



www.ariaye.com

what ariaye site is about

NEWS

REVIEWS

EVENTS

FEATURES



عزیزپور

سوم: حقوق محفوظ برای
دولت ساحلی در هنگام
ترانزیت دولتهای محاط
در خشکه

مطابق حقوق بین الملل، دولت ترانزیت حاکمیت کامل خویش را بر سرزمین ترانزیت نگهداشته و قدرت قضایی و بازرسی کامل را در رابطه با رفت و آمد ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه در سرزمین خویش داراست. چنانچه، در ماده ۱ توافقنامه میان لاوس و کمبودیا گفته شده است که کالاهای ترانزیتی که برای ترانزیت از سرزمین یکی از دولتهای همپیمان برای یا به مقصد دولت همپیمان دیگر روانه شده اند، تابع قانونها و قاعده هایی اند که در دولت ترانزیت، نافذ می باشند. پیشنهادت های همسان را همچنان در توافقنامه های دیگر که پرسمان دسترسی دولت های محاط در خشکه به دریا را بررسی می کند، می توان دید.

پیماننامه سال ۱۹۶۵ درباره تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه، نیز هنجارهای دارد که هدفش دفاع از منفعت های دولتهای ترانزیت ساحلی است. اصل پنجم پیماننامه می نگارد که دولت ترانزیت با حفظ حاکمیت کامل بر سرزمین خویش، حق دارد که تدبیرهای لازم را روی دست بگیرد تا بهره گیری از حق ترانزیت آزاد و نامحدود، به هیچ رو، هیچگونه منفعت قانونی آن را مختل نسازد. اصل پنجم پیماننامه، سپس، توسط ماده های ۲، ۷، ۱۱ و ۱۲ پیماننامه مشخص تر میگردد. همانگونه که در فقره های پیشین یادشد، همونا با بند ۱ ماده ۱۱ پیماننامه، دولت ترانزیت می تواند از ترانزیت کسانی که ورود آنان به سرزمین آن دولت، ممنوع است، اباورزد، یا از ورود کالاهای که آوردن آنها در آن کشور ممنوع است،

خودداری کند. در رابطه با نظارت بر رفت و آمد ترانزیتی، بند ۲ ماده ۱۱ پیماننامه مقرر میدارد که «دولت ترانزیت» حق دارد تمام تدبیرهای لازم و ضروری را روی دست گیرد تا کسان و کالاهای، به ویژه آن کالاهای که موقف انحصاری دارند، در عمل، روند ترانزیت را درنوردند و اینکه، وسیله های ترابری، در عمل، برای انتقال کالا های ترانزیتی استفاده شوند. مطابق با بند ۳ ماده ۲ پیماننامه، اعطای اجازه سفر از سرزمین دولت ترانزیت، یا دسترسی به چنین سرزمینی، به آنانی که رفت و برگشت آنان برای رفت و آمد ترانزیتی ضروری است، حق مسلم دولت ترانزیت است. اگر در رفت و آمد ترانزیتی تاخیری رخ دهد یا دشواری های دیگری پدید آید، ردیابی علت های پدیدآورنده چنین تاخیر ها و دشواری ها، از سوی دولت ترانزیت انجام می گیرد. یگانه مکلفیتی که درین مورد به دوش دولت ترانزیت گذاشته شده است، همنا با بند ۲ ماده ۷ پیماننامه این است که، دولت مذکور باید برای حل مشکل پیش آمده با مقام های با صلاحیت دولت محاط درخشکه همکاری کند.¹

در حالت های استثنایی، دولت ترانزیت می تواند، در صورت پیدایش حالت های اضطراری که بودمان سیاسی یا امنیت آن

¹ در کنفرانس سال ۱۹۶۵ درباره تجارت ترانزیت دولت های محاط در خشکه، دولت های افغانستان، نیپال، مالی، اوگاندا، ولتایی بالا و بولیویا به ریختاره ماده ۷ پامیشردند که در آن بیان شده بود که دولت محاط در خشکه و دولت ساحلی علت تاخیر رفت و آمد ترانزیتی را یکجا باهم پیگیر می کنند.

دولت به مخاطره می افتد، از اجرای مقرره های پیماننامه صرف نظر کند. اما حتا درین حالت نیز، اصل آزادی ترانزیت، به پیمانه بالای ممکن، باید رعایت شود.

