



The University of Tehran Press

Public Law Studies Quarterly

Online ISSN: 2423-8139


Homepage: <http://jplsqt.ut.ac.ir>

Volume: 53, Issue: 2  
Summer 2023

## The Right of Innocent Passage of Nuclear-Powered Ships and Ships Carrying Nuclear Substances in International Law and the Iranian Legal System

Saleh Rezaei Pishrobat<sup>1✉</sup>

1. Assistance professor, Nuclear Science and Technology Research Institute, Tehran, Iran.  
Email: [srezaei@aeoi.org.ir](mailto:srezaei@aeoi.org.ir)

Article Info	Abstract
<p><b>Article Type:</b> Research Article</p> <p><b>Pages:</b> 939-958</p> <p><b>Received:</b> 2019/08/10</p> <p><b>Received in revised form:</b> 2021/03/16</p> <p><b>Accepted:</b> 2021/05/24</p> <p><b>Published online:</b> 2023/06/22</p> <p><b>Keywords:</b> <i>nuclear-powered ship, ships carrying nuclear substance, right to innocent passage, Convention on the Law of the Sea.</i></p>	<p>The right to innocent passage is a right conferred by international law on ships of all states to pass through the territorial waters of coastal states. The 1982 UN Convention on the Law of the Sea (the LoS Convention), subject to certain conditions, has recognized this right for both nuclear powered ships and ships carrying nuclear substances. However, in the national law and practice of some states, including Iran, these ships are either deprived from the right of innocent passage or their passage is subject to conditions and/or restrictions in excess of the terms of the LoS Convention. In view of such laws and practices, it would seem that the LoS Convention's provisions on innocent passage of nuclear powered ships and ships carrying nuclear substances cannot be considered as general international law and their applicability is limited to the states parties to the LoS Convention.</p>
<b>How To Cite</b>	Rezaei Pishrobat, Saleh (2023). The Right of Innocent Passage of Nuclear-Powered Ships and Ships Carrying Nuclear Substances in International Law and the Iranian Legal System. <i>Public Law Studies Quarterly</i> , 53 (2), 939-958. DOI: <a href="https://doi.com/10.22059/JPLSQ.2021.286385.2102">https://doi.com/10.22059/JPLSQ.2021.286385.2102</a>
<b>DOI</b>	10.22059/JPLSQ.2021.286385.2102
<b>Publisher</b>	The University of Tehran Press. 



## حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای در حقوق بین‌الملل و نظام حقوقی ایران

صالح رضایی پیش رباط<sup>✉</sup>

۱. استادیار پژوهشگاه علوم و فنون هسته‌ای، تهران، ایران. رایانامه: [srezaei@acoi.org.ir](mailto:srezaei@acoi.org.ir)

اطلاعات مقاله	چکیده
<b>نوع مقاله:</b> پژوهشی <b>صفحات:</b> ۹۳۹-۹۵۸ <b>تاریخ دریافت:</b> ۱۳۹۸/۰۵/۱۹ <b>تاریخ بازنگری:</b> ۱۳۹۹/۱۲/۲۶ <b>تاریخ پذیرش:</b> ۱۴۰۰/۰۳/۰۳ <b>تاریخ انتشار برخط:</b> ۱۴۰۲/۰۴/۰۱ <b>کلیدواژه‌ها:</b> حق عبور بی‌ضرر، کشتی حامل مواد هسته‌ای، کشتی هسته‌ای، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای.	عبور بی‌ضرر حقی است که حقوق بین‌الملل به کشتی‌های تمام کشورها به‌منظور عبور از برخی مناطق دریایی تحت حاکمیت دولت‌ها اعطا کرده است. کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد در خصوص حقوق دریاهای، با رعایت شرایطی، این حق را در مورد کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای نیز به رسمیت شناخته است. این در حالی است که در قوانین ملی و رویه بین‌المللی برخی دولت‌ها، از جمله ایران، این کشتی‌ها یا مشمول چنین حقی نشده یا عبور آنها به رعایت شرایطی مازاد بر شرایط کنوانسیون منوط شده است. با وجود چنین قوانین و رویه متفاوتی، تبدیل مقررات کنوانسیون مذکور در خصوص عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای به قواعد عام حقوق بین‌الملل به‌سختی ممکن شده و اعمال آنها صرفاً به طرف‌های کنوانسیون محدود می‌شود.
<b>استناد</b>	رضایی پیش رباط، صالح (۱۴۰۲). حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای در حقوق بین‌الملل و نظام حقوقی ایران. <i>مطالعات حقوق عمومی</i> ، ۵۳ (۲)، ۹۳۹-۹۵۸. DOI: <a href="https://doi.com/10.22059/JPLSQ.2021.286385.2102">https://doi.com/10.22059/JPLSQ.2021.286385.2102</a>
<b>DOI</b>	10.22059/JPLSQ.2021.286385.2102
<b>ناشر</b>	مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.



## ۱. مقدمه

تردد کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای در دریاها را باید نتیجه توسعه صنعت هسته‌ای در جهان قلمداد کرد. به لحاظ تعریف، «کشتی هسته‌ای<sup>۱</sup> به هر نوع کشتی اطلاق می‌شود که به یک راکتور قدرت هسته‌ای مجهز شده است» (Brussels Convention, 1962, Art:1(1)). قدمت ساخت و بهره‌برداری از این کشتی‌ها به اوایل دهه ۱۹۵۰ برمی‌گردد. کشتی تجاری ساوانا<sup>۲</sup> نخستین کشتی هسته‌ای غیرنظامی بود که به وسیله شرکت‌های آمریکایی با هزینه ۴۶/۹ میلیون دلار ساخته و در ۲۱ جولای ۱۹۵۹ در اقیانوس اطلس انداخته شد. اتوهان<sup>۳</sup> کشتی هسته‌ای تجاری-تحقیقاتی دیگری بود که توسط جمهوری آلمان فدرال ساخته شد و در سال ۱۹۶۸ به بهره‌برداری رسید (Bishop, 1989: 240). مزیت کشتی‌های هسته‌ای در این است که به سوخت‌گیری‌های مکرر نیاز ندارند و می‌توانند مسافت‌های بسیار طولانی را بدون سوخت‌گیری مجدد طی کنند. در حال حاضر حدود ۱۴۰ کشتی هسته‌ای در جهان وجود دارد که اغلب در فعالیت‌های نظامی و دفاعی به کار گرفته شده‌اند (World, Nuclear Association, 2019: 1). «کشتی حامل مواد هسته‌ای»<sup>۴</sup> نیز، همان‌گونه که از عنوانش پیداست، به کشتی‌ای اطلاق می‌شود که برای حمل مواد هسته‌ای طراحی و ساخته شده است. این کشتی، چنانچه مجهز به راکتور هسته‌ای باشد، همزمان کشتی هسته‌ای نیز محسوب خواهد شد.

