

نویسنده: نویسندگان: گالیسین ولادیمیر ولادیمیروویچ

برگرداننده به فارسی: عیدمحمد عزیزپور

3 - ساماندهی حقوقی ترانزیت دولتهای محاط در خشکه از سرزمین کشورهای همسایه ساحلی

نخست - ترانزیت کالاها و کسان

همخوان به بند ۱ ماده ۲ پیماننامه نیویارک سال ۱۹۶۵ درباره
تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه، «رفت و آمد
ترانزیتی» بر پایه آزادی ترانزیت، برای دولتهای محاط
در خشکه تضمین می گردد.¹

مطابق بند «ب»، ماده ۱ پیماننامه یادشده، «رفت و آمد
ترانزیتی»²، عبارت است از گذر یا عبور کالاها به شمول
بارکوله های «بدون همراه»، از سرزمین یک دولت همپیمان،
میان دولت محاط در خشکه و ساحل دریا، هنگامی که این
گذر بخشی از یک سفر کامل شمرده شود که از سرزمین
دولت محاط در خشکه می آغازد و یا در آن سرزمین به پایان

¹ «Ведомости Верховного Совета СССР», 24 мая, 1972 г., No 21
ст. 2

² Traffic in transit

می رسد، به شمول ترابری (حمل و نقل) دریایی که به گونه مسقیم پیش ازین گذر انجام می گیرد، یا، پس از این گذر دنبال می شود».

فعالیت‌های همچون انتقال محموله ها از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر، انبارسازی کالاها، جداکردن کالاهای باری به بخش های کوچکتر و دیگرسانسازی در روش انتقال دوباره کالاها، همچنان، منتاژ (سرهمسازی پارچه ها)، دمنتاژ (جداسازی پارچه ها)، یا سرهمسازی دوباره رانه (ماشین)ها و محموله ها (بارها)ی بزرگ پیکر، نمی توانند باعث خروج کالاها از مفهوم «رفت و آمد ترانزیتی» شوند، اگر این فعالیتها فقط به خاطر آسانسازی حمل و نقل انجام یافته باشد. اما در پیماننامه نوشته شده است که هیچ چیزی درین بند این ماده نباید به گونه ای تفسیر شود که این ماده یک دولت همپیمان را مکلف می سازد تا در سرزمین خویش تاسیساتی دایمی را برای منتاژ (سرهمسازی پارچه ها)، دمنتاژ (جداسازی پارچه ها)، یا سرهمسازی دوباره رانه (ماشین)ها و محموله ها (بارها)ی بزرگ پیکر ایجاد کند یا اجازه ایجاد آن را بدهد.

بند «ب» ماده ۱ بیشتر بر پایه ماده ۱ اساسنامه برسلون درباره آزادی ترانزیت بنیان یافته است، اما در پیماننامه درباره تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه اصطلاح «رفت و آمد ترانزیتی» درونمایه تنگتر بخود دارد، زیرا ترانزیت کسان یا آدمان در مفهوم آن در نمی آید و نیز، تنها در رابطه با

ترانزیت و ترابری میان دولت محاط در خشکه و دریا به کار می رود، نه ترانزیت به صورت کل.

در حقوق بین لملل کدام تعریف پذیرفته شده همگانی از مفهوم کالا وجود ندارد. چنین تعریفی در پیماننامه تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه نیز داده نشده است.

در بند ۱ ماده ۲ پیماننامه گفته می شود که نباید «در رابطه با خاستگاه های کالاها، فرستشگاه ها، ورود، صدور یا مقصد نهایی کالاها، و یا بر مبنایی حق مالکیت کالاها» کدام تبعیضی صورت بگیرد.³ یکجا با آن ماده ۱۱ استثناهایی را در پیماننامه برمی شمرد که بر پایه ملاحظه های بهداشتی، امنیتی و دفاع از مالکیت های فکری استوار است. به گونه مثال بند ۱ ماده ۱۱، ترانزیت کالا هایی را که ورود آنها در سرزمین دولت ترانزیت از دیدمان اخلاقی، بهداشتی و امنیتی جامعه، یا به دلیل چاره اندیشی و احتیاط کاری به خاطر جلوگیری از بیماری های حیوانی و گیاهی، یا به خاطر جلوگیری از ورود تارپایان (حشره های) زیانکار، ممنوع است، از رفت و رو ترانزیت خارج می سازد. دولت ترانزیتی می تواند مطابق بند ۳ الف ماده ۱۱، ترانزیت کالاهایی مانند مواد مخدر یا داروها یا وسیله های دیگر درمانی، یا جنگ افزارهای را به خاطر

