



عیدمحمد عزیزپور

ه - رفتار اتحاد جماهیر شوروی (سابق) در رابطه با اعطای ترانزیت به دولتهای محاط در خشکه به و از ساحل دریاها.¹

اتحاد شوروی (سابق) به فرنام یک دولت ساحلی، در رابطه با چهار دولت محاط در خشکه، یک دولت ترانزیت ساحلی شمرده می شد: افغانستان، چکوسلواکیا، مجارستان (هنگری) و مغولستان. ازین چهار کشور، بیشتر کشورهای مغولستان و افغانستان، دلیسته به دسترسی به بندرهای شوروی بودند؛ چون، برای دولتهای چکوسلواکیا و مجارستان دسترسی به دریاها از طریق سرزمین دولتهای دیگر، هم آسان تر و هم از دیدگاه اقتصادی، سودمند تر بود.

دولت شوروی از همان روزهای آغازین پیدایش خود، ضمن طرفداری از رشد رابطه های حقوقی برابانه و دوستانه با تمام خلق ها و ملت ها، تلاش های قانونی این کشورها را برای اینکه دسترسی تضمین شده به دریا را داشته باشند، درک می کرد. ازین رو، اتحاد شوروی یکی از نخستین دولتهای ساحلی بود که پیماننامه نیویورک درباره تجارت ترانزیت دولتهای محاط در خشکه را تصویب کرد. با آنهم، باید یادآور شد که این پیماننامه چندان هنایش یا تاثیر مهم در ساماندهی «رفت و رو ترانزیتی» چهار دولت یاد شده از طریق سرزمین شوروی سابق نداشت، چون پرسش های زیادی در رابطه با ترانزیت به دریا، توسط توافقنامه های دوجانبه و چندجانبه که پیش از سال ۱۹۶۵ امضا شده بودند، حل گردیده بود.

¹ چون اتحادشوروی دیگر وجود ندارد، متن این بخش از کتاب به شکل زمان گذشته برگردانیده شده است.

رابطه ترانزیتی میان افغانستان و اتحاد شوروی، توسط توافقنامه ۲۸ جون سال ۱۹۶۵ افغان- شوروی در امور ترانزیت تنظیم شده بود. مطابق ماده ۱ و ۲ توافقنامه، طرفهای متعاقد آزادی ترانزیت کالاها را از سر زمین یکدیگر، بر اساس اصل دوسویه (متقابل)، اعطای کردند و آن را بر پایه آن شرطهای اجرا می کردند که برای ترانزیت کالاهای کشورهای سوم از سرزمین آنان تعیین شده بود. حق ترانزیت آزاد شامل تمام کالا های میشود که ترانزیت یا گذر آنها مطابق قانون از سرزمین افغانستان یا اتحاد شوروی ممنوع نباشند، بدون توجه به کشور منشای کالا ها و کشور مقصد کالا ها.² توافقنامه به ترانزیت کسان نمی پردازد، اما در ماده ۵ پیشبینی می شود که دارایی های شخصی شهروندان هر دو کشور هنگامی که جدا از دارنده اش، مسیر ترانزیت را می پیمایند، نیز می توانند مطابق شرطهای این توافقنامه از سرزمین دولتهای همپیمان بگذرند.

همخوان با ماده ۳ این توافقنامه، از کالاهای ترانزیتی، هیچگونه محصول، تعرفه یا مالیه گرفته نمی شود، بجز از آن هزینه های که در رابطه با پوشش خدمات ترانزیتی، در نقطه های بازرسی اخذ می گردد و آنها باید پایین ترین تعرفه باشد.

توافقنامه افغان- شوروی درباره پرسش های ترانزیتی، دارای خصوصیت مهمی بود که آن را از توافقنامه های دیگر ترانزیتی متمایز می ساخت و نمونه آشکار تلاش اتحاد شوروی در راستای رشد مناسبات سودمند متقابل بود. مطابق ماده ۴ توافقنامه، پرداخت به خاطر ترانزیت کالاها و خدمات ترانزیتی از طریق تحویلهای کالاها تعیین میشود که درباره اندازه آن از سوی طرفهای متعاقد، هر سال بر مبنای پروتکل ها درباره گردش کالا به امضا می رسید. حجم کالاهای ترانزیتی افغانی از سرزمین شوروی، بارها بیشتر از حجم کالای ترانزیتی شوروی از سرزمین افغانستان بود. به همین سبب، ماده ۴، بیشتر برای جانب افغانی دلگرمی دارد، اولتر از همه به خاطر اینکه هزینه های وارداتی و صادراتی اش را در ارز خارجی کم می کند و به رشد صادرات کالاهای افغانی در شوروی مدد می رساند.