تردد کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای در دریاها و اقیانوس‌ها پس از توسعه صنعت هسته‌ای در جهان رواج پیدا کرد. کشتی‌های هسته‌ای، به سبب عدم نیاز به سوخت‌گیری می‌توانند مدت طولانی روی دریا و اقیانوس حرکت کنند یا در مکان مشخصی ثابت بمانند. امروزه این کشتی‌ها اغلب کاربرد نظامی دارند و از آنها به عنوان پایگاه‌های نظامی متحرک استفاده می‌شود. رواج تردد کشتی‌های حامل مواد هسته‌ای نیز اساساً نتیجه اقتضات تعاملات و همکاری هسته‌ای بین کشورها بوده است. اورانیوم، توریم، سوخت هسته‌ای، سوخت مصرف‌شده، پلوتونیوم و پسماندهای هسته‌ای، مصادیق اصلی مواد هسته‌ای به‌شمار می‌آیند که با اهداف اقتصادی و صنعتی از کشوری به کشور دیگر جابه‌جا می‌شوند (Welmeing, 2007: 3). در دهه‌های اخیر، آبراه‌های دریایی ایران در منطقه دریای عمان و خلیج فارس نیز شاهد تردد کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای بوده است. در شهریور ۱۳۹۹ ناو هسته‌ای یو اس اس نیمیتز<sup>۵</sup> آمریکا (کشتی هسته‌ای) با هدف پیوستن به ناوگان پنجم دریایی این دولت در منطقه از تنگه هرمز وارد خلیج فارس شد (خبرگزاری تسنیم، ۲۸ شهریور ۱۳۹۹). پیش از این نیز ناوهای هسته‌ای

1. Nuclear powered Ship
2. Savanah
3. Otto Hahn
4. Ship carrying nuclear substances
5. USS Nimitz

آمریکا با اهداف و مأموریت‌های مختلف وارد منطقه شده بودند. همین‌طور در دهه‌های اخیر کشتی‌های حامل مواد هسته‌ای در آبراه‌های منطقه، به سبب اقتضات تعاملات و همکاری‌های بین‌المللی هسته‌ای ایران با کشورهای دیگر و همچنین همکاری‌ها بین‌المللی هسته‌ای برخی کشورهای منطقه (امارات متحده عربی) با کشورهای و شرکت‌های هسته‌ای خارجی، تردد داشته‌اند.

از همان ابتدا، عبور کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای از مناطق دریایی تحت حاکمیت یا صلاحیت دولت‌ها، به دلیل خطرناک و زیان‌های احتمالی گسترده‌ای که می‌توانستند بر محیط‌زیست دریایی و ساحلی کشورهای ساحلی داشته باشند، با اعتراضات و مخالفت‌هایی مواجه شد و این مخالفت‌ها و اعتراضات همچنان ادامه دارد (Connolly, 2016: 46). اینکه عبور بی‌ضرر این کشتی‌ها در حقوق بین‌الملل تابع چه قواعد و مقرراتی است و در این خصوص قوانین و مقررات ایران تا چه حد با قواعد و مقررات مذکور سازگاری و همسویی دارد، سؤال است که تحقیق حاضر به بررسی و ارزیابی پاسخ آن پرداخته است. به لحاظ پیشینه تحقیق، هرچند کتاب‌ها و مقالات مربوط به حقوق دریاهای، از جمله کتاب *حقوق بین‌الملل دریاهای*، نوشته چرچیل و لو، موضوع حق عبور بی‌ضرر کشتی‌ها را به طور کلی تبیین و تحلیل کرده‌اند، نگارنده در منابع منتشرشده موجود پژوهش خاصی با عنوان مقاله حاضر مشاهده نکردند.

## ۲. مفهوم حق عبور بی‌ضرر کشتی‌ها

سالیان متمادی، عبور بی‌ضرر کشتی‌ها در نزد دولت‌ها معنا و مفهوم روشنی نداشت. نخستین بار عبور بی‌ضرر کشتی‌ها در اجلاس ۱۹۳۰ لاهه در خصوص تدوین حقوق بین‌الملل این‌گونه تعریف شد: «چنانچه کشتی به‌هنگام عبور کاری مغایر با امنیت، نظم عمومی یا منافع مالی دولت ساحلی انجام دهد، عبور آن بی‌ضرر نخواهد بود». چند سال بعد (۱۹۴۹)، دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه کانال کورفو، تعریف دیگری از عبور بی‌ضرر ارائه و اظهار کرد: «مادام که عبور خطری برای دولت ساحلی نداشته باشد بی‌ضرر است» (چرچیل و لو، ۱۳۹۲: ۱۱۸). در سال ۱۹۵۸، کنوانسیون در خصوص دریای ساحلی و منطقه نظارت<sup>۱</sup>، با تأییدپذیری از رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه کانال کورفو، از مفهوم عبور بی‌ضرر این تعریف را ارائه داد: «عبور مادامی بی‌ضرر است که مخل آرامش، نظم و امنیت دولت ساحلی نباشد» (Convention, 1958, art:14,4). در نهایت کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاهای، مصوب ۱۹۸۲، ضمن تأیید تعریف کلی عبور بی‌ضرر در کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه نظارت، برخی از مصادیق عبور غیر بی‌ضرر را نیز مقرر کرد. در این خصوص کنوانسیون ۱۹۸۲ پس از بیان اینکه

1. Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone

«عبور مادامی که منخل آرامش، نظم یا امنیت کشور ساحلی نباشد، بی‌ضرر است» (Convention, 1982, art:18) مصادیق عبور غیر بی‌ضرر کشتی‌ها را در قالب ۱۲ مورد اعلام کردند.

در خصوص اینکه موارد دوازده‌گانه مذکور حصری است یا غیرحصری، بین دولت‌ها و حقوقدانان اختلاف نظر وجود دارد. برخی حقوقدانان و دولت‌ها (از جمله اتحاد شوروی سابق و ایالات متحده آمریکا) بر این نظرند که موارد عبور غیر بی‌ضرر مقرر در کنوانسیون حصری است و غیر آن بی‌ضرر محسوب می‌شوند (Wellming, 2007: 19). در مقابل، برخی دیگر اعتقاد دارند که موارد دوازده‌گانه مذکور در کنوانسیون حصری نیست و با توجه به تعریف کلی عبور بی‌ضرر در کنوانسیون، حسب مورد موارد دیگری نیز می‌تواند عبور غیر بی‌ضرر محسوب گردد (Hakapää & Molenaar, 1999: 132). انجمن حقوق بین‌الملل از جمله قائلان به دیدگاه اخیر است (Ferro, 2006: 7) که به اعتقاد آن عبور غیر بی‌ضرر می‌تواند مصادیق دیگری نیز داشته باشد و عبور کشتی که شرایط آن چنان رقت‌آور و نایمن است که ممکن است به حادثه بزرگ با پیامدهای خسارتی گسترده بر محیط‌زیست دریایی منجر گردد، می‌تواند یکی از آنها باشد. دیدگاه دوم صحیح به نظر می‌رسد؛ اولاً به این دلیل که حسب اطلاق تعریف عبور بی‌ضرر مقرر در کنوانسیون که آن را هر نوع عبوری قلمداد می‌کند که در نظم، امنیت و آرامش دولت ساحلی اختلال ایجاد نکند، عبور غیر بی‌ضرر می‌تواند مصادیق دیگری به غیر از موارد دوازده‌گانه مذکور داشته باشد (Ferro, 2006: 7)؛ ثانیاً سیاق مقررات بند «ر» مذکور که مقرر می‌دارد «انجام هر نوع فعالیت دیگر که لازمه عبور کشتی نباشد»، احتمال وجود موارد دیگری به غیر از موارد دوازده‌گانه مذکور را ممکن می‌سازد.