³ دولتهای افریقایی هموند پیماننامه اعلام کردند که در رابطه با جمهوری افریقایی جنوبی خود را مکلف به بند ۲ ماده ۱ نمی دانند. باید گفت که در آن زمان در افریقای جنوبی رژیم اپارتاید برپا بود که حکومت به دست اقلیت سفید پوست قرار داشت. ب

اجرای پیشنویشت های عهدنامه بین المللی که آن کشور هموند آن است، رد کند؛ صرف نظر ازینکه چنین عهدنامه ای خصلت جهانی دارد یا منطقه یی، و همچنان بدون توجه به اینکه، آن عهدنامه پیش از این پیماننامه پذیرفته شده است یا پس ازین پیماننامه.

پیماننامه تجارت ترانزیتی دولتهای محاط درخشکه، در رابطه با ترانزیت کالاها، در واقعیت، مقرره های همسان اساسنامه برسلون درباره آزادی ترانزیت را با اندکی دیگر دیسی که از سوی دولتهای فدرال آلمان، بلژیک و چکوسلواکیا پیشنهاد و پذیرفته شده بود، به وام گرفته است. مطابق به آن پیماننامه، دولت ترانزیت، در عمل، آزاد است به خواست خود تصمیم بگیرد که ترانزیت این یا آن گروه از کالاها را در سرزمین خود اجازه بدهد یا ندهد. این امر بدون شک، دفاع از منفعت های دولتهای ترانزیتی را تضمین می کند؛ اما همگام با آن، کشورهای محاط در خشکه را در حالت وابستگی به کشور همسایه آن می گذارد. تاریخ نمونه هایی را به یاد دارد که در آن دولتهای ساحلی، از وضعیت جغرافیایی خویش استفاده کرده و از طریق منع ترانزیت جنگ افزار و یا توقیف آنها در خاک خویش، بر دولتهای محاط درخشکه فشار وارد کرده اند.

در زمان جنگ چاک سالهای ۱۹۳۲ - ۱۹۳۵ میان بولیویا و پاراگوای، دولت چیلی ترانزیت جنگ افزار را از خاک خویش، برای بولیویا محدود کرده بود. در ماه می سال ۱۹۶۵ دولت کینیا یک کاروان متشکل از ۱۱ بارکش (لاری یا

کامیون) را که ۷۵ تن سلاح و سازبرگهای جنگی را از دارسلام به سوی ساحل خاوری جهیل ویکتوریا، از راه خاک کینیا به اوگاندا می برد، ضبط کرد. بر اساس ماده ششم قرارداد دوستی سال ۱۹۲۱ میان افغانستان و بریتانیا، ترانزیت سلاح ها (جنگ افزارها) تنها در آن صورت اجازه گذر را دارند که «دولت بریتانیا تضمین به دست آورد که نیت دولت افغانستان درین مورد دوستانه است». در سال ۱۹۲۴ در زمان اغتشاش های واپسگرایانه (ارتجاعی) منطقه خوست بر ضد امان الله خان، انگلیس ازین ماده بهره گرفت و ترانزیت جنگ افزار را از خاک هند برای دولت افغانستان ممنوع کرد.

رفتار های دولتها در توافقنامه های دوجانبه در رابطه با ترانزیت کالاها یکسان نیستند. به گونه نمونه، بولیویا حق ترانزیت آزاد و نامحدود کالا ها را از سرزمین تمام همسایه های ساحلی خویش داراست. در ماده ۱ پیماننامه درباره آزادی ترانزیت که در ۲۹ ماه مارچ سال ۱۹۵۸ میان بولیویا و برازیل بسته شد، برای تمام گونه بارها، ترانزیت آزاد اعطا می گردد، صرف نظر از خواستگاه (منشأ)ی آنان، به شمول سازوبرگ های جنگی.⁴ در ۲۹ ماه مارچ ۱۹۷۰ ترسایی دولت های بوروندی، رواندا، زمبیا و جمهوری دموکراتیک کانگو با تانزانیا یک پیماننامه تجارت ترانزیتی بستند که بر

⁴ Camacho Omiste, *Concentios y Declaraciones Internacionales*, La Paz. 1966, p.128

اساس ماده ۱ آن، این کشورها نیز حق نامحدود ترانزیت از خاک دولت تانزانیا دارند.⁵

اما، از روی هنجار، توافقنامه های دوجانبه ترانزیت نامحدود کالاها را برای کشورهای محاط در خشکه اعطا نمی کند. در ماده ۴ توافقنامه ترانزیت میان لاوس و کمبودیا، بیان شده است که «حق ترانزیت، تمام بارهای ترانزیتی را در برمیگیرد، مگر آن کالاهای که ممنوع اند.