کارهای مشخص در رابطه با ترانزیت بارها از سرزمین اتحاد شوروی یا از سرزمین افغانستان، توسط قرارداد که میان وزارت تجارت افغانستان و «سیوزونیشترانس» امضا شده بود، تنظیم گردیده بود.

مطابق این قرارداد، در صورت انتقال بارهای صادراتی یا وارداتی افغانستان از طریق سرزمین اتحاد شوروی، در رابطه با هر دسته از محموله ها، کم از کم ده روز پیش تر از آمادگی آنان به ارسال، معلومات کامل از نام کالا ها، چگونگی انتقال آنها، وزن، اندازه آنها، نام های شرکت های فرستنده و گیرنده آن کالاها به «سیوزونیشترانس» داده می شود.

«سیوزونیشترانس» کالاهای افغانی را در بندر کوشک و بندر ترمذ می پذیرفتند و رسانیدن آن را تا به بندر مقصد، به دوش می گرفتند. «سیوزونیشترانس» می توانست کالا ها و بارهای وارداتی افغانی را از بندرهای کشورهای سوم (ثالث)، از بندرهای اتحاد شماهیر شوروی و از ایستگاههای راههای آهن مرزی شوروی نیز بپذیرند و از آنجا به حساب خود، تا کوشک و بندر ترمذ بیاورند.

² Ведомости Верховного Совета СССР 28 мая 1955 г. No:17, ст. 1 и 2

برای سهمگیری در پذیرش و ارسال کالاهای ترانزیت افغانی، سازمانهای ترابری افغانی حق داشتند نمایندگان خویش را در نقطه های مرزی کوشک و ترمز بگمارند.

«سیوزونیشترانس» مطابق با فقره ۷ قرارداد یادشده، رسانیدن کالا های افغانی را به مدت های زیر تضمین می کرد:

شماره واردات/صادرات	نقطه های ارسال و دریافت	محموله های باری کامیونی	محمولها غیر کامیونی (کوچکتر)
۱	تا هامبورگ و بر عکس	۳۵ روز	۵۲ روز
۲	تا لندن بر عکس	۴۰ روز	۵۶ روز
۳	تا نیویارک و بر عکس	۵۶ روز	۹۰ روز

انباشت و نگهداری بارهای ترابری برای ارسال بعدی، در نقطه های که در سرزمین اتحاد شوروی قرار داشت، از سوی «سیوزونیشترانس» تامین می شد.

برای جبران مصرف های «سیوزونیش ترانس» در ارز مبادله پذیر آزاد (ارز خارجی)، در رسانیدن محموله یا بارها در اروپا، طرف افغانی ده در صد کل قیمت را به ارز خارجی می پرداخت و از اروپا تا ایالات متحده آمریکا، همه مصرف ها را سد در سد به ارزش خارجی می پرداخت.

اتحادی شوروی همونا با اصل انترناسیونالیزم سوسیالیستی، بر پایه برابری حقوق کامل، منفعتهای متقابل و همیاری رفیقانه به دولتهای برادر سوسیالیستی مجارستان، مغولستان و چکوسلواکیا بر مبنای توافقنامه های دوجانبه حق ترانزیت آزاد را از سرزمین خویش، برای مسافران (رهروان)، محموله ها و کالاهای این کشورها، بر اساس «شرط کشور دوست بهره مند»³ اعطا کرده است.

وسيله های ترابری، بارها، محموله ها و بسته های پیک (پستی) این کشورها که از سرزمین شوروی ترانزیت می شدند، مطابق به بند ۶ ماده ۳ توافقنامه درباره همکاری و کمک متقابل میان کشورهای سوسیالیستی در پرسمانهای گمرکی،⁴ می توانستند تنها مورد بازرسی ظاهری قرار بگیرند. اما در صورت نیاز، آنگاهیکه بنابر نگرش های امنیتی، بهداشتی یا بنابر دلیلهای جدی که برای بازرسی داخلی آنها موجود بود، بازرسی داخلی اجرا می شد.

³ به اصطلاح شرط کاملت الوداد

⁴ Ведомости Верховного Совета СССР 26 мая 1963 г. No: 18,

شرکت کنندگان این توافقنامه دولت های زیر بودند: بلغارستان، مجارستان، المان شرق، لهستان، رومانی، اتحاد شوروی و چکوسلواکیا. ن.

اتحاد شوروی با کشورهای مجارستان، مغولستان و چکوسلواکیا توافقنامه های خاص دوجانبه درباره ترانزیت، مانند توافقنامه افغان- شوروی سال ۱۹۵۵ که با افغانستان نداشت.

حمل و نقل ترانزیتی کالاها و مسافران این سه کشور از طریق راههای آهن تا و از بندرهای شوروی بر اساس توافقنامه های چندگانه که میان دولتهای سوسیالیستی عقد شده بود، اجرا می شد، از جمله توافقنامه ها: درباره حمل و نقل بارها از راههای آهن بین المللی کشورهای عضو؛ درباره تعرفه واحد ترانزیتی کشورهای عضو؛ درباره رفت و آمدهای مسافران میان کشورهای عضو؛ و درباره تعرفه های واحد رفت و آمدهای مسافران کشورهای عضو.