۱. «الف) هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال دولت ساحلی یا هر اقدام به هر نحو دیگری که ناقض اصول حقوق بین‌الملل مندرج در منشور ملل متحد باشد،  
ب) انجام هر نوع رزمایش یا تمرین نظامی با هر نوع سلاح،  
پ) جمع‌آوری هرگونه اطلاعات به قصد اضرار به امور دفاع یا امنیت دولت ساحلی،  
ت- هرگونه تبلیغاتی به قصد لطمه زدن به امور دفاعی و یا امنیت دولت ساحلی،  
ث) پرواز، فرود یا نشستن هر نوع هواپیما،  
ج) پرواز، فرود یا نشستن هر نوع وسیله نظامی،  
چ) بارگیری یا تخلیه هر نوع کالا و پول یا نقل‌وانتقال افراد برخلاف قوانین و مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی دولت ساحلی،  
ح) اقدام به آلودگی عمدی و جدی محیط‌زیست دریایی برخلاف مقررات این کنوانسیون،  
خ) هرگونه فعالیت ماهیگیری،  
د) انجام هر نوع فعالیت تحقیقاتی و پژوهشی،  
ذ) هر نوع اقدام جهت مختل نمودن سیستم‌های مخابراتی یا دیگر تجهیزات یا تأسیسات دولت ساحلی،  
ر) انجام هر نوع فعالیت دیگری که رابطه مستقیمی با عبور نداشته باشد.»

### ۳. حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای

کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاهای «کشتی هسته‌ای» را تعریف نکرده است. شاید به این دلیل که پیش از آن این تعریف در اسناد بین‌المللی (کنوانسیون بروکسل در خصوص مسئولیت مدنی بهره‌برداران کشتی هسته‌ای<sup>۱</sup>) دیگر مشخص شده و نیازی به تکرار آن نبوده است (ر.ک: مقدمه مقاله). همین‌طور این کنوانسیون تعریفی از «کشتی حامل مواد هسته‌ای» و یا حداقل خود ماده هسته‌ای<sup>۲</sup> ارائه نکرده است. به هر حال عدم ارائه تعریف از این کشتی‌ها ممکن است در عمل به ابهام در مفهوم یا مصادیق این کشتی‌ها منجر شود و این امکان در خصوص کشتی حامل مواد هسته‌ای بیشتر است. هرچند مفهوم حقوقی کشتی در اسناد حقوقی بین‌المللی تا حدود زیادی روشن شده است (Gauci, 480: 2016)، اما در اسناد حقوقی بین‌المللی موجود تعریفی از کشتی «حامل مواد هسته‌ای» وجود ندارد. در مورد «ماده هسته‌ای» نیز، هرچند در برخی اسناد سابق حقوق بین‌الملل (کنوانسیون ۱۹۶۰ پاریس در خصوص مسئولیت شخص ثالث در زمینه انرژی هسته‌ای<sup>۳</sup>) تعریفی از آن ارائه شده است (Convention, 1960. art:I(v))، بدیهی است که آن تعریف در راستای اهداف و موضوع آن اسناد صورت گرفته و به لحاظ حقوقی نمی‌تواند تعریف ماده هسته‌ای در مفهوم کنوانسیون حقوق دریاهای و سازگار با موضوع و اهداف آن باشد. در کنوانسیون پاریس تعریف ماده هسته‌ای به سوخت هسته‌ای<sup>۴</sup> (به‌غیر از اورانیوم طبیعی، اورانیوم ضعیف شده<sup>۵</sup>) و فراورده‌ها و پسماند پرتوزا محدود شده است.

اما آیا حق عبور بی‌ضرر مقرر در کنوانسیون‌های بین‌المللی ذی‌ربط نسبت به کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای نیز تسری پیدا می‌کند؟ ظاهراً اطلاق مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط چنین تسری را اجازه می‌دهد. بند ۱ ماده ۱۴ کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه نظارت در این خصوص اشعار داشته است: «با رعایت مقررات این کنوانسیون، کشتی‌های تمامی کشورهای اعم از ساحلی یا غیر آن از حق عبور بی‌ضرر برخوردار خواهند بود». به همین نحو کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاهای نیز، علاوه بر اینکه مطلق کشتی‌ها را از حق عبور بی‌ضرر برخوردار کرده، به‌طور خاص اعمال حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای را با رعایت شرایطی نیز مورد تصریح قرار داده است (Convention, 1982, art:23). علاوه بر کنوانسیون‌های مذکور، ایالات متحده آمریکا و اتحاد جماهیر شوروی سابق نیز، در بیانیه‌ای مشترکی که به تاریخ ۲۳ سپتامبر ۱۹۸۹ صادر کردند، با به‌کار بردن عبارت عام «تمام کشتی‌ها» حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای را بدون قید و شرط تصدیق

1. Convention On The Liability Of Operators Of Nuclear Ships
2. Nuclear Substance
3. The Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960
4. nuclear fuel
5. depleted uranium

کردند: «تمامی کشتی‌ها، صرف‌نظر از هر نوع محموله‌ای و هر وسیله حرکت‌دهنده‌ای که دارند، از حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی برخوردارند و اعمال آن مستلزم کسب اطلاع یا اجازه قبلی از دولت ساحلی نیست» (Roscini, 2002: 253). اما این در شرایطی است که رویه، قوانین و مقررات ملی برخی کشورها و همین‌طور مقررات برخی اسناد و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی، یا چنین حقی را برای این نوع کشتی‌ها به رسمیت نشناخته‌اند یا تمتع آنها از این حق را به شرایطی مازاد بر شرایط کنوانسیون برای عبور آنها منوط کرده‌اند (Hakapää & Molenaar, 1999: 132) که در مباحث آتی به تفصیل به آن خواهیم پرداخت.

#### ۴. شرایط کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای در اعمال حق عبور بی‌ضرر

کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاها حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای را به رعایت شرایط یا انجام تکالیفی منوط کرده است که در این قسمت به بررسی و ارزیابی آن می‌پردازیم.

#### ۴.۳. رعایت قوانین و مقررات دولت ساحلی: تکلیف عام

تمامی کشتی‌ها از جمله کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای به‌هنگام اعمال حق عبور بی‌ضرر خود مکلف‌اند قوانین و مقررات دولت ساحلی در زمینه‌های راجع به ایمنی کشتیرانی و تنظیم ترافیک دریایی، حفاظت از تأسیسات دریایی، حفاظت از کابل‌ها و خطوط لوله، حفظ منابع جاندار دریا، پیشگیری از نقض قوانین ماهیگیری، حفظ محیط‌زیست دولت ساحلی و پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی آن، تحقیقات علمی دریایی و بررسی‌های هیدروگرافیک، گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی رعایت کنند (Convention, 1958, Art: 17; Convention, 1982, Art: 21(4), 26(1), 54). دولت ساحلی در تصویب قوانین و مقررات مذکور باید قواعد کنوانسیون‌های بین‌المللی را رعایت کرده و از قبل مفاد قوانین و مقررات مزبور را به نحو مقتضی برای همگان اعلان کند.

#### ۴.۲. به‌همراه داشتن مدارک و رعایت تدابیر احتیاطی خاص: تکلیف خاص

ماده ۲۳ کنوانسیون حقوق دریاها به‌طور خاص شرایطی را برای اعمال حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای مشخص و اشعار داشته است: «کشتی‌های هسته‌ای و کشتی‌های حامل مواد هسته‌ای... خارجی به‌هنگام اعمال حق عبور بی‌ضرر... باید مدارک [لازم] را به‌همراه داشته و اقدامات احتیاطی خاص<sup>۱</sup> مقرر به‌وسیله موافقت‌نامه‌های بین‌المللی را رعایت کنند». پیش‌نویس اولیه این

