ۷)¹⁴ و ماده ۶ معاهده میان فرانسه و اسپانیا راجع به مراکش، آن را مورد تأیید قرار داد.¹⁵

تنگه‌ی آلاند: فنلاند و سوئد پس از امضای کنوانسیون حقوق دریاهای اعلام نمودند که بند ۳ ماده ۳۵ کنوانسیون بر تنگه‌ی میان فنلاند و سوئد قابل اعمال است. معاهدات قابل اعمال بر این تنگه، عبارت‌اند از کنوانسیون ۱۹۲۱ راجع به عدم سنگربندی و بی-طرفی جزایر آلاند¹⁶ و موافقت نامه ۱۹۴۰ میان فنلاند و اتحاد جماهیر شوروی راجع به جزایر آلاند که فنلاند را ملزم می‌کند جزایر آلاند را سنگربندی و نظامی نکند.¹⁷

سومین دسته از تنگه‌هایی که بخش سوم کنوانسیون بر آنها اعمال نمی‌شود، تنگه‌هایی هستند که در آب‌های مجمع الجزایری واقع شده‌اند. دریانوردی در آب‌های مجمع الجزایری قواعد خاص خود را دارد. (یوسیفومی، ۱۳۹۵، ۵۱) با توضیحات فوق می‌توان دریافت که مدیریت بین‌المللی بر تنگه‌های بین‌المللی چه در وضعیت عادی و چه در وضعیت خاص، تابعی از این است که تنگه مربوطه در کدام یک از دسته بندیهای فوق قرار گیرد.

۱-۲. مفهوم مدیریت بین‌المللی¹⁸

ایده مدیریت بین‌المللی بر تنگه‌ها یک ایده قدیمی است. پس از جنگ جهانی اول، بحث بین‌المللی شدن تنگه‌ها و آبراه‌های بین‌المللی با در اعلامیه ویلسون مطرح شد. (Yücel, 2020, 83) این ایده هم شامل نحوه استفاده از تنگه‌ها و هم شیوه مدیریت آنها بود. آنچه که در وهله اول در ارتباط با مدیریت تنگه‌های بین‌المللی به ذهن متبادر می‌شود، این است که این مدیریت به طور کامل جنبه بین‌المللی دارد، لیکن این تصور نادرستی است، زیرا که لزوماً تمامی ابعاد مدیریت تنگه‌های بین‌المللی، جنبه بین‌المللی ندارد و این موضوع را به خصوص در مورد تنگه‌های بین‌المللی که به طور کامل در قلمرو حاکمیت یک کشور قرار دارند، می‌تواند مشاهده کرد. ابعاد مدیریت داخلی برخی از تنگه‌ها به مراتب از ابعاد بین‌المللی آنها پررنگ‌تر است و منظور از مدیریت بین‌المللی، اعمال قواعد بین‌المللی در راستای مدیریت تنگه می‌باشد. هرگونه قاعده حاکم بر مدیریت تنگه بین‌المللی که ناشی از اراده بیش از یک تابع حقوق بین‌الملل باشد، واجد جنبه بین‌المللی می‌گردد. نمونه بارز در این خصوص کنوانسیون‌های حقوق دریاهای هستند که ناشی از اراده بخش مهمی از جامعه جهانی می‌باشند. در اینجا منظور از مدیریت بین‌المللی، راهکارهای ارائه شده توسط کنوانسیون ۱۹۵۸ و کنوانسیون ۱۹۸۲ و سایر اسناد بین‌المللی می‌باشد.

۱-۳. مفهوم وضعیت خاص¹⁹

¹⁴ Declaration between the United Kingdom and France Respecting Egypt and Morocco

¹⁵ (1913) 7 AJIL Supplement pp. 81-93.

¹⁶ (1923) 17 AJIL Supplement pp. 1-6.

¹⁷ 144 BSP p. 395.

¹⁸ International management

¹⁹ Specific situation or Particular circumstances

مفهوم «وضعیت خاص» در مقابل مفهوم «وضعیت عادی»²⁰ قرار می‌گیرد و برای شناخت و درک مفهوم وضعیت خاص باید مفهوم وضعیت عادی را شرح داد. وضعیت عادی در ارتباط با یک تنگه بین‌المللی به وضعیتی گفته می‌شود که مدیریت بر تنگه بین‌المللی بر اساس قواعد موجود و بدون هیچ عامل مداخله‌کننده‌ی دیگری صورت می‌پذیرد و در نتیجه در نقطه مقابل آن با وضعیت خاص مواجه هستیم یعنی وضعیتی که نظم و آرامش موجود بر تنگه بین‌المللی به طریقی دچار خدشه شده است به نحوی که نیازمند مدیریت خاص بر تنگه بین‌المللی هستیم. هرچند اصطلاح «وضعیت خاص»، اصطلاحی رایج و شده در حقوق دریاها مانند اصطلاحات دیگر از قبیل «عبور بی ضرر» و موارد دیگر نیست، لیکن مفهومی شناخته شده است. به عنوان نمونه در گزارش کمیسیون حقوق بین‌الملل مجمع عمومی سازمان ملل متحد منتشره در سال ۲۰۲۱ برای معرفی و تبیین وضعیت‌های ناشی از آلودگی و یا موارد دیگر از عنوان «وضعیت خاص» استفاده کرده است. (General Assembly Official Records, 2021, 38) هرچند هیچ تعریفی از وضعیت خاص ارائه نشده است، لیکن مواردی از قبیل جنگ و آلودگی به عنوان مصادیقی از وضعیت‌های خاص شناخته شده‌اند. (Cataldi, 2020)

۲. گونه‌شناسی وضعیت‌های خاص در ارتباط با تنگه‌های بین‌المللی

وضعیت‌های خاص در ارتباط با تنگه‌های بین‌المللی متعدد هستند، در یک تقسیم‌بندی، این وضعیت‌های خاص یا ناشی از درگیری و اختلاف هستند و یا اینکه به واسطه سایر حوادث و اتفاقات به وجود می‌آیند. در وضعیت‌های خاص ناشی از اختلاف و درگیری می‌توان از جنگ، اختلاف‌های سیاسی و درگیری‌های داخلی نام برد و در یسن سایر وضعیت‌های خاص، حوادث اعم از قهری و غیرقهری و شرایط خاص اقتصادی را می‌توان نام برد.

۱-۲. وضعیت‌های خاص ناشی از اختلاف و درگیری

یکی از مهم‌ترین علل ایجاد وضعیت خاص در یک تنگه بین‌المللی، ایجاد اختلاف‌ها و درگیری‌ها می‌باشد. نمونه بارز آن جنگ است، لیکن همیشه اختلاف و درگیری به صورت جنگ نیست، تنش‌های دیگر از جمله اختلاف سیاسی بین کشورهای مجاور تنگه بین‌المللی و همچنین اختلاف‌های داخلی در قلمرو کشور مجاور تنگه نیز می‌تواند منجر به وضعیت خاص در یک تنگه بین‌المللی شود.

۱-۲-۱. جنگ²¹

درگیری شدید مسلحانه میان دولت‌ها و حکومت‌ها با یکدیگر، جنگ نامیده می‌شود.²² جنگ یک درگیری مسلحانه واقعی، ارادی و گسترده بین جوامع سیاسی است و می‌توان آن را نوعی خشونت سیاسی تلقی کرد. (Smalley, 12, 2011) هنگامی که جنگ در جریان نباشد، وضعیت صلح برقرار است. هرچند برخی از پژوهشگران، جنگ را غیرقابل اجتناب و جزء جدایی‌ناپذیر فرهنگ انسانی می‌دانند اما دیگران بر این باورند که

²⁰ Normal situation

²¹ war

²² Stanford Encyclopedia of Philosophy

جنگ تنها در شرایط اجتماعی فرهنگی یا زیست‌محیطی خاص گریزناپذیر است. برخی از پژوهشگران معتقدند که جنگ ربطی به نوع خاصی از نظام سیاسی یا اجتماعی ندارد بلکه جنگ مفهومی جهانی است که نوع و وسعتش توسط جامعه‌ای که هزینه‌هایش را می‌پردازد تعیین می‌شود، در مقابل کسانی هم هستند که می‌گویند از آن جا که جوامعی وجود دارند که در آن‌ها جنگ وجود ندارد می‌توان روحیه انسان را به دور از جنگاوری دانست. (Henderson, 212, 2012) وضعیت جنگ به عنوان یکی از معضلات مهم بشری و تهدیدات اصلی جامعه جهانی معرفی شده است. حال چنانچه وضعیت جنگی در منطقه ای رخ دهد که یک تنگه بین‌المللی در آنجا واقع شده است، می‌توان گفت که وضعیت خاص ناشی از جنگ بر تنگه بین‌المللی حاکم شده است. در طول تاریخ جنگ‌های مهمی و از جمله جنگ جهانی اول، جنگ جهانی دوم، جنگ ایران و عراق و جنگ خلیج فارس از جمله جنگ‌هایی هستند که قلمرو جغرافیایی آنها، شامل تنگه‌های بین‌المللی نیز شده است.

جنگ یک پدیده آسیب شناسی اجتماعی و عامل تغییر شکل سیاسی است که می‌توان آن را از لحاظ تاریخی، سیاسی، اقتصادی، نظامی، جامعه شناسی و غیره مورد مطالعه و بررسی قرار داد. مفهوم حقوقی جنگ شامل چهار عنصر یا رکن اساسی است: عنصر تشکیلاتی و سازمانی «کشورها»، عنصر مادی «اعمال قدرت مسلحانه»، عنصر معنوی یا روانشناسی «قصد و نیت جنگ» و سرانجام هدفدار بودن جنگ «منافع و مصالح ملی». (ضیایی بیگلری، ۱۳۹۵، ۴۵)

جنگ با اجتماع این عناصر شکل می‌گیرد. (Delbez, 510, 1964) و هدفدار بودن جنگ، عناصر تشکیل دهنده چنین وضعیتی هستند. هنگامی که جنگی واقع می‌شود دولت‌های درگیر در جنگ ممکن است علاوه بر قلمرو سرزمینی دولت‌ها در دریاها و فضای سرزمین دولتهای متخاصم در گیر در جنگ شوند در نتیجه جنگ‌های زمینی و دریایی و هوایی را ایجاد می‌کنند. در این بین جنگ دریایی، مخاصمات مسلحانه ای است که از کشتی‌های جنگی هدایت و فرماندهی می‌شود و توسط ناوهای نیروی دریایی صورت می‌گیرد و عملیات خصمانه حتی ممکن است از دریا به زمین هم انجام شود، جنگ دریایی هیچگاه به غلبه نظامی بر دولت محدود نمانده است و هدف چنین جنگی علاوه بر اهداف نظامی، قطع ارتباط دریایی، از بین بردن تجارت دریایی و ایجاد انزوای اقتصادی دشمن است. (Reuter, 380, 1973) و ممکن است این جنگ در محدوده یک تنگه بین‌المللی صورت پذیرد که مصداق بارز ایجاد «وضعیت خاص» در تنگه بین‌المللی است و می‌تواند تأثیر مهمی بر شیوه اعمال قواعد بین‌المللی در تنگه بین‌المللی داشته باشد.