آنچه مربوط به کالاهای میشود که ورود آنان در یکی از کشورها محدود است، چنین مینماید که حکومت کشور دیگر مکلف می شود این گونه کالاها را به اندازه بیشتر از آنچه که برای استفاده لازم است، انتقال ندهد، و هرگونه اقدام را روی دست بگیرد که این گونه کالاها، در کشور دیگر به شکل پنهان به فروش نرسد.⁶

مطابق توافقنامه درباره ترانزیت میان افغانستان و ایران از تاریخ ۲ فبروری ۱۹۶۲ حق ترانزیت شامل ترانزیت جنگ افزارها و سازوبرگ های نظامی نمی شود و همچنان شامل کالاهایی نمی شود که ورود آنان از نظر حفظ تندرستی مردم،

⁵ Voice of Ruanda, 30 March, 1970

⁶ Doc. E/Conf.46/AC.2/5, Annex9

صحت جانوران یا دفاع از گیاه ها در افغانستان و ایران ممنوع اند.⁷

ترانزیت کسانی که از کشور ترانزیت ساحلی به سوی کشور محاط در خشکه می روند و یا از آن کشور می آیند، نیز، مانند ترانزیت کالاها به تصمیم دولت ترانزیت وابسته است.

همانگونه که یادآوری شد، مفهوم «رفت و آمد ترانزیتی» در پیماننامه مربوط به تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه، ترانزیت کسان را دربر نمیگیرد، باوجود اینکه، در بند ۱ ماده ۱۱ پیماننامه، پیشنوشتی درجانیده شده است که به دولت ترانزیت حق می دهد، به کسانی که ورود آنان به سرزمین آن دولت ممنوع است، اجازه ترانزیت ندهد.

بیانیه ها در کمیته بستر دریا ها و در کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها نشان دادند که کشورهای روبه رشد محاط در خشکه، پیشنوشتهای گنجانیده شده در پیماننامه درباره تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه را که در آن ترانزیت کالاها و کسان محدود در نظر گرفته شده است، نسبت به خود سخت تبعیض آمیز می دانند. همانگونه که گوارا ارسی، نماینده دولت بولیویا اعلان داشت، «بیدادگرانه است که تمام کارهای بین المللی که تا کنون درین زمینه انجام شده است، برای دفاع از منفعت های دولتهای ساحلی شده است،

⁷ Doc. E/AC, 138/37. P.43

این در حالی است که دولت های محاط در خشکه، با وجود اینکه هیچ تهدیدی بر حاکمیت ملی دولت های همسایه ساحلی شان نمی باشند، باز هم، به لطف و مهربانی دولتهای ساحلی وا گذاشته شده اند».⁸

از نظر نمایندگان دولتهای محاط در خشکه، به صورت کل کشورهای رو به رشد محاط در خشکه، ترانزیت به عنوان بخشی از حق دسترسی آزاد به دریا ویژگی خود را دارد که آن را از ترانزیت عادی متمایز می سازد و به همین دلیل باید نامحدود باشد. در پیشنهاد ماده که از سوی افغانستان، بولیویا، مجارستان، زمبیا، مالی، نیپال و چکوسلواکیا پیش کش شد، نوشته شده بود که «دولت های ترانزیت باید ترانزیت آزاد و نامحدود را برای رفت و آمد ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه اعطا کنند».⁹ در ضمن، نویسندگان آن پیشنهاد، با تفاوت از پیماننامه نیویارک، هم، رفت و برگشت کالاها و هم، رفت و برگشت کسان را در مفهوم «رفت و آمد ترانزیتی» می شمولانیدند.¹⁰

⁸ Doc A/AC, 138/SC.11/SR.32

⁹ Doc A/AC, 138/93/Art. III; Doc. A/Conf.62/C2/1.29, P. 9.