1. Special precautionary measures

ماده توسط برخی کشورهای اروپای شرقی به کنفرانس سوم حقوق دریاهای اراشه شد (Nordquist, 2012: 218). منظور از مدارک در ماده مذکور اسنادی است که براساس آن بتوان از بی‌خطر و ایمن بودن این کشتی‌ها در جریان عبور حصول اطمینان کرد. همین‌طور مراد از رعایت تدابیر احتیاطی خاص، تدابیری و اقداماتی است که تردد و عبور کشتی در دریاهای ایمن و بی‌خطر می‌سازد. تدابیر احتیاطی، مفهوم نسبتاً جدیدی در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست محسوب می‌شود و سابقه ظهور آن به اوایل دهه ۱۹۸۰ برمی‌گردد. این تدابیر گامی فراتر از اصل پیشگیری محسوب شده و در مواردی اتخاذ می‌شود که حتی دلیل یا نشانه روشنی برای بروز خطر و خسارت وجود ندارد (موسوی و آرش‌پور، ۱۳۹۴: ۶۹). تعداد موافقت‌نامه‌های بین‌المللی که در آنها صدور مدارک و اتخاذ تدابیر احتیاطی خاص برای این کشتی‌ها پیش‌بینی شده است، محدود و انگشت‌شمار است و کنوانسیون ایمنی جان در دریا<sup>۱</sup> مصوب ۱۹۷۴ از جمله مهم‌ترین آنها محسوب می‌شود. فصل هفتم کنوانسیون اخیرالذکر که ناظر بر حمل مواد خطرناک از جمله مواد هسته‌ای است، استانداردهای مشخصی را در خصوص ساختمان کشتی‌های حامل مواد هسته‌ای و نحوه بسته‌بندی و حفاظت مواد هسته‌ای مقرر کرده است که رعایت آنها از مصادیق تدابیر احتیاطی خاص محسوب می‌شود. همین‌طور فصل هشتم این کنوانسیون ضوابطی را در خصوص ایمنی کشتی‌های هسته‌ای پیش‌بینی کرده است که اعمال آنها موجب ایمنی دریانوردی این کشتی می‌شود (Kissi, 2005: 23). مطابق مقررات این کنوانسیون، کشتی‌های حامل مواد هسته‌ای می‌بایست مدارکی به‌همراه داشته باشند که مشخص کند مجاز به حمل چه نوع ماده هسته‌ای هستند و دولت‌های عضو کنوانسیون نیز باید در بندرهای خود چنین کشتی‌هایی را کنترل کرده و از داشتن مدارک مذکور و ایمنی آنها حصول اطمینان کنند. در صورتی که مدارک مربوط وجود نداشته باشد و مشخص گردد که کشتی فاقد تجهیزات لازم برای حمل مواد هسته‌ای است تا زمان رفع مشکل در بندر متوقف خواهد شد (Roscini, 2002: 252). همین‌طور کنوانسیون تصریح کرده است سلامت و ایمنی طراحی و ساخت راکتور کشتی هسته‌ای باید به تأیید مراجع ذی‌صلاح دولت صاحب‌پرچم برسد. این مراجع می‌بایست با اتخاذ تدابیر لازم اطمینان حاصل کنند که خدمه، عموم مردم، بندرها، آبراه‌ها و دریاهای در جریان دریانوردی کشتی هسته‌ای در معرض پرتوگیری نامعقول قرار نخواهد گرفت (Wellming, 2007: 27). پس از بررسی‌های لازم و در صورت رعایت شرایط، گواهی از سوی مراجع ذی‌صلاح دولت صاحب‌پرچم صادر و به این کشتی‌ها اعطا خواهد شد. دولت‌های متعاهد، پیش از ورود این کشتی‌ها به بندرهای خود، گواهی و مدارک مربوط آنها را بررسی خواهند کرد (Marr, 2003: 187).

کنوانسیون حقوق دریاهای تکلیف همراه داشتن مدارک و اتخاذ تدابیر احتیاطی خاص را صرفاً به

1. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)



کشتی‌های خارجی محدود کرده است. خارجی یا غیرخارجی بودن کشتی‌ها براساس تابعیت آنها مشخص می‌شود. مطابق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها کشتی تابعیت کشوری را خواهد داشت که حق به اهتزاز درآوردن پرچم آن را دارد (Convention, 1982, art:91,1). کشتی‌هایی که تابعیت دولت ساحلی محل عبور بی‌ضرر را دارند، کشتی غیرخارجی قلمداد شده و مشمول مقررات کنوانسیون نمی‌شوند. محدود شدن تکلیف به‌همراه داشتن مدارک و اتخاذ تدابیر خاص به کشتی‌های خارجی و مستثنا شدن کشتی‌های غیرخارجی از شمول آن ممکن است این تالی فاسد را در پی داشته باشد که کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای غیر خارجی به‌نحو غیرایمن از مناطق دریایی دولت ساحلی عبور کنند و محیط‌زیست دریایی و ساحلی این دولت‌ها را در معرض خطر قرار دهند و این با فلسفه تکلیف مذکور، که حصول اطمینان از ایمنی این کشتی‌ها به‌هنگام عبور بی‌ضرر است، سازگار نیست.

اما منظور از موافقت‌نامه‌های بین‌المللی مذکور در ماده ۲۳ کنوانسیون چیست؟ آیا مراد موافقت‌نامه‌هایی است که دولت‌های عضو کنوانسیون حقوق دریاها (اعم از دولت محل عبور بی‌ضرر و دولتی که کشتی تابعیت آن را دارد) آن را پذیرفته و برای آنها لازم‌الاجراست یا اینکه مطلق موافقت‌نامه‌های قابل اعمال مدنظر بوده و عضویت یا عدم عضویت دولت‌های عضو کنوانسیون حقوق دریاها تأثیری در آن ندارد؟ همین‌طور آیا منظور از موافقت‌نامه‌های مذکور تمامی موافقت‌نامه‌ها، اعم از قبل یا بعد از انعقاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهاست یا اینکه فقط موافقت‌نامه‌هایی را شامل می‌شود که پیش از اجرایی شدن کنوانسیون حقوق دریاها منعقد شده‌اند؟ در خصوص سؤال اول، به‌هنگام مذاکرات کنوانسیون حقوق دریاها نماینده دولت آلمان فدرال پیشنهاد کرد که بعد از «موافقت‌نامه‌های بین‌المللی» عبارت «عموماً پذیرفته‌شده» اضافه شود که این پیشنهاد مورد قبول کنفرانس واقع نشد (Nordquist, 2012: 219). چنانچه قید «عموماً پذیرفته‌شده» اضافه می‌شد، حتی در مواردی که کشور محل عبور بی‌ضرر و کشور صاحب‌پرچم عضو موافقت‌نامه نبودند هم باید مقررات این اسناد «عموماً پذیرفته‌شده» در مورد مدارک و تمهیدات احتیاطی را اجرا می‌کردند. پذیرفته نشدن پیشنهاد آلمان می‌تواند قرینه‌ای بر این باشد که قصد تصویب‌کنندگان کنوانسیون مطلق موافقت‌نامه‌ها بوده، اعم از اینکه اعضای کنوانسیون حقوق دریاها طرف آن باشند یا نباشند. اگر این برداشت صحیح باشد، در این صورت این سؤال مطرح می‌شود که التزام دولت‌های عضو کنوانسیون حقوق دریاها به رعایت مقررات موافقت‌نامه‌هایی که عضو آنها نیستند، بر چه مبنای حقوقی استوار است که در این مورد ظاهراً باید مبنای چنین التزامی را در تعهدات دولت‌های متعاقد ناشی از کنوانسیون جست‌وجو کرد. با این توضیح که دولت‌های عضو کنوانسیون، از رهگذر مفاد ماده ۲۳ به رعایت مقررات موافقت‌نامه‌های مورد بحث متعهد شده‌اند، بدون اینکه به‌طور رسمی طرف آنها واقع شوند (Ferro, 2006: 10). اما دیدگاه دیگری نیز وجود دارد که براساس آن منظور از موافقت‌نامه‌های مذکور، فقط موافقت‌هایی است که دولت‌های

متعهد کنوانسیون حقوق دریاها طرف آن محسوب می‌شوند. مصر و عربستان از جمله مطرح کنندگان و طرفداران این دیدگاه به‌شمار می‌آیند (Ferro, 2006: 10). دیدگاه اخیر با اصل نسبی بودن معاهدات که از جمله اصول حقوق بین‌الملل به‌شمار می‌آید، سازگاری بیشتری دارد، زیرا اصولاً معاهده نمی‌تواند بر دولت‌هایی که طرف آن محسوب نمی‌شوند، متضمن آثار باشد.