۲-۱-۲. اختلافات سیاسی

حقوق بین‌الملل ناشی از روابط بین‌الملل می‌باشد، روابط بین تابعان حقوق بین‌الملل ممکن است دوستانه باشد و یا خصمانه باشد. (قربانی نژاد و دیگران، ۱۳۹۲، ۱۵۱) روابط دوستانه انواع مختلفی دارد که از آن جمله روابط سیاسی یا دیپلماتیک و روابط اقتصادی است و روابط خصمانه نیز درجات و مراتبی دارد که بارزترین آنها جنگ است که به آن پرداخته شد. لیکن به غیر از جنگ، سایر وضعیت‌های خاصی که در زمره روابط خصمانه قرار می‌گیرند نیز وجود دارند که در کل از آنها تحت عنوان اختلافات سیاسی بین دو کشور یاد می‌شود. قطع روابط

دیپلماتیک، یکی از آنها است و می‌تواند در مواردی منجر به ایجاد وضعیت خاص در یک تنگه بین‌المللی شود. فرض کنید کشورهای مجاور یک تنگه بین‌المللی (به عنوان نمونه ایران و عمان در مورد تنگه هرمز) دچار اتلاف سیاسی شدید شوند. بدیهی و طبیعی است که عبور و مرور کشتی‌ها از تنگه هرمز، به طور حتم تحت تأثیر این اختلاف قرار می‌گیرد و وضعیت از حالت عادی به وضعیت خاص تغییر می‌یابد. به عنوان نمونه در نوامبر سال ۲۰۱۸ اختلاف بین اوکراین و روسیه در تنگه کرچ²³ که منجر به بسته شدن تنگه توسط یک کشتی باربری خالی روسیه گردید به عنوان وضعیت خاص تلقی گردید. (Kayser and Captain, 2019, 83)

۲-۱-۳. درگیریه‌های داخلی

منظور از درگیری‌های داخلی، درگیریهایی است که طرفین آن هر دو تابع مستقیم حقوق بین‌الملل نیستند، لیکن سطح درگیری به حدی گسترده است که نظم عمومی بین‌المللی نیز از آن متأثر است. درگیری یک دولت با شورشیان و یا شبه نظامیان می‌تواند مصداقی از آن باشد. تنگه هرمز شاهد چنین درگیریهایی از این نوع در طول تاریخ بوده است. پیدایش دزدی دریایی در قرن هجدهم در این تنگه توسط جواسم مستقر در جنوب تنگه نمونه‌ای از آن است. (معصومی زاده، ۱۳۸۵، ۱۶۱) چنانچه این درگیری‌ها در محل و جغرافیایی یک تنگه بین‌المللی باشد، به طور حتم در آن تنگه بین‌المللی ایجاد وضعیت خاص می‌کند. و سؤال این است که آیا می‌تواند بر قواعد موجود برای مدیریت تنگه تأثیرگذار باشد؟ در حال حاضر، حفظ صلح و امنیت بین‌المللی در تنگه‌ها با تهدیدهای مختلفی مواجه گشته است. برای مثال، دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها مشکلات جدی هستند که رفاه دریانوردان و امنیت ارتباطات دریایی را به خطر می‌اندازد و بسیاری از این موارد ممکن است در تنگه‌های بین‌المللی صورت پذیرد.

۲-۲. سایر وضعیت‌های خاص

ایجاد وضعیت خاص در تنگه بین‌المللی لزوماً ناشی از درگیری و جنگ و اختلاف نیست، بلکه ممکن است ناشی از سایر علل و عوامل باشد.

۲-۲-۱. حوادث

منظور از حوادث، کلیه اتفاقات قهری و غیرقهری (غیر از جنگ و اختلافات) است که منجر به برهم خوردن وضعیت عادی تنگه بین‌المللی می‌گردد. تصادم بین کشتیهای عبوری نمونه بارز و مصداق عمده این حوادث است که تصادم بین دو کشتی ممکن است منجر به بسته شدن تنگه بین‌المللی گردد. آتش سوزی کشتی عبوری، وقوع زلزله در محل تنگه و ایجاد سونامی، آلودگی نفتی شدید و غیره همگی از جمله حوادث تلقی شده که می‌توانند منجر به ایجاد وضعیت خاص در یک تنگه بین‌المللی شوند.

۲-۲-۲. عوامل اقتصادی

عبور از برخی از کانال‌های مهم دنیا نظیر کانال پاناما، سوئز و کانال ولگا دارای عوارض هستند، زیرا ساخت این کانال‌ها به دست بشر صورت گرفته و هزینه زیادی بابت آن شده است. کشورهای مجاور تنگه‌های بین‌المللی در

²³ Kerch Strait

موارد متعددی خواستار اخذ عوارض عبوری از کشتیها شده اند و نمونه آن در کشور ایران است که برخی طرح گرفتن عوارض عبوری از تنگه هرمز را مطرح کرده اند²⁴، کسب درآمد از تنگه‌های بین‌المللی به عنوان یک عامل اقتصادی، می‌تواند به عنوان یک وضعیت خاص، بر قواعد بین‌المللی حاکم بر تنگه‌های بین‌المللی موثر باشد.

۳. شیوه مدیریت بین‌المللی تنگه‌های بین‌المللی ناشی از کنوانسیون حقوق دریاهای در وضعیت‌های خاص اصلی کلی در ارتباط با مدیریت تنگه‌های بین‌المللی در وضعیت‌های خاص این است که، ایجاد هیچ وضعیت خاصی نمی‌تواند نافی حقوق کشتی‌های عبوری از تنگه‌های بین‌المللی باشد و اصل بر باقی ماندن این حقوق است، لیکن این اصل به طور استثنائی می‌تواند تخصیص خورده و به موجب کنوانسیون حقوق دریاهای، برخی از محدودیتها ایجاد شود.

۳-۱. تاثیر وضعیت تنگه بین‌المللی بر مدیریت

اولین موضوع مهم، که بر شیوه مدیریت تنگه بین‌المللی در وضعیت خاص اثرگذار است، این است که تنگه بین‌المللی مورد نظر جزء کدام یک از تنگه‌های بین‌المللی مورد بحث است و این به محل استقرار تنگه بین‌المللی برمی‌گردد.

۳-۱-۱. تنگه بین‌المللی به عنوان بخشی از دریای سرزمینی

چنانچه تنگه بین‌المللی به طور کامل به عنوان بخشی از دریای سرزمینی یک یا دو کشور مجاور تنگه قرار گرفته باشد، بدهی و طبیعی است که حدود وضعیت‌های خاص در چنین تنگه‌ای، می‌تواند محدودیت‌های زیادی را در این نوع تنگه‌ها ایجاد نماید، زیرا که حدود برخی از وضعیت‌های خاص، نافی عبور بی‌ضرر خواهد بود و از طرف دیگر خود عبور بی‌ضرر مربوط به شرایط صلح است و شامل شرایط جنگی به عنوان یکی از وضعیت‌های خاص نمی‌شود. البته که ایجاد چنین محدودیت‌هایی صرفاً در زمان حدود وضعیت خاص امکان پذیر است و نمی‌تواند ادامه دارد باشد و با رفع «وضعیت خاص» مدیریت تنگه به حالت قبل بر می‌گردد. در این بین طرح برخی از موضوعات از قبیل مسدود نمودن تنگه بین‌المللی واقع در دریای سرزمینی به هیچ عنوان با اصول حقوق بین‌الملل و کنوانسیون حقوق دریاهای مطابقت ندارد.

حقوق بین‌الملل دریاهای و کنوانسیون حقوق دریاهای، جز در وضعیت‌های خاص، که شرح آن گذشت و آن هم بطور محدود، ایجاد محدودیت در تنگه‌های بین‌المللی را نمی‌پذیرد. در پاسخ به این سؤال که آیا در وضعیت‌های خاص امکان مسدود نمودن تنگه‌های بین‌المللی وجود دارد یا خیر، باید گفت که اساساً «مسدود نمودن» از مقوله کلی «مدیریت تنگه بین‌المللی» خارج است و نمی‌توان مسدود نمودن را از مصادیق مدیریت تنگه بین‌المللی نام برد. در وضعیت‌های خاص اعمال برخی از محدودیت‌ها از قبیل عبور همراه با بازرسی و تعلیق عبور مورد پذیرش قرار گرفته است، لیکن مسدود کردن از راهکارهای کنوانسیون حقوق دریاهای نیست. به همین دلیل است که بعضی بستن تنگه‌های بین‌المللی را غیر ممکن می‌دانند از طرف دیگر تجاوز به حقوق بین‌الملل و یا منافع صاحبان حقوق بین‌الملل در مواردی در تضاد با این موضوع قرار می‌گیرد و مطابق اصل آزادی و اراده‌ی دولت‌ها در امور حقوق

²⁴ <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1398/04/16/2048337>

بین‌الملل این حالت دور از ذهن نمی باشد که کشور مجاور تنگه در تضاد با منافع ملی خود و با استناد به حقوق بین‌الملل و چه بدون آن دست به اقدامات مختلفی در این راستا بزند.

موضوع مسدود نمودن تنگه‌های بین‌المللی، جنبه‌های مختلفی دارد. مسدود کردن امری غیر حقوقی می‌باشد و به لحاظ فنی نیز نمی توان آن را معادل تعلیق عبور و مرور دانست.

تعلیق عبور و مرور از هر نوع نیز تنها می‌تواند در منطقه آبهای سرزمینی هریک از کشورهای دو طرف تنگه رخ دهد. (شیروانی، ۲۵، ۱۳۹۵) و با رعایت شرایط خاص خود فقط ممکن است، مسدود کردن بخشی از تنگه که خارج از دریای سرزمینی است، در حال حاضر مطابق کنوانسیون ۱۹۵۸ یا عرف حقوقی موجود و از نظر حقوق بین‌الملل، قابل پذیرش نخواهد بود و فقط در وضعیت‌های خاص از قبیل جنگ است که اگر یکی از دولتهای همجوار تنگه درگیر جنگ با کشور ثالثی باشد، حق کنترل عبور و مرور و بازدید کشتی‌های تجاری را خواهد داشت. همچنین براساس نظر حقوقدانان انگلیسی و آمریکایی قرون ۱۸ و ۱۹ میلادی، حق بازدید و بازرسی تمام کشتی‌های تجاری دولتهای بیگانه در آبهای آزاد، بدون توجه به نوع کشتی، محموله و مقصد آنها از حقوق دولت متحارب است. مسدود نمودن تنگه یا جلوگیری از عبور و مرور کشتی‌ها در غیر آبهای سرزمینی می‌تواند مسئولیت بین‌المللی کشور ممتنع را موجب شود.

منظور از مسدود نمودن تنگه بین‌المللی در حقیقت ناامن کردن عبور و مرور دریایی و استقرار حالت جنگی و نا امن شده منطقه است. به عنوان نمونه "مایکل کلارک" رئیس موسسه رویال یونایتد سرویس نیز گفته است "در صورت ایجاد تنش در تنگه هرمز، ایران این تنگه را مسدود نخواهد کرد ولی ناامن کردن این تنگه بسیار بدتر از بستن آن است چون تانکرهای بزرگ نفتی دیگر امنیت لازم برای عبور از این آبراه را نخواهند داشت. در واقع مسدود نمودن فیزیکی تنگه بین‌المللی به ابعاد آن بستگی دارد و مسدود نمودن واقعی فقط در تنگه‌های با عرض باریک امکان پذیر است و در سایر موارد منظور از مسدود نمودن، ناامن نمودن حرکت کشتیها از تنگه بین‌المللی است.