بر اساس توافقنامه درباره حمل و نقل بارها از راههای آهن بین المللی کشورهای عضو، راههای آهن شوروی ملزم بودند که تمام بارهایی را که از کشورهای مجارستان، مغولستان و چکوسلواکیا می آمدند یا به آن کشورها می رفتند، انتقال دهند؛ بجزاز:

۱ - چیزهای که در انحصار اداره پستی حتی یکی از این سه کشور که راههای آهن آنان به حمل و نقل آن سهم اند، قرار داشتند.

۲ - پرتابه های ترکنده، مهمات آتش انداز و جنگ افزار، مگر آنچه که تنها به کار شکار و ورزش می آمدند.

۳ - ماده های منفجره، فشرده شده، آبگون شده، منحل شده در زیر فشار گازها، چیزهای خودسوز، و نیز چیزهای پرتو زا (راديواکتيف).

بسی از بارها، مانند، دام ها و ددان، بارهای زودپسیدنی، بارهای بس سنگین، بارهای بس دراز، بارهای بس بزرگ و غیره تنها بر اساس رعایت شرط های خاص که در ماده ۵ توافقنامه درباره حمل و نقل بارها از راههای آهن بین المللی کشورهای عضو ذکر شده است، می توانستند انتقال یابند.

پرداخت پول از خاطر انتقال کالاهای ترانزیتی دولت های عضو توافقنامه بر اساس تعرفه واحد ترانزیتی پرداخته می شد. تراز نسبتن پایین پرداخت تعرفه، پایداری (استواری) تعرفه واحد ترانزیتی امکان می داد که هزینه های ارزی در رابطه با ترابری ترانزیتی را به درستی برنامه ریزی کرد و در راه رشد تجارت خارجی کشورهای سوسیالیستی تأثیری مثبت گذاشت.

حمل و نقل مستقیم مسافران، محموله ها و بارها از طریق راههای آهن بین المللی و همچنان حمل و نقل مسافران و بارکوله های آنان میان کشورهای مجارستان، مغولستان، چکوسلواکیا و بندرهای شوروی، به گونه آمیخته از طریق راههای آهن و راههای دریایی (که در توافقنامه درباره تعرفه واحد ترانزیتی) نشان داده شده است، بر اساس توافقنامه درباره رفت و آمد مسافران میان کشورهای عضو تنظیم شده بود.

بر اساس توافقنامه درباره رفت و آمد مسافران میان کشورهای عضو، شخص های زیر در قطار (ترن)، اجازه ورود نداشتند و یا در زمان سفر از ترن بیرون کشیده می شدند:

۱- آنانیکه قانونها و قانونهای مربوط به راههای آهن را در مسافرت رعایت نمی کردند و رفتارهای ناشایسته نشان می دادند، ۲

۲- کسانیکه در بیمار بودند و به تشخیص پزشکان، اگر برای آنان پیش از پیش جای جداگانه تعیین نشده بود، به امنیت مسافران دیگر خطرناک شمرده می شدند.

در مقررہ ها توافقنامه نگاشته شده است که چیزهای آتشزا، آسان افروز، مانند سلاحهای آتش افروز و نیز شی ها و پدیده های واگیر و ساری که مطابق مقررہ های گمرکی و مقررہ های دیگر، حمل و نقل آنها ممنوع است، نمی توانند به عنوان بارکوله دستی حمل شوند. مطابق توافقنامه درباره رفت و آمد مسافران میان کشورهای عضو حمل و انتقال جامه دانه ها و کالاهای زیر ممنوع اند:

۱ - تمام شی های آتش زا، چیزهای آسان افروز، خودبخود سوز، ترکنده، پرتوزا (راديواکتيف)، شی های زهرناک، سلاحهای آتش زا، مهمات جنگی، شی های که می توانند به جامه دانه ها (چمدانها) و کالاهای رهروان دیگر یا به راه آهن زیان برسانند.

۲ - شی های که می توانند عفونت یا گند به بارآرند و یا بوی بد داشته باشند.

۳ - طلا، نقره، پلاتین و چیزهای برساخته از آن، ورق ها یا برگه های گرانبها، پولهای فلزی یا کاغذی، مروارید، سنگهای گرانبها و سایر اشیای هنری گرانبها.

۴ - جانوران، بجز از حیوانهای کوچک خانگی، مانند سگها، بوزینه ها، پرندگان در قفس یا جاهای مناسب دیگر که بر اساس پیشنوشت های دامپزشکی ممنوع نباشد.

۵ - چیزهای که بردن آن به انحصار اداره پستی یکی از کشورهای عضو قرار داشته باشد.