¹⁰ Doc A/AC, 138/93/ Art. 1

باز هم، رفت و آمد ترانزیت کسان مطابق بند «ب» ماده 1 محدود به آن کسانی می شود که رفت و رو آنان به امنیت، قانون و نظم دولت ترانزیت خلی وارد نکند.

در اعلامیه کمپالا که از سوی ۲۶ دولت، شامل دولت های محاط در خشکه و دولت های دارای وضعیت نامناسب جغرافیایی اعلان شده بود، از جمله اصولی که باید در رژیم حقوقی اقیانوس ها گنجانیده می شد، یکی هم حق ترانزیت آزادانه و بیکرانه برای دولتهای محاط در خشکه به دریا بود.¹¹

اما هیچ چیزی نشاندهنده موافقت دولت های ساحلی ترانزیتی نیست که گویای آن باشد که آنان حق نامحدود دولتهای محاط در خشکه را به، و از دریا، به فرنام هنجار پذیرفته شده حقوق بین الملل شناخته اند. در کنفرانس سال ۱۹۶۵ درباره ترانزیت دولتهای محاط در خشکه، نمایندگان دولتهای المان، مالی، سنیگال، هندوستان، بلژیک، کینیا و دیگران اعلام نمودند که آنان پیماننامه ای را که در آن به ترانزیت جنگ افزارها، مواد مخدر و کالاهای دیگر، بدون اجازه دولت ساحلی ترانزیتی اجازه داده شود، نخواهند پذیرفت.

در پیشنویس پیماننامه که در کنفرانس سوم حقوق دریاهای بررسی شد، از پیشنوشتی درباره شناسایی حق دولتهای محاط در خشکه به دسترسی به دریا، و به همین منظور اعطای ترانزیت آزاد از سرزمین دولت ساحلی همسایه به این دولتها سخن رفته است، اما اینکه، این گونه ترانزیت، خصلت

¹¹ Doc.A/Conf.62/23p.1

نامحدود دارد، چیزی گفته نشده است.¹² این نکته بیانگر این است که ممکن است این حق یعنی حق ترانزیت آزاد و بیکران تا ساحل دریا برای دولت های محاط در خشکه، به شکل یک هنجار عرفی منطقه ای پدید آمده باشد، مثلن در امریکای لاتین، اما حق ترانزیت آزاد و بیکران تا کنون به عنوان یک هنجار عام پذیرفته شده در حقوق بین الملل هنوز شکل نگرفته است.

دوم: ترانزیت وسیله های ترابری (ترانسپورتی)

برای رسیدن به ساحل دریا، دولت های محاط در خشکه از وسیله های گوناگون ترابری استفاده می کنند. انتخاب وسیله های ترابری نیز در هر حالت مشخص به عامل های مختلف بستگی دارد، مانند وضعیت جغرافیایی کشورها، خصوصیت بارها و کالاهای، وضعیت راه های ترابری، میزان رشدیافتگی ترابری دولت محاط در خشکه و کشورهای ساحلی همجوار آن.

به گونه مثال، بارهای که از کشور مالی تا به ساحل اقیانوس می رود و یا از ساحل اقیانوس به کشور مالی می رسد، بیشتر از طریق دو راه آهن انتقال می یابند: از باماگو (مالی) دکار (سنیگال) و از باماگو تا ایجان (ساحل کشور ساحل عاج). اما بارهای که از کشور رواندا اند، راه درازتری را می پیمایند.

¹² Doc. TD/TRANSIT/SR,18 19, 33

بارهای ترابری باید اول از طریق شاهراه زمینی از کیگالی (رواندا) به بوجومبوره (بوروندی) برده شوند. از آنجا آنها توسط کشتی‌ها از طریق جهیل تانگانیکا تا اوجیجی (تانزانیا) برده می‌شوند. از آنجا آنها با واگون‌ها بارزده شده و از طریق راه آهن به بندر دارسلام، در تانزانیا برده می‌شوند.

پاراگوای دسترسی به ساحل دریاها را از طریق رودخانه انجام می‌دهد؛ بارهای بازرگانی را توسط کشتی‌های کوچک بارکشی از اسانسیان (پاراگوای) از راه‌های رودخانه و بخشی از اقیانوس تا به بونیس آیریس (ارژانتین) یا تا به مونتئیویدئو (پاراگوای) می‌رسانند¹³.