چهارم: حقوق گمرکی، محصول ها و عارضه های ترابری

آزادی ترانزیت دولت های محاط درخشکه به و از دریا، شامل رهای از حقوق گمرکی از سوی دولت ترانزیت است. در برخی از توافقتنامه های دوجانبه دیرین، از دولتهای محاط درخشکه خواسته میشد که حقوق گمرکی را در زمان ورود کالا ها به دولت ترانزیت بپردازند و فقط زمانی که آن کالا ها از سرزمین دولت ترانزیت خارج میشدند، حقوق گمرکی گرفته شده، واپس پرداخته می شد. اینگونه رفتار، کنون دیگر برافتاده است و معافیت از حقوق گمرکی یک امر پذیرفته شده است.

در پیماننامه درباره تجارت ترانزیتی کشورهای محاط در خشکه، ماده ۳ به این امر اختصاص یافته است که در آن گفته می شود، محصول یا مالیات گمرکی، چنانکه از کالاهای وارداتی یا صادراتی، یا عوارض خاصی دیگر ترانزیتی اخذ میشود، از «رفت و آمد ترانزیتی» اخذ نمیشوند. با آنهم، پیماننامه به دولت ترانزیت حق می دهد که بر رفت و آمد ترانزیتی، محصول وضع کند، البته، محصولی که خاص در راستایی هزینه های ترانزیتی و هزینه های بازرسی از راههای ترانزیتی و مدیریت راهها ترانزیتی ضروری شمرده

میشود. چنان محصول ها و عارضه ها باید مطابق با حد جبران همان مصرف باشد که درین زمینه هزینه میشود.

هرچند حقوق گمرکی کنون، مانعی در راه رشد بازرگانی خارجی کشورهای محاط در خشکه شمرده نمیشود، اما هزینه های هنگفت ترابری در هنگام ترانزیت برای دسترسی به دریا، هنوز هم، در بسیاری حالتها، گستره امکانات وارداتی و صادراتی این دولتها را کرانه مند می کند.

افزایش تعرفه ها و عوارض ترابری ترانزیتی از سوی دولت همسایه ساحلی از بابت استفاده از ساختمانهای بندری و تسهیلات بارگیری و باربری در آنجا، موجب بلند رفتن هزینه های وارداتی و کاهش فایده تجارتی از کالاهای صادراتی دولتهای محاط در خشکه میشود. افزون براین، دولتهای محاط در خشکه این هزینه ها را از مرز تا به دریا و از دریا تا به مرز کشور، بنابر قاعده، باید به ارز خارجی پردازند که این خود یک فشار دیگری است که بر قابلیت نقدینگی این کشورها تحمیل می گردد.

وابستگی به سطح تعرفه های ترانزیتی و عوارض رنگارنگ، بیشتر، در رابطه به دسترسی کشورهای روبه رشد محاط در خشکه به دریا دیده میشود. این کشورها با دولتهای منطقه خویش کمتر دادوستد بازرگانی دارند و اقتصاد آنان بیشتر به سوی برقراری مناسبات تجارتی خارجی با کشورهای پیشرفته است که رسیدن به آن نیز حمل و انتقال از طریق دریا را میطلبد. دولتهای همسایه ساحلی این کشورها بیشتر، دولتهای

در حال رشد اند و وسیله های ترابری پیشرفته و ابزارهای پیشرفته بارگیری و باراندازی ندارند، از همین روست که تعرفه های ترابری ترانزیتی بسیار بالا است.

در کنفرانس سال ۱۹۶۵ درباره تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه، نمایندگان دولتهای روبه رشد محاط در خشکه مانند افغانستان، مالی، نیپال، لاوس و بولیویا پیشنهاد کردند که در پیماننامه پیشنویسی گنجانیده شود که مطابق آن دولتهای ترانزیت ساحلی در هنگام ترانزیت، به و از دریا، همان تعرفه و عوارض را از بابت استفاده وسیله های ترانزیتی و ساختمانهای بندری بگیرند که از وسیله های ترابری داخلی خود می گیرند؛ یعنی تعرفه و عوارض از وسیله های ترابری دولت محاط در خشکه نباید بیشتر از تعرفه ها و عوارضی باشد که از وسیله های ترابری داخلی گرفته می شود. نمایندگان این کشورها، این پیشنهاد را بر اساس شماری از توافقنامه های دوجانبه موجود میان کشورها، توجیه می کردند؛ از جمله بر پایه توافقنامه ۲۹ ماه مارچ سال ۱۹۵۸ درباره آزادی ترانزیت میان بولیویا و برازیل که در ماده ۱۰ آن بیان شده است که از حمل و نقل کالاهای هر دولت که از سرزمین دولت دیگر میگذرد، همان تعرفه و عوارض اخذ می شود که از حمل و نقل کالاهای خود کشور ترانزیت اخذ می گردد.