در خصوص پاسخ پرسش دوم نیز اختلاف نظر وجود دارد. برخی نویسندگان معتقدند که اطلاق عبارت «موافقت‌نامه‌های بین‌المللی» بر شمول آن به هر دو موافقت‌های موجود و آتی دلالت می‌کنند و پویایی اجرای مقررات ماده ۲۳ کنوانسیون و سازگار شدن آن با پیشرفت‌ها و تحولات آتی نیز اقتضای تسری مقررات کنوانسیون به موافقت‌نامه‌های آتی را ضروری و اجتناب‌ناپذیر می‌سازد. اما برخی دیگر، بر این نظرند که مقررات ماده ۲۳ کنوانسیون حقوق دریاها صرفاً موافقت‌نامه‌های آتی را در برمی‌گیرد و تا زمانی که چنین موافقت‌نامه‌هایی انعقاد و لازم‌الاجرا نشده‌اند، حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای به‌موجب کنوانسیون قابل اعمال نخواهد بود. مصر و عربستان چنین دیدگاهی دارند (Ferro, 2006: 10). محدود شدن موافقت‌نامه‌های مذکور در ماده ۲۳ به موافقت‌نامه‌های پذیرفته‌شده در آینده منطقی به‌نظر نمی‌رسد و موجب تعلیق اجرای مقررات کنوانسیون تا زمان نامشخص می‌شود. اما این استدلال که لازم‌الاجرا شدن موافقت‌نامه‌ای بر یک دولت در آینده منوط به پذیرش معاهده به‌وسیله دولت است، با اصل نسبی بودن معاهدات بین‌المللی سازگار است.

## ۵. ضمانت اجرای عدم رعایت شرایط

توضیح داده شد که در کنوانسیون حقوق دریاها اعمال حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و یا حامل مواد هسته‌ای به انجام تکالیف یا رعایت شرایطی از سوی این کشتی‌ها منوط شده است. این کشتی‌ها باید قوانین و مقررات دولت ساحلی را رعایت کنند و به‌هنگام عبور مدارک لازم شناخته‌شده را به همراه داشته باشند و اقدامات احتیاطی خاص را به‌عمل آورند. در این خصوص سؤالی که می‌تواند مطرح شود این است که ضمانت اجرای عدم انجام این تکالیف یا عدم عمل به این شرایط چیست؟ اگر کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای به‌هنگام اعمال حق عبور بی‌ضرر خود قوانین دولت ساحلی را رعایت نکنند، یا مدارک لازم را به‌همراه نداشته باشند و اقدامات احتیاطی خاص را رعایت نکنند، این تخلف آنها متضمن چه آثار حقوقی خواهد بود؟ آیا عمل نکردن به تکالیف مذکور می‌تواند به زوال حق عبور بی‌ضرر این کشتی‌ها یا غیر بی‌ضرر قلمداد شدن عبور آنها منجر شود؟ در این خصوص حقوقدانان نظر واحدی ندارند. برخی از آنها اظهار کرده‌اند که عمل نکردن به شرایط مقرر خدشه‌ای به حق عبور بی‌ضرر این کشتی‌ها وارد نکرده یا عبور بی‌ضرر آنها را به عبور غیر بی‌ضرر تبدیل نمی‌کند؛ زیرا موارد عبور غیر

بی‌ضرر تمام کشتی‌ها که شامل کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای نیز می‌شود، در ماده ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها مقرر شده و عدم انجام تکالیف مذکور (رعایت قوانین و مقررات دولت ساحلی و به‌همراه داشتن مدارک لازم و اتخاذ تدابیر احتیاطی خاص مقرر در مواد ۲۱ و ۲۳ کنوانسیون) از مواردی به‌حساب نمی‌آید که عبور بی‌ضرر کشتی‌ها را به عبور غیر بی‌ضرر تبدیل کند. اگر تدوین‌کنندگان کنوانسیون حقوق دریاها قصد داشتند نقض قوانین و مقررات دولت ساحلی و به‌همراه نداشتن مدارک لازم و عدم اتخاذ تدابیر احتیاطی خاص از سوی کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای را از موارد عبور غیر بی‌ضرر این کشتی‌ها قلمداد کنند، می‌بایست آن موارد را در ماده ۱۹ کنوانسیون که در مقام بیان مصادیق عبور غیر بی‌ضرر بوده‌اند، قید می‌کردند. از آنجا که چنین قیدی صورت نگرفته است، از این رو حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای در این مورد را باید همچنان محفوظ دانست و دولت ساحلی نمی‌تواند به این سبب مانع عبور آنها شود. طرفداران این دیدگاه می‌گویند در این خصوص دولت ساحلی صرفاً می‌تواند عبور کشتی‌های خاطی را به تردد از مسیرهای دریایی مشخص هدایت کند (8: ferro, 2006). این حقوقدانان در تقویت استدلال خود به بند ۱ ماده ۲۴ کنوانسیون حقوق دریاها استناد کرده‌اند که مقرر می‌دارد «دولت ساحلی نباید مانع عبور بی‌ضرر کشتی خارجی، به‌جز براساس مقررات کنوانسیون، بشود. به‌ویژه، دولت ساحلی نباید به بهانه اعمال مقررات کنوانسیون یا قوانین و مقررات مصوب براساس کنوانسیون، الزاماتی بر کشتی‌های خارجی تحمیل کند که در عمل منجر به انکار یا مخدوش شدن حق عبور بی‌ضرر آن بشود».

نظر و استدلال این حقوقدانان عاری از نقد و اشکال نیست. همان‌گونه که توضیح داده شد، در ماده ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها عبور بی‌ضرر محدود به موارد دوازده‌گانه مذکور نشده و نظر به تعریف کلی که کنوانسیون از مفهوم عبور بی‌ضرر ارائه داده و بند «ر» ماده ۱۹ کنوانسیون که احتمال عبورهای غیر بی‌ضرر دیگر را پیش‌بینی کرده است، عبور غیر بی‌ضرر می‌تواند موارد دیگری را نیز شامل شود و نقض قوانین دولت ساحلی و به‌همراه نداشتن مدارک و عدم اتخاذ تدابیر احتیاطی خاص از سوی کشتی‌های هسته‌ای و یا حامل مواد هسته‌ای می‌تواند از جمله این موارد باشد. نقض قوانین و مقررات دولت ساحلی به‌وسیله کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای که رعایت آنها شرط شده است، اساساً نمی‌تواند با نظم، صلح و آرامش آن دولت سازگار باشد، زیرا هدف از وضع و اعمال قوانین استقرار نظم است و وقتی این قوانین نقض می‌شوند، بدیهی است که نظم و آرامش دولت ساحلی مربوط دچار لطمه می‌شود. به‌همراه نداشتن مدارک لازم و عدم اتخاذ تدابیر احتیاطی خاص می‌تواند ایمنی تردد دریایی این کشتی‌ها را زیر سؤال برد و نظم و آرامش دولت ساحلی را تهدید کند که در این صورت عبور آنها مخل نظم بوده و ممکن است بی‌ضرر محسوب نشود. با هدف اعطای اطمینان به دولت‌های ساحلی مبنی بر ایمنی و بی‌خطر بودن کشتی‌های هسته‌ای و یا حامل مواد هسته‌ای بود که تدوین‌کنندگان کنوانسیون ۱۹۸۲