در پیماننامه دربارهٔ تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه، وسیله‌های ترابری که برای بارکشی در رفت و آمد ترانزیتی به کارگرفته می‌شود به سه دسته، دسته بندی می‌شوند (بند ث، مادهٔ ۱):

دستهٔ نخست عبارت‌اند از تمام وسیله‌های حرکت‌کننده در راه‌های آهن، هرگونه کشتی‌های دریایی و رودپیما و نیز وسیله‌های دیگری ترابری در راه‌ها. بر بنیاد بند ۱ مادهٔ ۲ پیماننامه، آزادی ترانزیت، از سرزمین دولتهای همپیمان، برای همه وسیله‌های دستهٔ نخست به رسمیت شناخته شده است.

¹³ ازین بندر دریایی به دریای آزاد راه پیدا میکند. م

دسته دوم عبارتند از باربرها (حمل‌ها) و چارپایان باربر. بر بنیاد پیماننامه، به این وسیله‌های ترابری، تنها به آن جاها اجازه ترانزیت اعطا می‌گردد که در آنجاها به آنها نیاز است.

دسته سوم عبارتند از سایر وسیله‌های ترابری است، همچنان لوله‌های آبرسانی و لوله‌های گاز رسانی. بر این دسته وسیله‌های ترابری، آزادی ترانزیت، تنها بر اساس موافقتنامه میان دولتهای علاقمند همپیمان می‌تواند اعطا گردد.¹⁴

در کنفرانس سال ۱۹۶۵ ترسایبی درباره تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه، در مورد اینکه آیا لوله‌های آبرسانی و لوله‌های گازرسانی شامل مفهوم «سایر وسیله‌های ترابری» میشوند یا نه، دیدگاه‌های نمایندگان دولت‌ها، ناهمگون بود. نمایندگان دولت‌های المان فدرال، جاپان، تایلند، اتریش، هالند و پاکستان¹⁵ می‌پنداشتند که لوله‌های آبرسانی و لوله‌های گازرسانی شامل عبارت «سایر وسیله‌های ترابری» نمیشوند. بیشترین شرکت‌کنندگان کنفرانس، دیدگاه دیگر داشتند. اما برای رفع ناروشتی در تفسیر آن در آینده، فیصله شد که در پیماننامه درباره تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه، پس از عبارت «سایر وسیله‌های ترابری»، از لوله

¹⁴ در پیشنویس پیماننامه جهانی درباره حقوق دریایاها، پیشنوشت‌ها (مقرره‌ها)ی پیماننامه سال ۱۹۶۵ در رابطه به وسیله‌های ترابری، همان گونه که بود، نگهداشته شده است. (doc.A/Conf.62/WP.8/Rev. I, Part. II. Art.109).

¹⁵ Doc. TD/TRANSIT/SR.9

های آبرسانی و لوله های گازرسانی جداگانه یادآوری شود. یکجا با آن، کنفرانس، پیشنهادی را که سیم ها (لین ها) ی برق رسانی نیز شامل این عبارت می ساخت، رد کرد. ازین رو، می توان نتیجه گرفت که عبارت «سایر وسیله های ترابری»، سیم ها (لین ها) ی برق رسانی را دربر نمی گیرد.

در زمان تهیه پیماننامه درباره تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه، همچنان در مورد ترابری (حمل و نقل) هوایی، گفتگو و مباحثه شد. نمایندگان بسیاری دولت ها به این باور بودند که در کنفرانس درباره تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه، نباید مسأله ترابری کالا ها از راههای هوایی، مورد بررسی قرارگیرد، چون، یک کشور محاط در خشکه، تنها در رابطه با ترابری دریایی می تواند کشور محاط در خشکه شناخته شود. در رابطه با ترابری هوایی همه دولتها حالت یکسان دارند، تمام آنان به هوا دسترسی دارند. در بیانیه نماینده دولت هند، گفته شده است: «وضعیت جغرافیایی دشوار دولتهای محاط در خشکه، ناشی از فقدان دسترسی آنها به دریا است و هیچ ربطی با ترابری هوایی ندارد که به صورت قناعتبخش در پیماننامه شیکاگو سال ۱۹۴۴ تنظیم شده است».