۳-۱-۲. تنگه بین‌المللی به عنوان بخشی از منطقه انحصاری اقتصادی

حق عبور بی ضرر در تنگه‌هایی که مورد استفاده‌ی دریانوردی بین‌المللی که در بند ۱ ماده ۳۸ کنوانسیون استثناء شده‌اند، اعمال می‌شود. یعنی تنگه‌هایی که بین قسمتی از دریای آزاد یا یک منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و جزیره متعلق به یک دولت ساحلی واقع شده باشد (بند ۱ ماده ۴۵). برخلاف حق عبور بی ضرر از دریای سرزمینی، بر اساس بند ۲ ماده ۴۵، حق عبور بی ضرر در تنگه‌های بین‌المللی غیرقابل تعلیق می‌باشد. همچون عبور بی ضرر از دریای سرزمینی، هواپیماها از آزادی بر فراز تنگه‌ها، برخوردار نمی‌باشند. گذشته از این، زیردریایی‌ها و سایر وسایط غوطه‌ور در آب، ملزم هستند که به هنگام عبور بی ضرر غیرقابل تعلیق، بر روی سطح آب حرکت نموده و پرچم‌های خود را به اهتزاز درآورند.

۳-۱-۳. تنگه بین‌المللی به عنوان بخشی از دریای آزاد

تنگه بین‌المللی که در دریای آزاد قرار دارد، از اصل آزادی دریانوردی بهره می‌برد و هیچ وضعیت خاصی نمی‌تواند این حق را از بین ببرد. البته حدود برخی از وضعیت‌های خاص موجب افزایش ریسک عبور شده و ممکن است

به صورت داوطلبانه کشتی‌ها خودشان از عبور امتناع کنند که این موضوع دیگری است و کنوانسیون ممنوعیتی در این خصوص ندارد

۲-۳. وضعیت عبور و جلوگیری از آلودگی در تنگه

۱-۲-۳. عبور ترانزیت

عبور ترانزیتی به معنای اعمال آزادی دریانوردی و پرواز با رعایت مقررات بخش سوم است که صرفاً به منظور عبور پیوسته و سریع از تنگه‌های واقع بین قسمتی از دریای آزاد یا یک منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و قسمت دیگری از دریای آزاد یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی صورت می‌پذیرد. "شرط عبور پیوسته و سریع از تنگه به حق عبور از تنگه، به منظور ورود، خروج و بازگشت به دولت ساحلی با رعایت شرایط دولت مزبور برای ورود به آن دولت، خدشه‌ای وارد نمی‌کند." مفهوم عبور ترانزیت در سال ۱۹۸۲ به وجود آمد در جایکه کشورهای ساحلی موافقت کردند دریا‌های سرزمینی خود را تا حداکثر ۱۲ مایل دریایی گسترش دهند و بدین وسیله بیشتر گذرگاه‌های دریای آزاد را از تنگه‌های بین‌المللی حذف کنند. (Caligiuri, 2020, 2)

به نظر می‌رسد این مفهوم رژیم آزادتری نسبت به «عبور بی ضرر» ارائه شده برای تنگه‌های حقوق بین‌الملل عرفی ارائه می‌دهد که توسط دیوان بین‌المللی دادگستری در پرونده کانال کورفو²⁵ تأیید شده و در کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ تأسیس شده است. این رژیم جدید عبور و مرور به تنگه‌هایی اطلاق می‌شود که برای دریانوردی بین‌المللی بین بخشی از دریای آزاد یا یک منطقه اقتصادی منحصر به فرد و بخشی دیگر از دریا‌های آزاد یا یک منطقه اقتصادی منحصر به فرد استفاده می‌شود. بنابراین، این رژیم در مورد تنگه‌های خاصی که «عبور بی ضرر» همچنان به عنوان یک رژیم ویژه برای آنهاست، اعمال نمی‌شود. (Caligiuri, 2020, 3) عبور ترانزیت شامل عبور افقی و عمودی می‌شود. حق عبور ترانزیت تنگه‌های بین‌المللی از چهار جنبه با حق عبور بی ضرر در دریای سرزمینی متفاوت است. بند ۱ ماده ۳۸ بیان می‌دارد که تمام کشتی‌ها و هواپیماها از حق عبور ترانزیت برخوردارند. بنابراین، پر واضح است که کشتی‌های جنگی از حق عبور ترانزیت برخوردارند. حق عبور ترانزیت، متضمن پرواز تمامی هواپیماها از قبیل هواپیماهای نظامی بر فراز دریا می‌باشد. کنوانسیون راجع به زیردریایی‌ها، مقررات صریح به منظور دریانوردی بر روی سطح آب و به اهتزاز در آوردن پرچم‌هایشان ندارد. شق (پ) بند ۱ ماده ۳۹ تصریح می‌کند که کشتی‌ها و هواپیماها به هنگام اعمال حق عبور ترانزیت، باید "از هر گونه فعالیت دیگری که لازمی عبور ترانزیتی پیوسته و سریع نباشد، جزء در موارد حوادث فورس ماژور یا بروز وضعیت اضطراری خودداری کنند." بدون شک، الگوی عادی برای عبور ترانزیتی زیردریایی‌ها، دریانوردی در زیر دریا است.²⁶ علاوه بر این، بند ۲ ماده ۳۸ تصریح می‌نماید که عبور ترانزیت به معنی اعمال آزادی دریانوردی و پرواز بر فراز دریا "مطابق با بخش سوم"

²⁵ Corfu Channel Case (UK v Albania) (Merits) [1949] ICJ Rep 4

²⁶ Virginia Commentaries, vol. 2, p. 342.

است. این بدین معنا می‌باشد که عبور ترانزیت، تنها مشمول مواد مقرر در بخش سوم کنوانسیون است. کنوانسیون هیچ ارجاع متقابلی به مقررات خاص راجع به عبور بی‌ضرر که مستلزم دریانوردی بر سطح آب می‌باشد، ننموده است. به نظر می‌رسد که این تفسیر مطابق با کارهای مقدماتی سومین کنفرانس ملل متحد راجع به حقوق دریاها می‌باشد. (Camino, 155) در مجموع، زیردریایی‌ها و سایر وسایط غوطه‌ور در آب به هنگام عبور ترانزیت لازم نیست که بر روی آب حرکت نموده و پرچم خود را به اهتزاز در آورند. برخلاف حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی در کل، بر اساس ماده ۴۴ کنوانسیون، عبور ترانزیت قابل تعلیق نیست.

از سوی دیگر، کشتی‌ها و هواپیماها باید سه نوع تعهد را هنگام عبور ترانزیت رعایت نمایند: تعهدات مشترک برای کشتی‌ها و هواپیماها در عبور ترانزیت، تعهدات کشتی‌ها در عبور ترانزیت و تعهدات هواپیماها در عبور ترانزیت. نخست، کشتی‌ها و هواپیماها مشترکاً، ملزم به پیروی از چهار تعهد مصرح در بند ۱ ماده ۳۹ کنوانسیون هستند: بدون وقفه از تنگه یا از فراز آن عبور کنند؛ از تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی مندرج در منشور ملل متحد، خودداری نمایند؛ از هر فعالیت دیگری که لازمی عبور ترانزیتی پیوسته و سریع نباشد به جز و در موارد حوادث فورس ماژور و وضعیت اضطراری خودداری کنند؛ سایر مقررات ذی‌ربط این قسمت را رعایت نمایند. در اصل، این ماده تشابهاتی با ماده ۱۹ کنوانسیون دارد.

دوم، کشتی‌ها در هنگام عبور ترانزیت تعهدات ذیل دارند:

مقررات، آیین‌ها و رویه‌های عموماً پذیرفته شده‌ی بین‌المللی مربوط به ایمنی در دریا، از جمله مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا را رعایت نمایند (شق الف بند ۲ ماده ۳۹).

مقررات، آیین‌ها و رویه‌های عموماً پذیرفته شده‌ی بین‌المللی راجع به پیشگیری، تقلیل و مهار آلودگی ناشی از کشتی‌ها را رعایت کند (شق ب بند ۲ ماده ۳۹)؛

از انجام فعالیت‌ها تحقیق و بررسی، بدون کسب مجوز قبلی از دولت‌های حاشیه تنگه‌ها، خودداری نمایند (ماده ۴۰)؛

مقررات قابل اعمال در مورد مسیرهای دریایی و طرح‌های تفکیکی تردد را رعایت نمایند (بند ۷ ماده ۴۱)؛

قوانین و مقررات مصوب دولت‌های حاشیه یک تنگه مندرج در بند ۱ ماده ۴۲ کنوانسیون را رعایت نمایند (بند ۴ ماده ۴۲).²⁷

سوم، شق (الف) و (ب) بند ۳ ماده ۳۹ تصریح می‌نماید که هواپیماها در هنگام عبور ترانزیت باید:

مقررات هوایی را که توسط سازمان بین‌المللی هواپیمایی دولتی، وضع شده است، آن گونه که در مورد هواپیماهای دولتی اعمال می‌شود رعایت کنند؛ هواپیماهای دولتی، این قبیل تدابیر ایمنی را به طور عادی رعایت خواهند کرد و در همه‌ی اوقات با توجه شایسته به ایمنی پرواز عمل خواهند کرد؛

در همه‌ی اوقات به فرکانس‌های رادیویی که از سوی مرجع ذیصلاح مراقبت تردد هوایی، که به صورت بین‌المللی اختصاص یافته است یا به فرکانس رادیویی مناسب اضطراری بین‌المللی، گوش دهد.

²⁷ See also Article 42(5).

مطابق شق (الف) بند ۳ ماده ۳۹، سؤالی که مطرح می‌شود این است که آیا دولت‌های حاشیه‌ی تنگه‌ها حق اجرا و اعمال مقررات هوایی خود بر فراز تنگه‌ها که مورد استفاده دریاوردی بین‌المللی قرار می‌گیرند، دارند یا خیر. دولت اسپانیا بعد از امضاء و تصویب کنوانسیون حقوق دریاها، چنین ادعایی را رد نمود. با وجود این، ایالات متحد آمریکا، به این اقدام دولت اسپانیا اعتراض نمود. (Roach and Smith, 309). اگرچه نظرات نویسندگان در این زمینه متفاوت است، (Yturriaga, 227). با وجود این، دبیر کل سازمان بین‌المللی هواپیمایی دولتی (ICAO) این نظر را ابراز داشت که اعمال قوانین هواوردی که توسط شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی دولتی تصویب شده‌اند بر فراز تنگه‌ها الزامی خواهد بود و دولت‌های حاشیه‌ی تنگه‌ها نمی‌توانند آن‌ها را با قواعد هواوردی بر اساس ماده ۳۸ کنوانسیون شیکاگو با توجه به فضای فراز تنگه‌ها، اصلاح نمایند.²⁸ به عبارت دیگر حدوث وضعیت خاص نمی‌تواند مانعی برای این امر باشد.

دولت مجارو تنگه بین‌المللی حق ایجاد اختلال در عبور ترانزیت، به بهانه حدوث وضعیت خاص را ندارد و باید خطرات دریاوردی یا پرواز در تنگه‌ها یا بر فراز آن‌ها را که از آن مطلع است، به نحو مقتضی اعلام نماید؛ و عدم تعلیق حق عبور ترانزیت از تکالیف آن است.