بیشتر نمایندگان دولتهای ساحلی مانند المان، فرانسه، هند، پاکستان، هالند و دیگران اعلان کردند که چنین پیشنهادی

برای آنها پذیرفتی نیست. این کشورها به این امر تاکید داشتند که یک دولت، براساس سیاست ترابری داخلی خویش، بیشتر به گونه ساختگی، تعرفه های ترابری اش را در شماری از منطقه های کشور بلند می کند یا وابسته با وسیله های ترابری در اندرون کشور پایین می آورد، این امر نمیتواند مورد بهره گیری ترابری بین الملل قرارگیرد. نمایندگان دولتهای المان، پاکستان و هالند اعلان کردند که آنچه با وسیله های ترابری و ابزارها و امکانهای باربری و بارچالانی ارتباط می گیرد، این وسیله ها و ابزارها به دست اشخاص خصوصی اند، تعیین تعرفه ها درین زمینه به دست دولت نیست و دولتها توان چندان برای محدود کردن آن ندارد.

پیشنهاد دولتهای افغانستان، مالی، نیپال، لاوس و بولیویا از سوی دولتهای اروپایی محاط درخشکه نیز پشتیبانی نشد. به خاطر اینکه، دولتهای اروپایی محاط درخشکه، مانند اتریش، سویس، چکوسلواکیا، مجارستان و لوکزامبورگ، در توافقنامه ها و پیماننامه های پرشماری درباره تعرفه ها در اروپا سهیم اند و این امر به آن دولتها سود اقتصادی چشمگیری میدهد، طوریکه پرداخت تعرفه های پیشینی شده در آن توافقنامه ها حتا پایین تر از تعرفه های داخلی است. تعدادی از کشورهای اروپایی برای حمل و نقل کالاهای ترانزیتی از طریق راه آهن، تعرفه های ترانزیتی خاصی را می گذارند. این گونه تعرفه های ترانزیتی بیشتر به هدف جذب و کشاندن بارها و کالاهای اضافی به سوی این راهها است. تعرفه های پایین ترانزیتی، که گاهی کمتر از هزینه راههاست، به ویژه، در

رابطه به آن کالاها وضع می گردد که آن کالاها از طریق بندرها، به سوی هدفهای دورتر روانه میشوند. سازمانهای راههای آهن، زبانی را که درین زمینه پذیرا می شوند، سپس از بندرها بر پایه توافقنامه که امضا کرده اند، جبران می کنند. سرشتین مینماید که در چنین حالت، دولتهای اروپایی با پیشنهاد دولتهای رو به رشد محاط در خشکه همنا نباشند، زیرا این پیشنهاد وضعیت دولتهای اروپایی محاط در خشکه را بدتر می کرد.

سرانجام، به پیشنهاد اتحاد شوروی، هند و چکوسلواکیا، کنفرانس متن بند ۲ ماده ۴ پیماننامه درباره تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه را تایید کرد که در آن گفته شده است که تعرفه ها و محصول ها در رابطه با «رفت و آمد ترانزیتی» که از وسیله های ترابری، تاسیس های بندری و راه هایی استفاده می کنند که در اختیار دولت، یا به زیر اداره دولت اند، «به گونه ای اخذ می گردند که رفت و آمد ترانزیتی را به بالاترین حد آسان کنند، و نباید بالاتر از تعرفه ها و عوارضی باشند که از سوی دولتهای همپیمان در رابطه با حمل و نقل کالاهای دولتهای محاط در خشکه از طریق سرزمین شان تعیین می کنند».