پیشنویس پیماننامه درباره تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه، به جز از ترابری هوای بارها، میان کشور محاط در خشکه و دریا، سایر حمل و نقل هوای بارها را از گستره عمل پیماننامه درباره تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه، بیرون نموده است. ولی، از متن پیشنویس دریافته نمی شود که

پس از رسیدن کالاها به دریا که از طریق ترابری هوایی به آنجا رسانیده میشود، آن کالاها باید باز هم از طریق هوایی تا به مقصد برده شوند یا اینکه می شود همچنان از طریق کشتی های باربری به سوی مقصد برده شوند.

نماینده نیپال در کنفرانس سال ۱۹۶۵ پیشنهاد شده بود ترابری هوایی را به بررسی گذاشت که در آن پیشنهاد شده بود ترابری هوایی دولت های محاط در خشکه باید شامل مفهوم ، «رفت و آمد ترانزیتی» شود، حتا در آن حالتی که این حمل و نقل نقطه آغاز و نقطه انجامش در یک قاره دیگر باشد، و بارهای ترابری هوایی، مرز دولت ساحلی ترانزیتی را در نقطه ای که دریا نیست، نیز عبور کند.

سرانجام، کنفرانس سال ۱۹۶۵ فیصله کرد که یادآوری خاصی از ترابری هوایی در پیماننامه درباره تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه نکند. در واقعیت، این بدین معناست که ترابری هوایی شامل مفهوم «سایر وسیله های ترابری» می شود. ولی در بند «ث» ماده ۱ پیماننامه یاد آوری می شود که وسیله های ترابری، به معنای که در این پیماننامه از آن فهمیده می شود، باید تنها به خاطر رفت و آمد ترانزیتی از آنان استفاده شود.

ازین رو، توافقنامه های دوجانبه ای که بر پایه پیماننامه درباره تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه میان دولتها در رابطه با حمل و نقل هوایی امضا می شوند، تنها آن

ترابری هوایی را شامل میشود که از دولت محاط در خشکه تا به دریا و از دریا تا به دولت محاط در خشکه انجام می یابد. مطابق بند «ب» ماده ۱ پیماننامه، حمل و نقل دریایی، یا پیش از رسیدن به دریا و یا پس از رسیدن به دریا شرط حتمی در «رفت و آمد ترانزیتی» شمرده می شود.

اما تا امروز، هیچگونه توافقی درین زمینه به علت ناکارایی آن انعقاد نشده است. کشورهای محاط در خشکه، در امضای توافقنامه های که باربری های هوای را سامان می بخشد، بیشتر به مقرره های پیماننامه شیکاگو سال ۱۹۴۴ درباره هوانوردی ملکی بین المللی و توافقنامه شیکاگو سال ۱۹۴۴ درباره ارتباطهای ترابری هوای بین المللی اتکا می کنند.¹⁶

در پیشنویس ماده ها که از سوی هفت کشور محاط در خشکه پیشنهاد شده بود، پذیرفته شده بود که ترابری هوایی ویژگی های خود را داراست. در بند ۳ ماده بیستم پیشنویس، آشکارا بیان شده است که به خاطر که ترابری هوایی سرشت خاص خود را دارد، باید این پرسمان بر اساس توافقنامه های دوجانبه و یا چندجانبه درباره ترابری هوایی تنظیم گردد.

¹⁶ پیشنوشت های توافقنامه شیکاگو درباره ارتباطهای ترابری هوای بین المللی که در دسمبر سال ۱۹۴۴ منعقد شد، در رفتار دولت های محاط در خشکه چندان گسترش نیافت. (doc. TD/B/308, p. 36-37).

پیماننامه درباره تجارت ترانزیتی دولت های محاط در خشکه در رابطه با وسیله های ترابری یک ویژگی مهمی دارد که آن را از پیماننامه برسلون و اساسنامه درباره آزادی ترانزیت، و ماده 5 گات متمایز می سازد. با پافشاری دولتهای رو به رشد محاط در خشکه، در پیماننامه پیشنوشت زیرین گنجانیده شد: «دولتهای متعاقد (همپیمان) تعهد می کنند به اینکه، وابسته به توانمندی های خویش، وسیله های ترابری و ابزارهای متناسب دیگر را در نقطه های ورود، خروج، و نیز در صورت نیاز، در جاهای انتقال کالاها، به دسترس دولتهای محاط در خشکه قرار میدهند تا رفت و آمد ترانزیتی، بدون درنگ ناموجه، ادامه یابد».¹⁷