۶ - فراورده های زود گند.

کشورهای اروپایی عضو سازمان همیاری اقتصادی در دسمبر سال ۱۹۵۹ توافقنامه درباره استفاده مستقیم و یکجایی از راههای ریلی و راههای رودخانه یی امضا کردند که در آن استفاده از راههای آهن و رودخانه دانیوب نیز شامل میشد. دو کشور چکوسلواکیا و مجارستان می توانستند از این رودخانه برای دسترسی به دریای آزاد از سرزمین شوروی بهره گیرند. در توافقنامه همچنان پرداخت تعرفه مستقیم تهیه گردید و پذیرفته شد که تعرفه از بابت انتقال کالاها از نقطه آغاز پرداخته می شد و تا نقطه پایان که همان ایستگاه ریل یا بندر مقصد می باشد، دیگر پرداختی صورت نمی گرفت.

تراز موجود تعرفه مستقیم از نظر اقتصادی برای صاحبان کامیون های باربری به منظور استفاده یکجایی از راههای آهن و راههای رودخانه یی از طریق دانیوب چندان دلچسپ نمی نماید، زیرا قیمت پرداخت برای انتقال کالاها بر اساس تعرفه مستقیم تقریباً تفاوتی از انتقال کالاها به گونه مستقیم از طریق راههای آهن نداشت و گاهی هم بیشتر از تعرفه راه آهن مستقیم است که در توافقنامه ها درباره تعرفه واحد ترانزیتی کشورهای عضو و توافقنامه درباره رفت و آمدهای مسافران میان کشورهای عضو تعیین شده است. از این رو، توافقنامه درباره حمل و نقل بین المللی مستقیم و یکجایی از طریق

راه های آهن و راههای رودخانه ای در مرحله های بعدی در رفتار های ترابری ترانزیتی استفاده نشد.

در ماه جون سال ۱۹۷۴ دولتهای اتحاد شوروی، بلغاریا، مجارستان، جمهوری دموکراتیک المان، لهستان (پولند)، رومانی و چکوسلواکیا توافقنامه ای را درباره شرایطی عام حمل و نقل باربری های بین المللی از طریق خودرو های باربری به امضا رسانیدند. در پیوست های این توافقنامه اصل های بنیادین گنجانیده شده است که بر پایه آن تعرفه های تعیین می گشت و فهرستی از مدرکها و اسناد تهیه می شد.

حمل و نقل ترانزیتی مسافران از طریق خودرو از کشورهای چکوسلواکیا و مجارستان در سرزمین شوروی و بازگشت از آن بر اساس پیشنوشت های توافقنامه ای که ۵ دسمبر سال ۱۹۷۰ در برلین میان دولتهای اتحادشوروی، جمهوری دموکراتیک المان، مجارستان، لهستان و چکوسلواکیا امضا شد، اجرا می گردید.

این حمل و نقل می توانست تنها از سوی کسانی انجام یابد که در سرزمین یکی از دولتهای هموند ثبت نام شده اند و اجازه حمل و نقل را از سوی مقامهای با صلاحیت آن کشوری که در سرزمین اش این حمل و نقل اجرا می شود، داشتند. کشورهای همپیمان می توانستند ترابری (حمل و نقل) ترانزیتی را در سرزمین خویش که بر پایه این قرارداد اجرا می شد، در صورت بیماریهای همه گیر، بلاهای طبیعی یا به دلیلهای مهم دیگر به گونه موقتی و گذرا محدود کنند یا قطع نمایند.

همراه با توافقنامه های چندجانبه، پرسمانهای ترابری ترانزیتی دولتهای چکوسلواکیا و مجارستان در توافقنامه های دوجانبه نیز بررسی شده است. به گونه نمونه، در توافقنامه شوروی و مجارستان درباره راههای بین لمللی موتر رو، طرفها متعهد شدند تا رشد ترابری با خودروها را از سرزمین خویش به سرزمین کشور سوم مساعدت کنند.

همانگونه که بیان شد، چکوسلواکیا و مجارستان دلچسپی به دسترسی به آبهای آزاد از سرزمین اتحادشوروی نداشتند. به علت حجم پایین حمل و نقل محموله ها این کشورها «سیوزونیش ترانس» هیچ قراردادی با شرکتهای ترابری این دو کشور درباره خدمات ترابری در سرزمین شوروی نبسته بود، خدماتی هم که درین زمینه انجام می یافت، تنها بر اساس موقعی و یگانباری بود.

خدمات ترابری و وارداتی و صادراتی با مغولستان در رابطه با کالاهای که از سرزمین شوروی می گذرشت، بر اساس قرارداد میان «سیوزونیش ترانس» و پنج شرکت جمهوری مردم مغولستان که در بخش تجارت خارجی فعال اند، انجام می یافت.