در رابطه با وسیله های ترابری و تاسیس های بندری که زیر نظارت سرمایه خصوصی قرار دارند، به پافشاری دولتهای اروپای غربی، پیشنهادی در پیماننامه درجائیده شد که همخوان با آن، متن بند ۳ ماده ۴ پیماننامه، شامل آن «تعرفه ها

و عوارض در رفت و آمد ترانزیتی می شود که از تاسیس ها و تسهیلات که یا در اختیار اشخاص خصوصی، یا در زیر اداره آنان اند، استفاده می کنند، به شرطی که این تعرفه ها و عوارض از سوی دولتهای همپیمان برقرار و تعیین گردیده باشند».

با در نظر داشت سرشت تبعیض آمیز این بند این ماده پیماننامه که بیشتر از همه، برای دولتهای سوسیالیستی بود، رییس هیأت نمایندگی شوروی، بورچایوف، در بیانیه اش، در پایان کنفرانس، پس از رای دهی گفت که هیأت نمایندگان شوروی، به پیشنهاد سوم بند ۲ ماده ۴ پیماننامه همنا نیست، زیرا کشورهای که تعرفه ها را بازرسی می کنند، در حالت زیانبارتر قرار می گیرند نسبت به آن کشورهای که تعرفه ها را بازرسی نمی کنند.

شکی نیست که بند ۲ ماده ۴ پیماننامه بازرگانی ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه، تمام دشواری های پیش روی دولتهای محاط در خشکه را در بخش تعرفه های ترابری، حل نکرده است. ازین رو، اشتراک کنندگان کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها، پس از گفتگوهای دورودراز، فیصله کردند که در پیشنهاد پیماننامه جهانی درباره حقوق دریاها پیشنهادی را بکنانند مبنای بر اینکه «بر وسیله های ترابری که برای ترانزیت از سوی دولتهای محاط در خشکه به کار برده می شود، نباید، مالیات، تعرفه ها و یا عوارضی

وضع گردد که بیشتر از مالیات، تعرفه ها و عوارضی باشند که بر وسیله های ترابری خود کشور ترانزیت وضع می شود.

ساختن راه های ترابری اضافی، حتا در صورت موجود بودن سامانه ترابری رشدیافته کامل، یکی از راه های است که به یاری آن یک دولت محاط در خشکه می تواند از وابستگی خویش تنها به یک مسیر و یک راه بکاهد و هزینه های ترابری خویش را کمتر کند. موجودیت راههای جاگزین در باربری یکی از شیوه های مهم تجارت در دولتهای پیشرفته محاط در خشکه است.

در زمان گفتگوهای دوجانبه درباره توافقنامه های ترانزیتی، برخی از کشورهای ترانزیت، دسترسی دولتهای محاط در خشکه را در دوبردر یا بیشتر از آن و یا در دو مسیر یا بیشتر از آن، رد کرده اند. پیماننامه تجارت ترانزیتی دولتهای محاط در خشکه، یک دولت همسایه ساحلی را مکلف نکرده است که برای دسترسی دولت محاط در خشکه به دریا، چند مسیر ترابری را همزمان به اختیار دولت محاط در خشکه بگذارد.²

² Doc. TD/TRANSIT/SR.13, 28,

در بند ۱ ماده ۲ پیماننامه تنها گفته می شود که «دولت های همپیمان (متعاقد) ... به رفت و آمد ترانزیتی در راه های مورد استفاده برای ترانزیت که برای دولت های ذیدخل همپیمان پذیرفتنی باشند، یاری خواهند رسانید.

وجود مسیر ها و راههای جاگزین در کشور ساحلی ترانزیت، به ذات خود، منفعت های دولت ساحلی را تهدید نمی کند و حق حاکمیت آن را محدود نمیسازد. ازین رو، با در نظر داشت اینکه وجود راهها و مسیرهای جاگزین به کاهش هزینه های ترابری دولتهای محاط در خشکه، خاصه، دولتهای رشدیابنده محاط در خشکه یاری می رساند، پس باید در انعقاد پیماننامه چندجانبه که پرسمانهای ترانزیت دولتهای محاط در خشکه را به بررسی می گیرد، به این امر تاکید شود که دولتهای محاط در خشکه در توافقنامه های دوجانبه باید حق داشته باشند، بیشتر از یک مسیر ترابری را برای دسترسی به دریا، استفاده کنند.