در پیماننامه یک قسم وابستگی متقابل میان بند ۱ ماده ۲، بند ۱ ماده ۴، با بند ۳ ماده ۱ که در آن تعریف وسیله های ترابری بیان گردیده، پدید می آید. از یکسو، همخوان با بند ۱ ماده ۲ برای وسیله های ترابری دولت های محاط در خشکه که در بند ۳ ماده ۱ یاد شده است، آزادی ترانزیت از خاک دولت ترانزیت، تضمین میشود. از سوی دیگر، مطابق با بند ۱ ماده ۴ دولت ترانزیت مکلف می شود وسیله های ترابری را همانگونه که در بند ۱ ماده ۴ یاد شده است، به دسترس دولت

¹⁷ Ведомости Верховного Совета СССР 26 мая 1972 г. No: 21 ст. 4.

محاط در خشکه بگذارد تا از تاخیر بی مورد رفت و آمد ترانزیتی جلوگیری شود.

بند ۱ ماده ۴ پیشنویس پیماننامه، در کنفرانس سال ۱۹۶۵ به مخالفت شدید نمایندگان دولتهای ساحلی ترانزیتی، چه دولتهای رو به رشد و چه دولتهای رشدیافته، رو به رو شد. دولتهای رو به رشد مانند هند، پاکستان، تایلند و برازیل به این نظر بودند که تعهدی که در بند ۱ ماده ۴ بیان شده است خارج از توانمندی ها و امکانهای این دولت هاست و فشار اضافی را بر سامانه ترابری این کشورها که بدون این هم ناتوان است، وارد می سازد. دولتهای رشد یافته نیز مخالفت کردند، چنانچه نمایندگان المان، بلژیک و فرانسه اظهار داشتند که بند ۱ ماده ۴ برای این دولتها پذیرفتی نمیباشد، زیرا سامانه ترابری درین کشورها خصوصی است. در بیانیه دولت المان فدرال گفته شده است که «از آنجاییکه وسیله های ترابری در المان فدرال خصوصی است و همانا کسان خصوصی تمام کارهای مربوط به ترابری را درین کشور انجام میدهند، حکومت المان فدرال هیچگونه تعهدی (پابندی) را درباره تضمین واگذاری وسیله های ترابری نمی پذیرد».

نمایندگان پاکستان و المان در کنفرانس پیشنهاد کردند که باید کلمه «undertake» (تعهد می کنند) را در بند ۱ ماده ۴ تغییر داد و به جای آن باید از عبارت «shall endeavour» (تلاش خواهند کرد یا خواهند کوشید)، کار گرفت. یعنی اینکه

به دوش دولتهای ترانزیت ساحلی تعهد حقوقی گذاشته نشده، بلکه یک نوع تعهد اخلاقی گذاشته میشود که تلاش کنند وسیله های لازم ترابری را به دسترس دولتهای محاط در خشکه به مقصد انتقال بارها و کالاهای ترابری بگذارند. این تغییر باوجود پیشتیبانی شمار زیادی از نمایندگان دولتها، رای کافی که همانا دو سوم رای ها بود، به دست نیاورد.

همانگونه که بیانیه های نمایندگان در کنفرانس در زمان رای گیری نشان داد، بسیاری از نمایندگان دولتهای ترانزیت ساحلی، درجائیدن بند ۱ ماده ۴ در پیماننامه تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه را بدون آوردن تغییر پیشنهاد شده از سوی المان فدرال و پاکستان یک مانع جدی در راه پیوستن دولتهای شان به این پیماننامه تلقی می کردند. نماینده بلژیک گفت که «اصلاح کلمه «تعهد می کنند» به عبارت «تلاش خواهند کرد یا خواهند کوشید»، اهمیت بس بزرگ دارد. دولتی که اقتصادش به مالکیت خصوصی استوار است، نمی تواند تعهدپذیر شود که وسیله های ترابری درخور و شایسته را برای گذر بی درنگ رفت و آمد ترانزیتی اعطا می کند».¹⁸

¹⁸ Doc. TD/TRANSIT/SR.25

هیات نمایندگان دولت های المان و بلژیک در زمان امضای پیماننامه تجارت ترانزیتی کشور های محاط در خشکه اعلان داشتند که آنها بند ۱ ماده ۴ را تنها در رابطه با آن وسیله ها و سازوبرگ های ترابری و به آن پیمانها به کار خواهند برد که در اختیار