حقوق دریاها اعمال حق عبور بی‌ضرر این کشتی‌ها را به همراه داشتن مدارک لازمه و اتخاذ تدابیر خاص منوط کردند. در کنفرانس سوم حقوق دریاها، دیدگاه اولیه این بود که حق عبور بی‌ضرر نمی‌تواند نسبت به کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای، به سبب خطرهای خاصی که دارند، تسری پیدا کند. اما در مراحل بعدی و پس از بحث و بررسی‌های زیاد و سازش کلی بین دولت‌ها در نهایت کنفرانس پذیرفت این کشتی‌ها با رعایت شرایطی از حق عبور بی‌ضرر برخوردار شوند. نظر به این سوابق باید گفت که کنوانسیون ۱۹۸۲ عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای را به، به همراه داشتن مدارک مثبت‌ه ایمنی و اتخاذ تدابیر احتیاطی خاص منوط کرده و هدف از آن احراز ایمنی این کشتی‌ها به هنگام عبور بوده است. چنانچه به این تکلیف عمل نشود، آنها نمی‌توانند از این حق برخوردار شوند (Gemma, 240: 2017) و دولت ساحلی می‌تواند براساس کنوانسیون از عبور آن‌ها جلوگیری به عمل آورد. کنوانسیون این اجازه را به دولت‌ها داده است که از عبور غیر بی‌ضرر کشتی‌ها جلوگیری کنند (Convention, 1982, art: 25, 1).

عدم رعایت شرایط مذکور از سوی کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای، علاوه بر اینکه می‌تواند موجبات زوال حق عبور بی‌ضرر آنها را فراهم آورد، ممکن است حسب مورد مسئولیت کیفری و مدنی کشتی‌های مذکور را نیز در پی داشته باشد. به موجب مقررات کنوانسیون حقوق دریاها، چنانچه دلایل آشکاری وجود داشته باشد که کشتی‌ها به هنگام عبور قوانین و مقررات دولت ساحلی را در زمینه پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی ناشی از کشتی نقض کرده‌اند، دولت مذکور می‌تواند مدارک این کشتی را بررسی و سپس آن را بازرسی فیزیکی کند و در صورت اثبات اتهام حتی آن را در محاکم خود تحت تعقیب کیفری و مدنی قرار دهد (Convention, 1982, art: 220, 2). البته بررسی و بازرسی‌ها از کشتی مظنون باید به سرعت و بدون تأخیر انجام شده و مراتب تعقیب کشتی به دولت صاحب پرچم و سایر دولت‌های ذی‌ربط اطلاع داده شود (Convention, 1982, art: 231). بررسی‌های دولت باید به موارد مدارک، سوابق کشتی و سایر اسناد مربوط محدود شده و انجام بازرسی فیزیکی، چنانچه لازم باشد، پس از این بررسی انجام گردد. بازرسی فقط در مواردی می‌تواند انجام گیرد که اطمینان حاصل شود که وضعیت کشتی و شرایط و تجهیزات آن با مدارک مطابقت نداشته و یا مدارک آن کافی نیست (Convention, 1982, art: 226). تعقیب این کشتی‌ها محدودیت زمانی دارد و چنانچه کشتی تا سه سال پس از نقض مقررات مربوط به کاهش و پیشگیری آلودگی دریایی تعقیب نشود، دیگر قابل تعقیب نخواهد بود (Convention, 1982, art: 228, 2). کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای، چنانچه جنگی یا دولتی باشند، مصون از تعقیب هستند و دولت ساحلی فقط می‌تواند خروج آن‌ها را از منطقه دریایی خود درخواست کند. در این مورد می‌توان مسئولیت بین‌المللی دولت صاحب پرچم در قبال خسارات وارده را مطرح ساخت (Convention, 1982, art: 31).

## ۶. رویه دولت‌ها

قوانین ملی و رویه بین‌المللی برخی کشورها در خصوص عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و یا حامل مواد هسته‌ای، با آنچه در مقررات کنوانسیون حقوق دریاها پیش‌بینی شده، تفاوت‌ها و در مواردی حتی تعارضاتی نیز دارد. برخی کشورها اساساً حق عبور بی‌ضرر برای چنین کشتی‌هایی را به رسمیت نشناخته و عبور آنها را ممنوع اعلام کرده‌اند. آرژانتین، هائیتی، ساحل عاج، نیجریه، فیلیپین و ونزوئلا، رومانی و لیتونی (Whelming, 2007: 36)، از جمله کشورهایی هستند که قوانین آنها عبور کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای را از دریای سرزمینی خود ممنوع اعلام کرده‌اند. نیوزلند نیز یکی دیگر از این دولت‌هاست که پارلمان آن در سال ۱۹۸۷ با تصویب قانونی عبور کشتی‌های هسته‌ای و کشتی‌های مسلح به سلاح هسته‌ای را از مناطق دریایی تحت حاکمیت ممنوع اعلام کرد (Reitzig, 2005: 2). در مقابل، برخی دیگر از دولت‌ها کلیت عبور بی‌ضرر این کشتی‌ها را پذیرفته‌اند، اما اعمال آن را به کسب اطلاع یا اجازه قبلی از مقامات صالحه خود منوط کرده‌اند. کانادا، جیبوتی، لیبی، مالت، پاکستان، پرتغال و امارات متحده عربی، از جمله دولت‌ها هستند که عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و یا حامل مواد هسته‌ای از مناطق دریایی آنها، به اطلاع قبلی مقامات صالحه‌شان منوط شده است. مصر، گینه، مالزی، عمان، عربستان سعودی، ترکیه و یمن نیز جزو دولت‌هایی هستند که عبور این کشتی‌ها از دریای سرزمینی آنها به کسب اجازه قبلی مشروط شده است. این دولت‌ها کسب اجازه قبلی از دولت ساحلی را از جمله مصادیق اتخاذ تدابیر احتیاطی خاص که کنوانسیون اتخاذ آن را برای کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای لازم شمرده است، دانسته‌اند (Suykens, 2011: 390). شرط کسب اطلاع یا اجازه قبلی در برخی موافقت‌نامه‌های بین‌المللی نیز مورد توجه و پیش‌بینی قرار گرفته است. موافقت‌نامه‌های دوجانبه متعدد آمریکا با دولت‌های دیگر در زمینه عبور کشتی هسته‌ای ساوانا، موافقت‌نامه‌های دوجانبه آلمان با دولت‌های دیگر برای عبور کشتی هسته‌ای اتوهان<sup>۱</sup> از جمله موافقت‌نامه‌هایی بوده‌اند که در آنها عبور بی‌ضرر این کشتی‌ها از دریای سرزمینی به کسب اجازه قبلی از دولت‌های ساحلی ذی‌ربط منوط شد (Wellming, 2007: 37). اعلامیه ۱۹۹۲ ریو در خصوص محیط‌زیست و توسعه<sup>۲</sup> کنوانسیون ۱۹۹۱ باماگو در خصوص ممنوعیت ورود مواد خطرناک به قاره آفریقا<sup>۳</sup>، کد رفتاری ۱۹۹۱ آژانس بین‌المللی انرژی اتمی در خصوص جابه‌جایی فرامرزی پسماند پرتوزا، پروتکل ۱۹۹۶ از میر منظم به کنوانسیون بارسلون در خصوص حفاظت از دریای مدیترانه در برابر آلودگی در خصوص پیشگیری از آلودگی دریای

1. Otto Hahn

2. The Rio Declaration on Environment and Development

3. Bamako Convention on the Ban of the Import into Africa and the Control of Transboundary Movement and Management of Hazardous Wastes within Africa

مدیرانه<sup>۱</sup>، پیش‌نویس مواد ۲۰۰۱ کمیسیون حقوق بین‌الملل در خصوص زیان فرامرزی ناشی از فعالیت‌های ممنوع‌نشده در حقوق بین‌الملل (Roscini, 2002: 255) و پروتکل ۱۹۹۸ تهران الحاقی به کنوانسیون منطقه‌ای کویت در خصوص همکاری در زمینه حفاظت محیط زیست دریا در مقابل آلودگی (Wellming, 2007: 37)، از دیگر موافقت‌نامه‌های بین‌المللی به‌شمار می‌آیند که در آنها عبور بی‌ضرر کشتی‌ها هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای به اطلاع قبلی دولت ساحلی منوط شده است.