همکاری در وضعیت‌های خاص از شیوه‌های مهم مدیریتی است که در کنوانسیون مقرر شده است. ماده ۴۳ کنوانسیون، دولت‌های استفاده کننده و دولت‌های حاشیه‌ی تنگه‌ها را ملزم می‌کند که با یکدیگر در موارد ذیل همکاری نمایند: الف) ایجاد و نگهداری کمک‌های ضروری دریاوردی یا ایمنی یا سایر وسایل بهبود دریاوردی بین‌المللی در تنگه‌ها؛ ب) پیشگیری، تقلیل و مهار آلودگی ناشی از کشتی‌ها". به عنوان مثال، ژاپن همکاری‌های بین‌المللی در تنگه‌های مالاکا و سنگاپور را از طریق شورای تنگه‌ی مالاکا در زمینه‌هایی مانند تحقیقات آب‌نگاری، حفظ مساعدت‌ها به دریاوردی، ایجاد نقشه‌های دریایی، انتقال تکنولوژی و پاک‌سازی کشتی‌های غرق شده، ارتقاء داده است. (Koh and J. N. Moore, 357, 2009). از سال ۲۰۰۵، مجموعه‌ای از جلسات راجع به تنگه‌های مالاکا و سنگاپور برگزار شده است. در جلسه تنگه‌ی سنگاپور در سال ۲۰۰۷ موافقت شد که دولت‌های استفاده کننده، سهامداران صنعت حمل و نقل و سایرین باید به دنبال مشارکت از طریق مکانیسم‌های همکاری به صورت داوطلبانه باشند و دولت‌های ساحلی باید به تلاش‌های خود جهت ارتقاء امنیت دریایی در تنگه‌های مزبور ادامه دهند.²⁹ چنانچه مشاهده می‌شود رژیم حقوقی تنگه‌هایی که برای ناوبری بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، هم در وضعیت عادی و هم در وضعیت‌های خاص، متمایز از آبهای داخلی و دریای سرزمینی تعریف شده است. (Scovazzi, 1995, 137)

با توجه به محدود بودن حاکمیت کشورهای هم‌مرز با یک تنگه، کنوانسیون حقوق دریاها مقرر می‌دارد که کشورهای استفاده کننده از تنگه و کشورهای هم‌مرز با تنگه "باید با توافق" تا در ایجاد و نگهداری تنگه و وسایل

²⁸ Virginia Commentaries, Vol. 2, pp. 344-345.

²⁹ The Singapore Statement on Enhancement of Safety, Security and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore, 6 September 2007, available at: www.mpa.gov.sg/sites/pdf/sporc_statement.pdf.

کمکهای ناوبری و ایمنی یا سایر موارد با هم همکاری کنند. همچنین در بهبود به ناوبری بین‌المللی و جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی ناشی از کشتی‌ها با یکدیگر تشریم مساعی و همکاری نمایند. (Caligiuri, 2020, 3)

چنانچه مشاهده می‌شود، کنوانسیون حقوق دریاها به دنبال ایجاد نوعی مدیریت در وضعیت‌های خاص بر اساسی همکاری و مشارکت کشورهای مجاور تنگه و کشورهای عبوری است و این موضوع به هیچ عنوان نمی‌تواند مصداقی از مدیریت بین‌المللی به مفهوم خاص باشد و این شیوه مدیریت بین‌المللی را باید در خازج از کنوانسیون حقوق دریاها جستجو کرد.

در نهایت، حمایت زیست محیطی تنگه‌های بین‌المللی باید مورد اشاره قرار گیرد. از آنجا که تنگه‌های بین‌المللی غالباً باریک هستند، خطر تلفات دریایی بالاتر از سایر قلمروهای دریایی است. بنابراین، سلامت آبراه‌ها موضوع نگرانی جدی برای دولت‌های حاشیه‌ی تنگه‌های بین‌المللی است. در این خصوص، آیا بر اساس بخش سوم کنوانسیون، دولت ساحلی حق ایجاد یک سیستم الزامی راهنمای کشتی‌ها در یک تنگه‌ی بین‌المللی را دارد.

شاهد این مدعا تصویب سیستم الزامی راهنمای کشتی‌ها توسط استرالیا است.³⁰ آمریکا و سنگاپور به سیستم الزامی راهنمای کشتی‌های استرالیا اعتراض نموده‌اند. به نظر می‌رسد بحث و جدال راجع به سیستم الزامی راهنمای کشتی‌ها در تنگه‌ی تورس بیانگر تنش‌ی روزافزون میان منافع دریانوردی دولت‌های استفاده‌کننده و منافع زیست محیطی دولت‌های حاشیه‌ی یک تنگه‌ی بین‌المللی است. در این راستا، با توجه به آشتی میان این منافع متضاد از طریق همکاری بین‌المللی، ماده ۴۳ کنوانسیون حقوق دریاها شایسته توجه ویژه است. (Scovazzi, 186)

برخی از دولت‌ها، به‌ویژه ایالات متحد و تایلند معتقدند که حق عبور ترانزیت، تدوین حقوق عرفی است. (Roach and Smith, 312) با وجود این، باید یادآوری نمود که نظام عبور ترانزیت کنوانسیون حقوق دریاها نتیجه توافقاتی می‌باشد که فراتر از قواعد کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه‌ی مجاور ۱۹۵۸ و حقوق عرفی در خصوص این موضوع است. (Calisch, 271, 1991) در این زمینه، بیانیه‌ی پایانی ریاست سومین کنفرانس ملل متحد راجع به حقوق دریاها شایان توجه است:

این استدلال که، به جز بخش ۱۱، کنوانسیون حقوق دریاها، حقوق عرفی را تدوین نموده یا رویه بین‌المللی موجود را منعکس می‌نماید، در حقیقت اشتباه و به لحاظ حقوقی غیرقابل دفاع است. نظام عبور ترانزیت از تنگه‌های مورد استفاده‌ی دریانوردی بین‌المللی یک نمونه از مفاهیم جدید می‌باشند.³¹

به نظر می‌رسد امروزه شواهد کمی وجود دارد که ثابت نماید رویه دولتی "گسترده و عملاً یکنواخت" و اعتقاد حقوقی در خصوص حق عبور ترانزیت وجود دارد. بنابراین، می‌توان استدلال نمود که حق عبور ترانزیت، نظام جدیدی است که کنوانسیون آن را ایجاد نموده و هنوز به بخشی از حقوق بین‌الملل عرفی تبدیل نشده است.³²

³⁰ Generally on this issue, see R. C. Beckman, PSSAs and Transit Passage: Australia's Pilotage System in the Torres Strait Challenges the IMO and UNCLOS' (2007) 38 ODIL pp. 325-357.

³¹ A/CONF.62/SR.193, 193rd Plenary Meeting, Closing Statement by me December 1982, pp. 135-136, para. 48.

³² This view seems to be the majority opinion, Jia, The Regime of Straits, pp. 207-208.

تنگه‌های بین‌المللی به شدت در معرض آلودگی قرار دارند، عرض کمتر تنگه‌ها امکان تصادم را بیشتر کرده و همچنین عمق کمتر تنگه‌ها، احتمال برخورد با صخره‌های کف دریا را بیشتر می‌کند و آلودگی در تنگه یک وضعیت خاص است که می‌تواند عبور را مختل یا کند نماید. مقررات راجع به آلودگی ناشی از کشتی‌ها، در وهله‌ی اول با اسناد حقوقی جهانی وضع شدند. مهم‌ترین اسناد در این زمینه کنوانسیون حقوق دریاهای و کنوانسیون مارپول هستند. از نظر تاریخی ابتدا باید کنوانسیون مارپول را بررسی نمود.

هدف مارپول دست‌یابی به پاک‌سازی بین‌المللی کامل آلودگی نفتی یا دیگر مواد مضر از محیط زیست دریایی و به حداقل رساندن نشأت اتفاقی این مواد است.³³ مارپول، علاوه بر متن کنوانسیون ۱۹۷۳ و پروتکل ۱۹۷۸، شش ضمیمه دارد. ضمیمه نخست و دوم برای تمام دولت‌های عضو الزامی است، سایر ضمایم اختیاری هستند.³⁴ بر اساس بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۷۳، مارپول بر تمامی کشتی‌هایی که پرچم یک دولت عضو کنوانسیون را به اهتزاز در می‌آورند و کشتی‌هایی که نمی‌توانند حامل پرچم یک دولت عضو باشند ولی تحت اقتدار آن دولت دریانوردی می‌کنند، اعمال می‌شود. با وجود این، بر اساس بند ۳ ماده ۳، مارپول بر هیچ کشتی جنگی، نیروی دریایی امدادی یا سایر کشتی‌هایی که متعلق یا تحت اقتدار یک دولت هستند و از آن‌ها تنها در خدمات غیرتجاری دولتی استفاده می‌شود، اعمال نمی‌شود.

بر اساس بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۷۳، هر گونه تخطی از شرایط کنوانسیون ممنوع می‌باشد و زمانی که نقض رخ می‌دهد، مجازات‌ها مطابق قوانین دستگاه اجرایی کشتی مربوطه، اعمال می‌شوند. مطابق با ماده ۵، یک کشتی هنگامی که در بنادر یا پایانه‌های ساحلی تحت صلاحیت یک دولت عضو است مشمول بازرسی توسط افسرانی می‌باشد که مطابق ماده ۵ بازرسان آن، به‌طور مقتضی مجاز به این کار هستند.

ضمیمه‌های الحاقی به مارپول متضمن مقررات مفصل حاکم بر دسته‌ای خاصی از آلودگی ناشی از کشتی‌ها است. این مقررات بسیار فنی هستند و تنها رئوس کلی در اینجا مطرح می‌شود.

ضمیمه نخست که در سال ۲۰۰۴ اصلاح شد، آلودگی نفتی ناشی از کشتی‌ها را تنظیم می‌کند.³⁵ ضمیمه‌ی اصلاح شده، تخلیه نفت و ترکیبات نفتی از کشتی‌هایی که ضمیمه بر آن‌ها اعمال می‌شود را محدود می‌کند (مقرره ۱۵). همچنین ضمیمه‌ی نخست نفت‌کش‌ها را موظف می‌کند که از مقررات راجع به استفاده از بدنه‌ی دوجداره در ته نفت‌کش‌ها پیروی نمایند (مقررات ۱۹ و ۲۰) استفاده از بدنه‌ی دوجداره در جهت توقف تدریجی نفت‌کش‌های یک جداره مهم است. ضمیمه نخست در سال ۲۰۰۹ اصلاح شد و یک گفتار جدید (گفتار ۸) در خصوص جلوگیری از آلودگی در زمان انتقال محموله نفتی به نفت‌کش‌ها در دریا به آن اضافه شد.³⁶ در سال ۲۰۱۰، گفتار

³³ Preamble of the 1973 Convention.

³⁴ IMO, Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions, p. 101.

³⁵ Resolution MEPC.117 (52) adopted on 15 October 2004. Entered into force on 1 January 2007.

³⁶ Resolution MEPC.186 (59) adopted on 17 July 2009. Entered into force on 1 January 2011.

نهم در خصوص شرایط خاص برای استفاده یا حمل مواد نفتی در مناطق قطب جنوب به ضمیمه نخست اضافه شد.³⁷

ضمیمه‌ی دوم به آلودگی دریا با مواد سمی مایع که به صورت فله‌ای (بدون بسته‌بندی) هستند، می‌پردازد. ضمیمه‌ی دوم در سال ۲۰۰۴ اصلاح شد.³⁸ ضمیمه اصلاح شده، نحوه‌ی کنترل تخلیه‌ی مواد سمی مایع باقی مانده یا آب متعادل کننده، مخزن شستشوی نفت کش یا سایر ترکیبات حاوی این مواد، را به دقت تصریح نموده است (مقرره ۱۳).