گذشت سالها از پذیرش پیماننامه در باره تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه نشان می دهد که کشورهای رو به رشد محاط در خشکه، هنوز هم دچار مشکلاتی بسیاری در عرصه ترابری ترانزیتی اند. بخش عمده این مشکل به سامانه ترابری رشد نایافته دولت های ساحلی ترانزیت بستگی دارد. در اروپا خدمت های تجارت ترانزیتی منبع خوبی درآمد و سود است که به نوبه خود به استفاده ژرفناک از وسیله های خدماتی در بندرها و ترابری منجر می شود. تجارت ترانزیتی در کشورهای درحال رشد، باعث استفاده بیش از حد راه های ترابری، بندرها و سامانه ترابری این کشورها می شود، حال اینکه سامانه ترابری درین کشورها ظرفیت لازم را درین زمینه ندارند. کشورهای رو به رشد ترانزیتی، برای اینکه وسیله ها و ابزارهای نوین ترابری بدست آورند و وسیله های ترابری را بدرستی نگهداری کنند تا اینکه کالا های کشورهای محاط در خشکه بتوانند از آن انتقال یابند، ناگزیر اند ذخیره های ارزی خارجی خود را که برای شان بس محدود و لازم است، هزینه کنند. همین است که بهسازی سامانه ترابری کشورهای همسایه ساحلی نمی تواند پاسخگوی رشد فزاینده تقاضاهای دولتهای همسایه محاط در خشکه برای تجارت ترانزیتی به دریا باشد.

برای اینکه ازین حالت بیرونگاهی پدیدآید، در پیشنویس ۷ کشور محاط در خشکه (افغانستان، بولیویا، مجارستان، زمبیا، مالی، نیپال و چکوسلواکیا) که در کمیتهٔ اعماق دریاها پیشکش شده بود، پیشنهاد گردیده بود که به دولت های محاط در خشکه حق داده شود تا بر اساس توافقنامه با دولت، یا با دولتهای ترانزیت ذیعلاقه، وسیله های ترابری، ارتباطی یا تاسیس ها و امکانهای بندری را بسازند، تغییر دهند یا بهسازی نمایند، اگر وسیله های ترابری ناکافی اند، یا به شکلی از شکل ها باید بهتر شوند. (مادهٔ دهم).

به علت مخالفت دولتهای ترانزیت ساحلی این پیشنهاد رد شد و در پیشنویس پیماننامهٔ جهانی دربارهٔ حقوق دریاها، هنجاری گنجانیده شده که «اگر وسیله های ترابری برای انجام آزادی ترانزیت یا اگر وسیله های موجود به شمول تاسیسهها و امکانهای بندری، به کدام دلیلی در کشور ترانزیت ناکافی است، دولتهای ترانزیت می توانند خواهان همکاری دولتهای ذیعلاقه محاط در خشکه در ساختمان یا بهسازی وسیله های ترابری شود».¹⁹

نمیان است که حل مشکل های ترابری دولتهای محاط در خشکه را نباید در اعطای حقوق اضافی برای آنها در سرزمین دولتهای همسایهٔ ساحلی جستجو کرد، بلکه در انکشاف همکاریهای اقتصادی آنها با دولتهای همسایهٔ ساحلی

¹⁹ Doc.A/Conf.62/WP.8/Rev. I, Part. II. Art.114

پیدا نمود. همکاریهای اقتصادی دولتهای محاط در خشکه و دولتهای ساحلی ترانزیتی در بخش ترابری باید بر پایهٔ منفعت متقابل پدید آید و شامل تامین مالی مشترک، ساختمانسازهای شریکی و بهره برداریهای شریکی از سامانهٔ ترابری باشد. چنین راهکاری مؤثرتر است؛ مثال آن را می توان در بهره برداری مشترک راه آهن اوگادوگو- ابیجان²⁰ در ساحلهای ساحل عاج و والتای بالا، و فعالیت سازمان خدمات مشترک راه آهن و ترابری نیجریا و داگمان یافت.

²⁰ تنها ترنزیت بولیویا از طریق خاک چیلی یک استثنا است. همخوان با اعلامیهٔ اریک سال ۱۹۵۳ مقام های قضایی چیلی در رابطه با بار های ترانزیتی بولیویا، اختیار و صلاحیت دادرسی ندارند. (Camacho Omiste, op. Cit. P. 112). ن.