موارد عملی نیز که در آن دولت‌ها با عبور کشتی‌های هسته‌ای و یا حامل مواد هسته‌ای از مناطق دریایی تحت حاکمیت یا صلاحیت مخالف بوده‌اند، وجود داشته است. در سال ۱۹۹۲ کشتی آلکاتسوکو ماریا<sup>۲</sup> ژاپن که حامل چندین تن پلوتونیوم این کشور به مقصد فرانسه بود، به دلیل مخالفت سه کشور اندونزی، مالزی و سنگاپور نتوانست از تنگه‌های سنگاپور و مالاکا عبور کند و مجبور شد مسیر خود را به سمت استرالیا و نیوزیلند تغییر دهد. همین‌طور در سال ۱۹۹۵ پورتوریکو و جمهوری دومینیکن عبور کشتی حامل مواد هسته‌ای پاسیفیک پینتل<sup>۳</sup> از کانال مونا را ممنوع کردند. در جولای ۱۹۹۹، دولت آفریقای جنوبی دو کشتی حامل سوخت هسته‌ای به ژاپن را از ورود به دریایی سرزمینی خود منع کرد. در ژانویه ۲۰۰۱ نیز دادگاه آرژانتین دستور داد دولت این کشور مانع ورود کشتی انگلیسی، که حامل ۸۰ تن سوخت هسته‌ای مصرف‌شده بود، به آب‌های تحت کنترل شود (Roussini, 2002: 262).

رویه بین‌المللی مذکور بیانگر این واقعیت است که مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای در خصوص عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای مورد قبول تمامی دولت‌ها نیست و نمی‌تواند از ماهیت عام و جهانی برخوردار گردد و این واقعیت باید در تفسیر مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای (سادات اخوی، ۱۳۹۴: ۵) و ارزیابی جایگاه فرا قراردادی و عرفی این مقررات مورد توجه قرار گیرد.

## ۷. رویکرد حقوقی ایران

نظام حقوقی ایران در مورد عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای، همانند نظام حقوقی برخی دیگر از دولت‌هایی که در بالا به آن اشاره شد، علیرغم برخی تشابهات، تفاوت‌هایی نیز با مقررات کنوانسیون حقوق ۱۹۸۲ دریاهای دارد. همانند کنوانسیون حقوق دریاهای، قانون دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۳۱ فروردین ۱۳۷۲، پس از اعلام اینکه عبور بی‌ضرر

1. Protocol on the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, Izmir Protocol 1992

2. Alcatsuki Mara

3. Pacific Pintail

عبوری است که مخل نظم، آرامش و امنیت کشور نباشد (قانون، ۱۳۷۲: ماده ۵) موارد عبور غیر بی‌ضرر<sup>۱</sup> کشتی‌ها را احصا کرده است. اما قانون ایران، برخلاف مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲، ضمن اینکه وصف حق را در مورد عبور بی‌ضرر به کار نبرده، عبور کشتی‌های هسته‌ای و یا حامل مواد هسته‌ای، را از استثنائات عبور بی‌ضرر دانسته و مقرر کرده است: «عبور...شناورهای با سوخت هسته‌ای و همچنین شناورها و زیردریایی‌های حامل مواد اتمی خارجی... از دریای سرزمینی منوط به موافقت قبلی مقامات صالحه جمهوری اسلامی ایران خواهد بود» (قانون، ۱۳۷۲: ماده ۹). برخلاف کنوانسیون حقوق دریاها، که از منظر آن تنگه هرمز، تنگه بین‌المللی مشمول مقررات عبور ترانزیتی شناخته می‌شود (Razavi, 1997: 55)، در قانون ایران، چنین عبوری (عبور ترانزیتی) در مورد تنگه هرمز به رسمیت نشناخته و عبور از آن نیز مشمول مقررات عبور بی‌ضرر شده است. در توضیح عبور ترانزیتی باید متذکر شد که این عبور از ابداعات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها محسوب شده و در مورد تنگه‌های قابل کشتیرانی بین‌المللی اعمال می‌گردد که دریاها یا مناطق انحصاری اقتصادی را به دریاهای آزاد یا مناطق انحصاری اقتصادی متصل می‌کنند (ضیایی بیگدلی، ۱۳۹۳: ۳۵۳).

حق محسوب نشدن عبور بی‌ضرر و منوط شدن عبور کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای به موافقت خاص مقامات صالحه کشور، از عمده تفاوت‌های قانون ایران با کنوانسیون محسوب می‌شود. به‌غیر از این، در خصوص به‌کارگیری واژگان و عبارات نیز تفاوت‌هایی بین آن دو مشاهده می‌شود. قانون ایران به‌جای عبارت «کشتی هسته‌ای» یا «کشتی حامل مواد هسته‌ای» که کنوانسیون ۱۹۸۲ آن را به‌کار برده است، «شناورهای با سوخت هسته‌ای» و «کشتی حامل مواد اتمی» استفاده کرده است. قانون شناور را تعریف نکرده است، اما با توجه به مفهوم لغوی آن به‌نظر می‌رسد شناور در مقایسه با کشتی مفهوم عام‌تری

۱. «الف - هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال جمهوری اسلامی ایران یا اقدام به هر نحو دیگری که ناقض اصول حقوق بین‌الملل باشد
- ب- اقدام به تمرین یا مانور با هر نوع سلاح
- ج- جمع‌آوری هرگونه اطلاعاتی که به زیان امنیت ملی، امور دفاعی یا منافع اقتصادی کشور باشد
- د- هرگونه تبلیغاتی که منظور از آن لطمه زدن به امنیت ملی، امور دفاعی و یا منافع اقتصادی کشور باشد
- ه- پرواز و فرود و انتقال هر نوع هواپیما و هلیکوپتر و ادوات نظامی و نیرو به واحدهای شناور دیگر و ساحل و -نقل و انتقال افراد، بارگیری یا تخلیه هر نوع کالا و پول برخلاف قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران
- ز- ایجاد هرگونه آلودگی محیط‌زیست دریایی برخلاف مقررات جمهوری اسلامی ایران
- ح- هرگونه فعالیت صیادی و بهره‌برداری از منابع دریایی
- ط- انجام هر نوع پژوهش علمی، نقشه‌برداری، لرزه‌نگاری و نمونه‌برداری
- ی- ایجاد اختلال در سیستم‌های ارتباطی یا سایر تأسیسات کشور
- ک- انجام هر نوع فعالیت دیگری که لازمه عبور کشتی نباشد.»