بخش دوازدهم کنوانسیون حقوق دریاها متضمن مقررات مفصل در رابطه با مقررات آلودگی ناشی از کشتی‌ها است. بند ۱ ماده ۲۱۱، تعهدی عام بر دولت‌ها تحمیل می‌کند مبنی بر این که دولت‌ها با اقدام از طریق سازمان بین‌المللی صلاحیت دار یا کنفرانس دیپلماتیک قواعد و استانداردهای بین‌المللی به منظور پیشگیری، کاهش و مهار آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از کشتی‌ها وضع نمایند و سیستم‌هایی برای تعیین مسیر که به منظور به حداقل رساندن خطر تصادم‌ها طراحی شده‌اند را بکار ببرند. اگرچه سازمان بین‌المللی صلاحیت دار ایمو می‌باشد، با وجود این، می‌تواند سایر نهادهای بین‌المللی را نیز شامل شود. بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها، آلودگی ناشی از کشتی‌ها به وسیله‌ی دولت‌های صاحب پرچم، دولت‌های ساحلی و دولت‌های صاحب بندر تنظیم می‌شود.

دولت صاحب پرچم مسئولیت اولیه برای تنظیم آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها را بر عهده دارد. این مسئولیت، نتیجه‌ی اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم می‌باشد. در خصوص صلاحیت قانون گذاری بند ۲ ماده ۲۱۱، دولت صاحب پرچم را ملزم می‌کند که قوانین و مقرراتی برای جلوگیری، کاهش و مهار آلودگی محیط زیست دریایی به وسیله‌ی کشتی‌هایی که حامل پرچم یا تحت ثبت آن‌ها هستند به تصویب برسانند. "اثر این قوانین و مقررات باید حداقل مشابه قواعد عموماً پذیرفته شده بین‌المللی باشند که از سوی سازمان صلاحیت دار بین‌المللی یا کنفرانس دیپلماتیک عمومی وضع شده است." منظور از سازمان صلاحیت دار بین‌المللی، ایمو می‌باشد. اگرچه تعریف مشخصی از "قواعد عموماً پذیرفته شده بین‌المللی" وجود ندارد، با این حال منطقاً می‌توان فرض نمود که آن قواعد شامل دو ضمیمه‌ی نخست مارپول می‌شوند زیرا این اسناد به طور گسترده‌ای تصویب شده‌اند.³⁹ مجازات مقرر شده توسط قوانین و مقررات دولت‌های صاحب پرچم باید تا حدی شدید باشد که مانع نقض ارتكابی در هر مکان شود (بند ۸ ماده ۲۱۷).

ماده ۲۱۷، متضمن صلاحیت اجرایی است. بر اساس بند ۱ ماده ۲۱۷، دولت‌های صاحب پرچم ملزم هستند، رعایت قواعد و معیارهای بین‌المللی و قوانینشان در خصوص مقررات آلودگی ناشی از کشتی‌ها را توسط کشتی‌هایشان تضمین نمایند. دولت‌های صاحب پرچم موظف هستند که اجرای مؤثر این قوانین و مقررات را بدون توجه به این که تخلف در چه مکانی رخ داده است، پیگیری نمایند. بند ۲ همین ماده تعهدی بر دولت‌های صاحب پرچم تحمیل می‌نماید مبنی بر این که اقدامات مناسبی جهت اتخاذ تضمین این امر کنند که از دریانوردی کشتی‌های حامل پرچم یا تحت ثبت آن‌ها تا زمانی که بتوانند با رعایت قوانین و مقررات مزبور عازم دریا بشوند، ممانعت به عمل می‌آورند.

³⁷ Resolution MEPC.189 (60) adopted on 26 March 2010. Entered into force on 1 August 2011.

³⁸ Resolution MEPC.118 (52) adopted on 15 October 2004. Entered into force on 1 January 2007.

³⁹ Churchill and Lowe, Law of the Sea, pp. 346-347.

در این راستا، بند ۳ این ماده، دولت‌های صاحب پرچم را ملزم می‌نماید تا تضمین نمایند که کشتی‌های آن‌ها گواهینامه‌هایی را که مطابق قواعد و معیارهای بین‌المللی مزبور صادر شده‌اند، همراه داشته باشند و کشتی‌های آن‌ها به صورت دوره‌ای جهت احراز تطابق این گواهینامه‌ها با وضعیت واقعی کشتی مورد بازرسی قرار گیرند.

بر اساس بند ۴ ماده ۲۱۷، چنانچه یک کشتی قواعد و معیارهای بین‌المللی وضع شده از سوی سازمان صلاحیت دار بین‌المللی یا کنفرانس دیپلماتیک عمومی را نقض نماید، دولت صاحب پرچم تحقیقات فوری را ترتیب خواهد داد و در موارد مقتضی، در خصوص تخلف مورد ادعا، بدون در نظر گرفتن این که تخلف در چه محلی رخ داده است و آلودگی در چه مکانی ایجاد شده است، مبادرت به اقامه دعوی خواهد نمود. دولت‌های صاحب پرچم بنا به تقاضای کتبی هر دولت، در مورد تخلفاتی که ادعا می‌شود کشتی‌های آن‌ها مرتکب شده‌اند، تحقیق به عمل خواهند آورد. دولت‌های صاحب پرچم در صورتی که قانع شوند دلایل کافی برای طرح دعوی وجود دارد، بدون تأخیر اقدام به طرح دعوی مطابق قوانین خود خواهند کرد (بند ۶). دولت‌های صاحب پرچم باید تاوان دولت تقاضاکننده و سازمان صلاحیت دار بین‌المللی را از اقدامات به عمل آمده و نتایج حاصله مطلع نمایند. این اطلاعات در اختیار کلیه دولت‌ها قرار خواهد گرفت (بند ۷).

با توجه به مسئولیت تکمیلی دولت صاحب پرچم بر کشتی‌ها، کنوانسیون به دولت‌های ساحلی اختیار اعمال صلاحیت قانون گذاری و اجرایی برای تنظیم آلودگی ناشی از کشتی‌ها را اعطاء نموده است.

در خصوص صلاحیت قانون گذاری، بند ۴ ماده ۲۱۱، به دولت‌های ساحلی اختیار داده که در اعمال حاکمیت خود در دریای سرزمینی‌اش، قوانین و مقرراتی برای تنظیم آلودگی ناشی از کشتی‌ها به تصویب برسانند. این قوانین و مقررات نباید اختلالی در عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی ایجاد نمایند. همچنین، شق (ج) از بند ۱ ماده ۲۱ به دولت ساحلی اختیار داده که قوانین و مقرراتی برای حمایت از محیط زیست دریایی از کشتی‌هایی که در حال عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی هستند، تصویب نماید. با وجود این، قوانین و مقررات مزبور شامل طرح، ساختمان، تأمین خدمه یا تجهیزات کشتی‌های خارجی نخواهد شد. مگر این که به منظور تحقق بخشیدن به قواعد یا معیارهایی باشد که به طور عمومی مورد پذیرش بین‌المللی قرار گرفته است (بند ۲ ماده ۲۱). دولت ساحلی باید قوانین و مقررات را به نحو مناسب منتشر کند (بند ۳ ماده ۲۱). این قبیل قوانین و مقررات نباید تبعیض آمیز باشند (شق «ب» بند ۱ ماده ۲۴).

ایجاد منطقه‌ی انحصاری اقتصادی ۲۰۰ مایلی، دامنه‌ی قلمرویی صلاحیت دولت ساحلی در رابطه با مقررات آلودگی ناشی از کشتی‌ها را توسعه داده است. بند ۵ ماده ۲۱۱، تصریح می‌کند دولت‌های ساحلی می‌توانند در مورد مناطق انحصاری اقتصادی‌شان، قوانین و مقرراتی جهت پیشگیری، کاهش و مهار آلودگی ناشی از کشتی‌ها وضع نمایند که مطابق قواعد و معیارهای عموماً پذیرفته شده‌ی بین‌المللی باشند. علاوه بر این، بر اساس بند ۶ این ماده، دولت‌های ساحلی پس از مشورت‌های مناسب از طریق سازمان صلاحیت دار بین‌المللی در یک "ناحیه‌ی ویژه و معین" از مناطق انحصاری اقتصادی‌شان، اختیار دارند قوانین و مقرراتی جهت پیشگیری، کاهش و مهار آلودگی ناشی از کشتی‌ها تصویب نمایند تا قوانین و معیارهای بین‌المللی با روش‌های دریانوردی را به اجرا در آورند. این قوانین و مقررات ۱۵ ماه پس از ارسال مکاتبه به سازمان مزبور بر کشتی‌های خارجی اعمال می‌شوند مشروط بر آنکه ظرف ۱۲ ماه بعد از ارسال مکاتبه سازمان موافقت خود را اعلام نماید.

بند ۱ ماده ۲۲۰ کنوانسیون، در خصوص صلاحیت اجرایی دولت‌های ساحلی تصریح می‌کند که هرگاه یک کشتی به اختیار خود در یک بندر یا پایانه دریایی یک دولت توقف کرده باشد، آن دولت می‌تواند به دلیل هر گونه نقض قوانین و مقررات که آن دولت برای آلودگی ناشی از کشتی‌ها تصویب نموده است "در صورتی که چنین تخلفی در دریای سرزمینی یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی آن دولت رخ داده باشد" اقدام به طرح دعوی نماید. بند ۲ این ماده تصریح بیشتری مبنی بر این دارد که هرگاه دلایل روشنی حاکی از این در دست باشد که یک کشتی که در دریای سرزمینی دولتی دریانوردی می‌کند، هنگام عبور، قوانین و مقررات آن دولت را در خصوص آلودگی ناشی از کشتی‌ها نقض نموده است، آن دولت می‌تواند مبادرت به بازرسی فیزیکی کشتی در ارتباط با این تخلف نماید و در صورتی که شواهد کافی به دست آورد اقدام به طرح دعوی و توقیف کشتی کند.

بند ۳ تا ۶ ماده ۲۲۰، متضمن مقرراتی در خصوص نقض قواعد مرتبط ارتکاب یافته توسط کشتی خارجی در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی یک دولت ساحلی است. بر اساس بند ۳، هرگاه دلایل روشنی حاکی از این در دست باشد که کشتی در حال دریانوردی از دریای سرزمینی یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی یک دولت، مرتکب تخلف از قواعد و معیارهای لازم الاجرای بین‌المللی در خصوص آلودگی ناشی از کشتی‌ها در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی شده است، آن دولت می‌تواند کشتی مزبور درخواست کند اطلاعات مربوطه را ارائه نماید. مطابق بند ۵، هرگاه دلایل روشنی حاکی از این در دست باشد که کشتی در حال دریانوردی از دریای سرزمینی یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی یک دولت، در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی مرتکب تخلف مذکور در بند ۳ شده است که منجر به "دفع گسترده مواد زائد شده که موجب آلودگی شدید محیط زیست دریایی یا تهدیدی مهم برای آلودگی محیط زیست دریایی" شده و کشتی مزبور از ارائه اطلاعات ذی‌ربط خودداری می‌کند یا اطلاعات ارائه شده از سوی کشتی آشکارا با وضعیت واقعی آن مغایرت داشته باشد و چنانچه اوضاع و احوال ذی‌ربط این قضیه ایجاب نماید، آن دولت می‌تواند به بازرسی فیزیکی از کشتی مبادرت ورزد. بند ۶ تصریح بیشتری می‌نماید، این بند اشعار می‌دارد که هرگاه دلایل روشنی در دست باشد حاکی از آنکه یک کشتی که در دریای سرزمینی یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی دولتی دریانوردی می‌کند، در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی مرتکب تخلف مذکور در بند ۳ شده است که منجر به "دفع مواد زائد که موجب وارد آمدن خسارت شدید یا خطر چنین خسارتی" به خطوط لوله یا منافع مربوط به دولت ساحلی یا خسارت به هر گونه منابع دریای سرزمینی و منطقه‌ی انحصاری اقتصادی اش شده است، آن دولت می‌تواند مطابق با قوانینش مبادرت به اقامه‌ی دعوی از جمله توقیف کشتی مزبور نماید.

این بدین معنی می‌باشد که توقیف کشتی خارجی تنها در صورتی مجاز است که تخلفش در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی منجر به "دفع مواد زائد به گونه‌ای شده که موجب وارد آمدن خسارت شدید یا ایجاد چنین خطری نماید" شده باشد. چنانچه تخلف مزبور کشتی خارجی در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی منجر به "دفع گسترده مواد زائد شده که موجب آلودگی شدید محیط زیست دریایی یا تهدیدی مهم برای آلودگی محیط زیست دریایی" شود اختیار دولت ساحلی محدود به بازرسی فیزیکی کشتی می‌باشد. با وجود این، تمایز میان "دفع گسترده مواد زائد شده که موجب آلودگی شدید محیط زیست دریایی یا تهدیدی مهم برای آلودگی محیط زیست دریایی" مندرج در بند ۳ و "دفع مواد زائد که موجب وارد آمدن خسارت شدید یا خطر چنین خسارتی" مندرج در بند ۶، مبهم به نظر می‌رسد. این ابهام موجب می‌شود که دولت‌های ساحلی به منظور اعمال صلاحیت اجرایی موسع، به

احتمال زیاد هر گونه دفع مواد زائد مهم را تحت سر فصل "دفع مواد زائد که موجب وارد آمدن خسارت شدید یا خطر چنین خسارتی می‌شوند" دسته بندی نمایند.⁴⁰

با وجود این، باید اشاره نمود که صلاحیت اجرایی دولت ساحلی منوط به تضمینات مقرر در قسمت هفتم بخش دوازدهم کنوانسیون است. برای نمونه، قدرت اجرایی علیه کشتی‌های خارجی تنها می‌تواند توسط هواناوها و کشتی‌های دولتی صورت پذیرد (ماده ۲۲۴). بر اساس ماده ۲۲۵، دولت‌ها نباید ایمنی دریانوردی را به خطر بیندازند. مطابق ماده ۲۲۷، دولت‌ها نباید هیچ گونه تبعیضی حقوقی یا عملی را نسبت به کشتی‌های دولت‌های دیگر روا دارند. گذشته از این، ماده ۲۲۶، تضمین می‌کند که دولت‌ها نباید کشتی خارجی را بیشتر از آنچه برای بازرسی‌ها ضرورت دارد، معطل نمایند.

مطابق بند ۷ ماده ۲۲۰، هرگاه ترتیبات مناسبی وضع شده است که به موجب آن رعایت شرایط مربوط به اخذ وثیقه یا ضمانت‌های مناسب کافی دیگر تضمین شده باشد، دولت ساحلی چنانچه به این ترتیبات ملزم باشد، به کشتی اجازه عزیمت خواهد داد. بر اساس ماده ۲۲۸، جریان اقامه‌ی دعوی توسط یک دولت، برای وضع مجازات‌هایی بر کشتی‌ای که قوانین و مقررات لازم الاجرای بین‌المللی را نقض نموده است، معلق خواهد شد چنانچه دولت صاحب پرچم ظرف شش ماه مجازات‌هایی را در خصوص همان اتهامات بر کشتی وضع نموده باشد. اما چنانچه دعوی مربوط به قضیه‌ای باشد که خسارت شدیدی به دولت ساحلی وارد شده باشد یا دولت صاحب پرچم ذی‌ربط مکرراً از تعهد خود مبنی بر اجرای مؤثر قواعد و معیارهای لازم الاجرای بین‌المللی در قبال تخلفات صورت گرفته از سوی کشتی‌هایش سر باز زده باشد، این محدودیت اعمال نخواهد شد. مطابق ماده ۲۳۰، معمولاً مجازات‌های تحمیل شده برای یک نقض باید محدود به جرائم نقدی باشند. چنانچه اقدامات علیه کشتی‌ها غیرقانونی باشند یا متعارف نباشند، دولت‌ها مسئول خسارات و صدمات اقدامات خود خواهند بود. بر اساس حقوق بین‌الملل عرفی، دولت صاحب بندر صلاحیتی بر فعالیت‌های کشتی خارجی در دریای آزاد ندارد. با وجود این، کنوانسیون حقوق دریاهای الگوی جدیدی از مقررات دولت صاحب بندر در خصوص آلودگی ناشی از کشتی‌ها معرفی می‌کند. بند ۱ ماده ۲۱۸ اشعار می‌دارد:

چنانچه یک کشتی به اختیار خود در بندر یا پایانه دریایی یک دولت پهلو گرفته باشد، آن دولت می‌تواند در خصوص تخلیه‌ی فضولات از کشتی مزبور در خارج از آب‌های داخلی، دریای سرزمینی یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی آن دولت، برخلاف معیارها و قواعد بین‌المللی وضع شده توسط سازمان صلاحیت دار بین‌المللی یا کنفرانس عمومی دیپلماتیک صورت گرفته مبادرت به تحقیقات نماید و در صورت وجود دلایل کافی، اقدام به طرح دعوی نماید.

صلاحیت دولت صاحب بندر ابتکاری است به این مفهوم که دولت صاحب بندر اختیار اتخاذ اقدام عملی علیه کشتی را دارد حتی اگر تخلف در دریای آزاد یا قلمروهای دریایی تحت صلاحیت سایر دولت‌ها، بدون توجه به این که خسارت مستقیم به دولت صاحب بندر وارد شده است یا خیر، صورت پذیرفته باشد. مبنای حقوقی صلاحیت دولت صاحب بندر بر مقررات معاهده‌ای می‌باشد نه حقوق عرفی.

⁴⁰ Ibid., p. 349.

بر اساس ماده ۲۱۸، دولت صاحب بندر نقش نهادی بین‌المللی در حمایت از محیط زیست دریایی ایفاء می‌کند. در این مفهوم، صلاحیت دولت صاحب بندر، نمونه‌ای جالب از اعمال فردی کارکرد دوگانه حقوق (dédoublément fonctionnel) است که توسط جورج شیل مطرح شد. (Vignes, 149, 1992). بر اساس اظهارات شیل، در هر جامعه حقوق دارای سه کارکرد، تقنینی، قضایی و اجرای است. از آنجا که یک قدرت مرکزی برای اجرای این سه کارکرد در جامعه‌ی بین‌المللی وجود ندارد، این کارکردها توسط نهادهای دولت‌ها در نظم بین‌دولتی اجرا می‌شوند. زمانی که نهادهای دولتی این کارکردها را در نظم حقوقی داخلی، اجرا می‌کنند، به عنوان نهادهای ملی در نظر گرفته می‌شوند. زمانی که نهادهای دولتی این کارکردها را در نظم حقوقی بین‌المللی اجرا می‌کنند، به عنوان نهادهای بین‌المللی در نظر گرفته می‌شوند. بنابراین، از نظر شیل، نهادهای دولتی نقشی دوگانه ایفاء می‌کنند. این نقش دوگانه، کارکرد دوگانه حقوق نامیده می‌شود، که جزئی ارزشمند در حمایت از منافع جامعه در حقوق بین‌الملل از جمله در حقوق دریاها می‌باشد. با وجود این، اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم در عمل به دلیل موارد ذیل خالی از مشکل نیست.

نخست، اقتدار اعمال صلاحیت دولت صاحب بندر اختیاری است نه الزامی، کنوانسیون حقوق دریاها، ساز و کاری برای نظارت بر اجرای صلاحیت دولت صاحب بندر ندارد. از این رو، به نظر این واقعیت که آیا دولت صاحب پرچم به نحو مؤثر انگیزه‌ی برای اعمال صلاحیت خود دارد یا نه، بحث برانگیز می‌باشد. (Bang, 312).

دوم، احراز شواهد برای تخلیه‌ی فضولات در قلمروهای دریایی فراتر از محدوده‌ی صلاحیت ملی اگر نگوئیم امکان‌پذیر نیست، دشوار می‌نماید. همچنین ممکن است برای بنادری که سالانه کشتی‌های زیادی به آن عزیمت می‌کنند مشکلات لجستیکی وجود داشته باشد. (Keselj, 220, 1999).

سوم، صلاحیت دولت صاحب بندر منوط به محدودیت‌های قواعد رویه‌ای و ماهوی است. در خصوص محدودیت‌های قواعد ماهوی، صلاحیت دولت صاحب پرچم تنها نقض‌های ناشی از قواعد حقوق بین‌الملل در رابطه با آلودگی ناشی از کشتی‌ها را بررسی می‌کند. بنابراین، هر گونه نقض قواعد حقوق بین‌الملل مرتبط با طرح، ساختمان، تأمین خدمه یا تجهیزات و سایر معیارها خارج از حیطه‌ی ماده ۲۱۸ می‌باشد. گذشته از این، دولت صاحب بندر تنها می‌تواند "قواعد و معیارهای بین‌المللی وضع شده توسط سازمان بین‌المللی صلاحیت دار یا کنفرانس دیپلماتیک" را اجرا نماید. این قواعد و معیارها عملاً در کنوانسیون ماریپول درج شده‌اند.

(McDorman, 316, 1997) از این رو، می‌توان اظهار داشت که دولت صاحب بندر در وضع و اجرای قواعد و معیارهای دفع مواد زائد خود آزاد نمی‌باشد.

در خصوص محدودیت‌های رویه‌ای، بر اساس بند ۲ ماده ۲۱۸، چنانچه نقض مربوط به تخلیه‌ی فضولات در آب‌های داخلی، دریای سرزمینی یا منطقه‌ای انحصاری اقتصادی دولت دیگر رخ داده باشد، دولت صاحب بندر از طرح دعوی ممنوع است مگر بنا به تقاضای آن دولت، دولت صاحب پرچم و دولتی که بر اثر دفع فضولات خسارت دیده یا در معرض خسارت قرار داشته باشد و یا در صورتی که این تخلف در آب‌های داخلی، دریای سرزمینی یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی دولت اقامه‌کننده‌ی دعوی موجب آلودگی شده یا احتمال چنین آلودگی وجود داشته باشد. صلاحیت دولت صاحب بندر با ماده ۲۲۶ بیشتر محدود شده است. شق «الف» بند ۱ ماده ۲۲۶، از دولت‌ها می‌خواهد که یک کشتی خارجی را نباید بیشتر از آنچه که برای بازرسی‌ها ضرورت دارد، معطل نمایند.

بر اساس همین مقرر، هر گونه بازرسی فیزیکی یک کشتی خارجی باید محدود به بررسی اسناد باشد. بازرسی‌های فیزیکی بیشتر تنها زمانی می‌تواند صورت گیرد که: دلایل روشنی حاکی از در دست باشد که شرایط کشتی یا تجهیزات آن به طور اساسی با مشخصات آن اسناد منطبق نیست.

۳-۲-۳- ایجاد پل و موانع

یک موضوع بحث برانگیز که در ارتباط با مدیریت بین‌المللی در وضعیت خاص مطرح می‌شود، امکان ایجاد پل‌ها بر تنگه‌های بین‌المللی است. این مسئله در قضیه بلت کبیر میان فنلاند و دانمارک نزد دیوان دادگستری بین‌المللی در سال ۱۹۹۱ مطرح شد.⁴¹ اختلاف مزبور موجب بروز چندین مسئله در حقوق دریاها از قبیل وضعیت حقوقی دستگاه‌های حفاری دریایی، حقوق قابل اعمال بر حرکت دستگاه‌های حفاری دریایی، حق دولت‌های ساحلی برای ساخت یک رابط ثابت در یک تنگه‌ی بین‌المللی، تطابق و سازگاری سازه‌ی پل ثابت میان بلت کبیر با حق عبور آزاد، ارتباط میان مقایسه منافع بر اساس اصول انصاف برای حق عبور، حق عبور منطقی قابل پیش بینی کشتی‌ها، رضایت و غیره شد. در واقع، این مسائل به توازن میان منافع دریانوردی دولت‌های ثالث و منافع دولت ساحلی حاشیه‌ی تنگه مربوط است.

دیوان دادگستری بین‌المللی در ۲۹ جولای ۱۹۹۱، در قرار خود اتخاذ اقدامات موقتی را رد نمود به این دلیل که ضرورتی توجیه پذیر برای اتخاذ چنین اقداماتی وجود نداشت.⁴² بعداً در ۳ سپتامبر ۱۹۹۲، تنها بعد از یک هفته از رسیدگی‌های شفاهی دیوان، دانمارک و فنلاند توافق کردند که اختلاف خود را حل و فصل نمایند. دانمارک پذیرفت که ۹۰ میلیون کرون دانمارکی (تقریباً ۱۵ میلیون دلار آمریکا) به فنلاند بپردازد و در ازای آن فنلاند پذیرفت که دادخواست خود را از دیوان پس بگیرد. (Koskenniemi, 274, 1996) در نتیجه، دیوان فرصت بررسی و جواب به مسائل مزبور پیدا نکرد و مسائل مطرح شده کماکان بی جواب باقی ماندند.

از آنجا که ایجاد تاسیسات مصنوعی بر روی تنگه‌های بین‌المللی می‌تواند نافی عبور بی ضرر و عبور ترانزیت باشد، راه حل مستنبط از کنوانسیون حقوق دریاها می‌تواند این باشد که اجیاد چنین تاسیساتی تا میزانی مجاز است که به حقوق عبور بی ضرر و عبور ترانزیت صدمه ای وارد نکند.

۴- تحلیل شیوه مدیریت بین‌المللی ناشی از کنوانسیون حقوق دریاها در وضعیت‌های خاص

همانگونه که مشاهده شد، روش‌های مدیریتی مقرر در کنوانسیون حقوق دریاها عمدتاً مربوط به زمان صلحو شرایط عادی و معمولی است، با در نظر گرفتن اینکه UNCLOS⁴³ در زمان جنگ به عنوان مهم ترین وضعیت خاص اعمال نمی‌شود و در سایر وضعیت‌های خاص نیز کارکرد قابل توجهی ندارد، به عنوان نمونه در جریان درگیری ایران و عراق، تنگه هرمز بخشی از یک منطقه جنگی بزرگتر بود و کشتی‌های در حال ترانزیت، از جمله

⁴¹ Case Concerning Passage through the Great Belt (Provisional Measures), ICJ Reports 1991, p.12.

⁴² ICI Reports 1991, p. 20, part. 38.

⁴³ The United Nations Convention on the Law of the Sea

کشتی‌های تجاری، مورد حمله هر دو طرف قرار گرفتند که به طور جهانی غیرقانونی تلقی می‌شد. (Cataldi, 2020)

چنانچه مشاهده می‌شود کنوانسیون حقوق دریاها فاقد یک راهکار مدیریتی بین‌المللی در چنین وضعیتی است.

شاید بتوان گفت مهم‌ترین شیوه مدیریتی برآمده بین‌المللی از کنوانسیون حقوق دریاها در وضعیت‌های خاص «ایجاد نظام همکاری»⁴⁴ باشد. این موضوع را در ارتباط با برقراری نظام همکاری بین ژاپن و کشورهای مجاور تنگه‌های مالاکا و سنگاپور⁴⁵ می‌توان مشاهده کرد. (Kawano, 2020, 12) این نظام همکاری در ارتباط با تنگه‌های بین‌المللی یکسان نیست و از یک تنگه به تنگه دیگر متفاوت است. هر چند می‌توان برخی از اصول مشترک را از آنها برداشت نمود. شیوه مدیریت بین‌المللی برآمده از ماده ۴۳ کنوانسیون حقوق دریاها در عمل منجر به توافقاتی در این خصوص شده است. (Oral, 2021, 9) لیکن اختیارات ماده ۴۳ کافی نیست و به منظور مدیریت تنگه‌های بین‌المللی و به ویژه در وضعیت‌های خاص بایستی اختیاراتی ناشی از این ماده افزایش یابد. البته این شیوه ابداع کنوانسیون نیست و نمونه‌های قبل از کنوانسیون نیز وجود دارد. مذاکرات آمریکا و کانادا در مورد تنگه‌های بین‌المللی در سال ۱۹۷۵ نمونه بارزی از استراتژی همکاری است. (Solski, 2021, 12) با توجه به مفهوم مدیریت بین‌المللی، بایستی اقدامات یک جانبه کشورها را در مدیریت وضعیت خاص از این مقوله خارج نماییم. به عنوان نمونه در مورد آلودگی تنگه مالاکا کشورهای سنگاپور، مالزی و اندونزی برخی از مصادیق آلودگی این تنگه را جرم‌انگاری نموده‌اند. (Hananto, 2020, 694) ضعف کنوانسیون حقوق دریاها در اعمال مدیریت بین‌المللی در وضعیت‌های خاص را می‌توان در حوادث و اتفاقات خاص روی داده در هر یک از تنگه‌های بین‌المللی مشاهده کرد و مطالعه موردی، وضعیت‌های خاص به خوبی این موضوع را نشان می‌دهد. به عنوان نمونه در کشور ترکیه با آغاز ساخت کانال استانبول در سال ۲۰۲۱ دولت ترکیه خواستار بازنگری در پیمان مونترو شده تا بتواند از رفت‌وآمد کشتی‌های تجاری پول بگیرد. برخی نسبت به هر گونه تغییر در این پیمان هشدار دادند و آنرا برای حفظ ثبات در دریای سیاه ضروری دانستند. این گروه تغییر در پیمان مونترو را نقض بی‌طرفی ترکیه و بازکردن پای کشورهای دیگر به دریای سیاه می‌دانند. برخی از حوادث و اتفاقات روی داده در تنگه‌های ترکیه ناکارآمدی مقررات موجود را در این خصوص نشان داده است. (CIGER, 2020, 20) کشورهای استفاده‌کننده از تنگه‌های بین‌المللی به طور معمول یک مسیر جایگزین را برای وضعیت‌های خاصی که مقررات بین‌المللی از مدیریت آن ناتوان هستند، پیش‌بینی می‌کنند. به عنوان نمونه کشور چین، روسیه و آسیای میانه را به عنوان جایگزین تامین

⁴⁴ Establishment of the Cooperative Mechanism

⁴⁵ Malacca and Singapore Straits

انرژی خود در صورت بسته شدن تنگه هرمز پیش بینی کرده است. (Sigit and Meresin, 2021, 14) و این بدان معناست که کنوانسیون حقوق دریاهای نیازمند اصلاحات و پیش بینی راهکارهای مدیریتی نوینی در ارتباط با وضعیت‌های خاص در تنگه‌های بین‌المللی می‌باشد.

نتیجه‌گیری

کنوانسیون حقوق دریاهای در ارتباط با مدیریت بین‌المللی تنگه‌های بین‌المللی در وضعیت‌های خاص از قبیل قوه قهریه و جنگ، اصل را بر بقای حقوق مبتنی بر عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت می‌داند و اصولاً در صورت حدوث وضعیت خاص، عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت به قوت خود باقی می‌مانند. تأثیر وضعیت‌های خاص بر مدیریت تنگه‌های بین‌المللی است که در هیچ وضعیت خاصی، کشور مجاور تنگه حق مسدود کردن تنگه بین‌المللی را ندارد و در صورت مسدود نمودن تنگه بین‌المللی، برای کشور مسدود کننده مسئولیت بین‌المللی ایجاد می‌گردد. در نهایت در وضعیت‌های خاص بحرانی امکان تعلیق عبور به صورت موقت تا مرتفع شدن وضعیت خاص و انجام برخی از بازرسی‌ها وجود دارد و مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای، اجازه ای بیش از این در وضعیت‌های خاص را نمی‌دهد. از آنجا که وضعیت‌های خاص، وضعیت‌های موقتی هستند که مرتفع می‌گردند، کنوانسیون حقوق دریاهای، همکاری و تشریک مساعی کشورهای مجاور تنگه و کشورهای عبوری را مطالبه می‌کند.

منابع

- ۱- افشردی، محمد حسین، (۱۳۸۶)، بررسی میزان مطابقت و تفاوت مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان با کنوانسیون ۱۹۸۲، بهار ۱۳۸۶
- ۲- آجورلو، محمد جعفر؛ باپیری، مسعود؛ (۱۳۹۲)، نقش تنگه هرمز و جزایر شمالی آن در تأمین امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران، سیاست دفاعی، پاییز ۱۳۹۲، شماره ۸۴.
- ۳- ایران، عباس، (۱۳۳۵)، خلیج فارس و اقیانوس هند در سیاست بین‌الملل، موسسه پژوهش‌های سیاسی و اقتصادی بین‌المللی،
- ۴- بحرینی، علی و مجدزاده، بهروز، (۱۳۹۵)، بررسی آزادی عبور از تنگه‌ها و امکان مسدود کردن تنگه هرمز در حقوق بین‌الملل، مطالعات راهبردی علوم انسانی و اسلامی زمستان ۱۳۹۵، شماره ۱
- ۵- پیر رونون، دوروزل، (۱۳۵۴)، تاریخ روابط بین‌الملل، ترجمه احمد میرفندرسکی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی،
- ۶- ثریایی آذر، حسین، (۱۳۹۵)، رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی در حقوق بین‌الملل دریا، مراغه: دانشگاه آزاد اسلامی
- ۷- چرچیل، رابین و آلن لو، (۱۳۸۷)، حقوق بین‌الملل دریاهای، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی،
- ۸- حافظ نیا، محمد رضا (۱۳۹۰)، تنگه هرمز، کدام استراتژی: بستن یا نبستن، انجمن ژئوپلیتیک ایران.

- ۹- خانیها، نسرين و مرتضی قورچی (۱۳۸۸)، «جهانی شدن، اقتصاد پسا فوردیسم و تنگه‌های بین‌المللی»، فصلنامه بین‌المللی و روابط خارجی، سال اول، شماره ۱.
- ۱۰- رودریگو، ژان پاول و حسن ربیعی (۱۳۸۵)، «نفط و مسیرهای انتقال انرژی»، فصلنامه دفاعی امنیتی، شماره ۱۱-شالیان، ژرار و ژان پیرراژد، (۱۳۶۶)، اطلس استراتژیک جهان، ترجمه دکتر ابراهیم جعفری،
- ۱۲- شیروانی، علی، (۱۳۹۵)، بررسی مسدود نمودن تنگه هرمز از منظر حقوق بین‌الملل و حقوق دریاها، حقوق ملل، شماره پیاپی ۲۱، بهار ۱۳۹۵،
- ۱۳- ضیایی بیگدلی، محمدرضا، (۱۳۹۴)، حقوق بین‌الملل عمومی، تهران، انتشارات گنج دانش، چاپ پنجاه و یکم
- ۱۴- ضیایی بیگدلی، محمدرضا، (۱۳۹۴)، حقوق جنگ، تهران، انتشارات دانشگاه علامه طباطبایی، چاپ چهارم
- ۱۵- عباسی، ابراهیم و دیگران، (۱۳۹۴)، اهمیت استراتژیکی تنگه هرمز در مقایسه با تنگه‌های بین‌المللی جهان، پژوهش‌های سیاسی، تابستان ۱۳۹۴، شماره ۱۳
- ۱۶- فصیحی، یوسف، (۱۳۹۸)، عبور از تنگه‌های بین‌المللی با تاکید بر عبور از تنگه هرمز، تهران: آذرین مهر،
- ۱۷- قربانی نژاد، ریباز؛ حافظ نیا، محمد رضا؛ احمدی پور، زهرا؛ قوام، عبدالعلی، (1392)، بررسی و نقد نظریه‌های تنش و منازعه‌ی کشورها و ارائه‌ی مدل نظری، سیاست دفاعی، بهار ۱۳۹۲، شماره ۸۲
- ۱۸- کاظمی، سید علی اصغر (۱۳۶۸)، ابعاد حقوقی حاکمیت ایران در خلیج فارس، تهران: دفتر مطالعات سیاست و بین‌المللی،
- ۱۹- معصومی زاده، زینب السادات، (۱۳۸۵)، تاریخچه سیاسی تنگه‌ی هرمز، نشریه یاد: تابستان ۱۳۸۵، شماره ۸۰
- ملک زاده، سعید، (۱۳۸۳)، شاه‌رگ حیات اقتصادی جهان، ماهنامه پیام دریا، سال دوازدهم، شماره ۱۲۷، خرداد ۱۳۸۳
- ۲۰- ملکی، عباس؛ (۱۳۸۳)، مزایای انحصاری و رقابتی آبراه‌ها، ماهنامه پیام دریا، سال دوازدهم، شماره ۱۲۷، خرداد ۱۳۸۳
- ۲۱- موسی زاده، (۱۳۸۹)، رضا، بایسته‌های حقوق بین‌الملل عمومی،
- ۲۲- نجفی اسفاد، مرتضی، (۱۳۶۹)، تنگه هرمز از دیدگاه حقوق بین‌الملل دریاها، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ستاد امور جنگ
- ۲۳- یوسفومی، تاناکا، (۱۳۹۵)، حقوق بین‌الملل در دریاها، مترجم: آرمین طلعت، موسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش، چاپ اول

- 1- A. R. Thomas and J. C. Duncan (eds.), Annotated Supplement to the Commander's Handbook on the Law of Naval Operations, (1999) 73 International Legal Studies (Naval War College), pp. 207-208, Table A2-5.
- 2- Aldo Chircop, Theodore McDorman, Susan Rolston, (2005), The Future of Ocean Regime-Building: Essays in Tribute to Douglas M. Johnston, BRILL.

- 3- Ana G. López Martín,(2010), International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage
- 4- Andrea Caligiuri ,(2020), Clarifying freedom of navigation through straits used for international navigation: A study on the major straits in Asia, QIL-QDI,
- 5- Bayram ÖZTÜRK and Reşat ÖZKAN,(2002), THE PROCEEDINGS OF THE SYMPOSIUM ON THE STRAITS USED FOR INTERNATIONAL NAVIGATION 16 –17 NOVEMBER ISTANBUL –TURKEY, Turkish Marine Research Foundation, Istanbul, TURKEY, 2002. Publication Number: 11
- 6- Bing Bing Jia,(1998),The Regime of Straits in International Law, Published by Clarendon
- 7- Caminos, Hüge, (2014), 'The Legal Regime of Straits', Cambridge University Press
- 8- Chi Young Pack,(1998),International Straits of the World ,Brill Publishers.
- 9- Conway W. Henderson (2010). Understanding International Law. John Wiley & Sons.
- 10- D. H. Anderson, (1989), "Straits Used for International Navigation: A Commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982' (1989) 60 BYIL .
- 11- David D. Caron, Nilufer Oral,(2014), Navigating Straits: Challenges for International Law
- 12- Donald Rothwell, Alex G. Oude Elferink, Karen Nadine Scott, Tim Stephens (Law teacher) ,(2015), The Oxford Handbook of the Law of the Sea, Published by Oxford University Press. Copyright.
- 13- E.D. Brown,(1994),The International Law of the Sea: Introductory Notes and Documents, Cases, Tables , amazon book clubs, vol. 2, p. 89.
- 14- Giuseppe Cataldi, (2020), Clarifying freedom of navigation through straits used for international navigation: A study on the major straits in Asia ,The Strait of Hormuz: <http://www.qil-qdi.org/the-strait-of-hormuz/>
- 15- H. Camios,(1987), "The Legal Regime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea' (1987) 205 RCADI)
- 16- Hatice Kubra Ecemis Yilmaz,(2018), The Legal Status of the Canal Istanbul in International Law , Wildy, Simmonds & Hill Publishing,
- 17- Ho-Sam Bang,(2012) 'Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention on the the Sea (2009) 40 Journal of Maritime Law and Commerce
- 18- <http://legal-dictionary.thefreedictionary.com/International+Waterways>
- 19- Hugo Caminos, Vincent P. Cogliati-Bantz,(2014),The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions, Cambridge University Press
- 20- J.A. de Yturriaga,(2009), Straits Used for International Navigation – A Spanish Perspective, Publications on Ocean Development, General Editor Shigeru Oda, Vol. 17, M. Nijhoff Publ
- 21- Jan Jakub Solski (2021) The Genesis of Article 234 of the UNCLOS, Ocean Development & International Law, 52:1, 1-19, DOI: 10.1080/00908320.2020.1835026, Published with license by Taylor & Francis Group, LLC :To link to this article: <https://doi.org/10.1080/00908320.2020.1835026>

- 22- Jon M. Van Dyke ,(1992),Transit Passage Th rough International Straits, The Third United Nations Conference on the Law of the Sea (1974–1982)
- 23- Jos é A. de Yturriaga, (1991),Straits Used for International Navigation: A Spanish Perspective
- 24- K. Bangert,(1997), 'Denmark and the Law of the Sea', in T. Treves (ed.) The Law of the sea. The European Union and its Member States (The Hague, Nijhoff, 1997),
- 25- Kurtuluş Yücel,,(2020), The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine, Dissertation at the Institute for Public Law in order to obtain the academic degree of Ph.D. from the Faculty of Law at Johann Wolfgang Goethe-University Frankfurt am Main,
- 26- L.Delbez,(1964),Les principes Generaux Du Droit International public,L.G.D.J.
- 27- Lewis Alexander, (2019), Navigational Restrictions Within the New LOS Context: Geographical Implications for the United States (Peace Dale, R.I.: Offshore Consultants,
- 28- M. Koskenniemi,(1996), 'Case Concerning Passage Through the Great Belt' (1996) 27 ODIL
- 29- Mariko Kawano ,(2020), Transit passage through the Malacca and Singapore Straits, QIL, V 67.
- 30- Maritime Security Centre of Excellence (MARSEC COE),
- 31- National Geographic,
<<https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/strait/>> (accessed September 28, 2021).
- 32- Nihan Ünlü ,(2002), The Legal Regime of the Turkish Straits, Martinus Nijhoff Publishers.
- 33- Nilufer Oral,(2021),STRAITS USED FOR INTERNATIONAL NAVIGATION AND PROTECTION OF THE MARINE ENVIRONMENT UNDER THE 1982 UN CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA,Istanbul Bilgi University Center for Marine Law Research, British Institute of International and Comparative Law,International Conference “UNCLOS at 30”,
- 34- P.Reuter(1973), :Droit international public,Themis,
- 35- Pulung Widhi Hari Hananto,(2020),The Urgency Littoral States in Melacca Strait to Eradicate The Marine Pollution, Administrative Law & Governance Journal. Volume 3 Issue 4, November 2020 ISSN. 2621–2781 Online,
- 36- Rebecca Pincus ,(2021), Testimony concerning: Shipping through the Arctic - Freedom of navigation, new commercial routes and civil security issues in the Arctic, AFET Committee of the European Parliament: Hearing on the Arctic: a new arena of geostrategic importance and great powers rivalry
- 37- Roach and Smith,(1994), United States Responses, The Hague ; Boston : M. Nijhoff Publishers ; Cambridge, MA : Sold and distributed in the U.S.A. and Canada by Kluwer Law International,
- 38- Scovazzi, Tullio,(2000)‘The Evolution of International Law of the Sea’, “The Evolution of International Law of the Sea: New Issues, New Challenges (Volume 286)”, in: Collected Courses of the Hague Academy of International

- Law. Consulted online on 18 August 2021 <http://dx.doi.org/10.1163/1875-8096_pplrdc_A9789041116079_02>
- 39- Selim CIGER ,(2020), Turkish Straits and Safety of Navigation: the Case of the Vitaspirit, *MarSafeLaw Journal* 6/2019-20
- 40- Sigit and Alexander Texas Meresin, (2021) ,China's Geopolitical Strategy in the Strait of Hormuz, *Chinese Journal of International Review*, Vol. 2, No. 2
- 41- Smalley, Richard E. (2011). "Smalley Institute Grand Challenges". Rice University. Archived from the original on 8 May 2011
- 42- Sümer Kayser and Navy Captain,(2019), *Maritime Security in the Black Sea*, Published by
- 43- T Scovazzi,(1995) 'Management regimes and responsibility for international straits with special reference to the Mediterranean straits' *Marine Policy*, Vol 2,
- 44- T. Keselj,(1999), 'Port State Jurisdiction in Respect of Pollution from Ships: The Nations Convention on the Law of the Sea and the Memoranda of Understanding' (1999),
- 45- T. L. McDorman, (1997),Port State Enforcement; A Comment on Article 218 of the Sea Convention' (1997) 28 *Journal of Maritime Law and Commerce* .
- 46- Treves, Tullio,(1990) 'Codification du droit international', *Codification du droit international et pratique des États dans le droit de la mer (Volume 223)*”, in: *Collected Courses of the Hague Academy of International Law*. Consulted online on 18 August 2021 <http://dx.doi.org/10.1163/1875-8096_pplrdc_A9780792315247_01>
- 47- W. Michael Reisman, (1980), *The Regime of Straits and National Security*, The Regime of Straits and National Security