داشته باشد و وسایل حرکت‌کننده روی آب دیگری به‌غیر از کشتی را نیز شامل شود. همین‌طور قانون ایران، به‌غیر از شناورهای هسته‌ای، «زیردریایی‌های حامل مواد اتمی» را نیز ذکر کرده که در کنوانسیون ۱۹۸۲ به آن اشاره نشده است. البته در مورد اخیر به‌نظر می‌رسد قانونگذار ایران مرتکب بی‌دقتی شده و به‌جای قید عبارت «زیردریایی اتمی»، عبارت «زیردریایی‌های حامل مواد اتمی» را به‌کار برده است که صحیح و دقیق نیست، زیرا آنچه در واقع و عمل متداول است، زیردریایی اتمی است که حرکت و برق آن از طریق راکتور هسته‌ای تأمین می‌گردد. زیردریایی حامل مواد اتمی، به زیردریایی‌ای اطلاق می‌شود که مواد اتمی حمل می‌کند که در حال حاضر اساساً چنین زیردریایی وجود ندارد و استفاده نمی‌شود.

قانون ایران نیز، همانند کنوانسیون ۱۹۸۲، در مقررات خود «کشتی‌ها و زیردریایی‌های حامل تسلیحات هسته‌ای» را که تردد آنها همانند کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای رایج است، مورد توجه قرار نداده و به‌طور مشخص لزوم کسب موافقت قبلی را در مورد آنها پیش‌بینی نکرده است. کشتی‌های حامل تسلیحات هسته‌ای از جمله کشتی‌هایی هستند که عبور آنها از مناطق دریایی کشورهای ساحلی می‌تواند همانند کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای، خطرهای ایمنی و زیست‌محیطی و حتی امنیتی برای این کشورها در پی داشته باشد. این در حالی است که در قانون برخی کشورها (نیوزلند)، عبور این نوع کشتی‌ها نیز مشخصاً ممنوع اعلام شده است (Reitzig, 2005: 2). این کشتی‌ها، چنانچه با راکتور هسته‌ای حرکت کنند، مقررات کشتی‌های هسته‌ای در مورد آنها قابل اعمال خواهد بود. اما اگر غیر این باشد شرایط عبور کشتی هسته‌ای در مورد آنها قابل اعمال نخواهد بود، مگر اینکه مواد موجود در سلاح هسته‌ای، مواد هسته‌ای تفسیر شوند و این کشتی‌ها حامل مواد هسته‌ای تلقی و مشمول مقررات عبور کشتی‌های حامل مواد هسته‌ای قرار گیرند، تفسیری که پذیرش آن به‌آسانی ممکن نیست و می‌تواند مورد اعتراض و مخالفت واقع شود.

قانون ایران زمان و نحوه کسب موافقت کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای از مقامات صالحه را مشخص نکرده است که این خلأ می‌تواند در مقررات آیین‌نامه اجرایی این قانون، که متأسفانه تاکنون (۱۳۹۹) تصویب نشده است، برطرف گردد. همین‌طور قانون ایران، برخلاف کنوانسیون ۱۹۸۲، به‌همراه داشتن مدارک و رعایت تدابیر احتیاطی خاص را از شرایط عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و یا حامل مواد هسته‌ای مقرر نکرده است که این خلأ نیز می‌تواند در آیین‌نامه اجرایی قانون پیش‌بینی و مرتفع گردد. براساس قانون ایران، چنانچه کشتی‌های هسته‌ای و یا حامل مواد هسته‌ای به‌هنگام عبور مبادرت به انجام اعمالی کنند که قانون آن‌ها را از مصادیق عبور غیر بی‌ضرر محسوب کرده است، اعمال آنها حسب مورد ممکن است جرم یا تخلف مدنی شناخته‌شده (قانون، ۱۳۷۲: ماده ۶) و در محاکم صالحه کشور تحت تعقیب کیفری یا مدنی قرار گیرد. اینکه آیا در چنین مواردی (مواردی که عبور کشتی‌های هسته‌ای یا حامل مواد هسته‌ای غیر بی‌ضرر است) دولت ایران می‌تواند مانع عبور آنها شود، قانون ایران



ساکت است که این سکونت نیز می‌تواند در آیین‌نامه اجرایی قانون برطرف شود. در این مورد کنوانسیون حقوق دریاها به‌صراحت به دولت‌های ساحلی اجازه داده از عبور کشتی‌های که عبور آنها بی‌ضرر نیست، جلوگیری به‌عمل آورند (Convention, 1982, art: 25).

## ۸. نتیجه‌گیری

کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاها، با رعایت شرایطی، حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای را شناسایی کرده است. اما این در شرایطی است که قوانین ملی و رویه بین‌المللی بعدی برخی کشورها، اساساً یا چنین حقی را برای این کشتی‌ها به رسمیت نشناخته یا حق عبور بی‌ضرر آنها را به رعایت شرایطی مازاد بر شرایط مقرر در کنوانسیون ۱۹۸۲ منوط کرده‌اند. براساس حقوق بین‌الملل معاهدات، در تفسیر صحیح مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲، این رویه متفاوت و بعدی باید لحاظ شود. بدیهی است که با وجود چنین قوانین و رویه‌ای، تبدیل مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ در خصوص حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای به قواعد عام و عرفی حقوق بین‌الملل به‌سختی قابل دفاع است. نظر به این واقعیت، در شرایط فعلی، باید مقررات کنوانسیون حقوق دریاها در خصوص حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هسته‌ای و حامل مواد هسته‌ای را صرفاً انعکاس مقررات قراردادی حقوق بین‌الملل دانست که می‌تواند فقط بر متعاهدین کنوانسیون، لازم‌الرعایه باشد. قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در دریای عمان و خلیج فارس، که تا زمان الحاق کشور به کنوانسیون، مبنای قانونی رفتار دولت در ارتباط با عبور این کشتی‌ها محسوب می‌شود، هرچند مقررات خاصی برای نظام‌مند کردن عبور کشتی‌های هسته‌ای و یا حامل مواد هسته‌ای از مناطق دریایی تحت حاکمیت خود مقرر کرده است، اما متضمن کاستی‌هایی (که در بالا توضیح داده شد) نیز است که بخشی از این کاستی‌ها می‌تواند در آیین‌نامه اجرایی این قانون که پس از گذشت بیست‌وهفت سال هنوز تصویب نشده است، مرتفع گردد. رفع این کاستی‌ها، با توجه به اینکه آبراه‌های دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، که هر از چند گاهی شاهد ورود ناوهای هسته‌ای برخی کشورها به آن و تردد کشتی‌های حامل مواد هسته‌ای در آن است و این تردها می‌تواند به‌سبب افق فعالیت‌ها بین‌المللی هسته‌ای کشور و همچنین همکاری‌ها هسته‌ای بین‌المللی برخی کشورهای منطقه با شرکت‌ها و کشورهای خارجی افزایش پیدا کند، بیش از پیش ضروری می‌نماید.

## منابع

### ۱. فارسی

#### الف) کتاب‌ها

۱. چرچیل، رابین؛ لو، آلن (۱۳۹۲)، *حقوق بین‌الملل دریاها*، ترجمه بهمن آقایی، تهران: گنج دانش.
۲. ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۹۳)، *حقوق بین‌الملل عمومی*، چ‌چهل و هشتم، تهران: گنج دانش.

#### ب) مقالات

۳. سادات اخوی، سید علی (۱۳۹۴)، «نقش رویه بعدی دولت‌ها در تفسیر معاهدات: نقد رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه «اجرای موافقت‌نامه موقت ۱۳ سپتامبر ۱۹۹۵»»، *مطالعات حقوق عمومی (حقوق)*، ش ۱، ص ۱۸-۳.
۴. موسوی سید فضل‌الله؛ آرش پور، علیرضا (۱۳۹۴)، «جایگاه اصل احتیاطی در حقوق بین‌الملل محیط زیست»، *مطالعات حقوق عمومی*، ش ۲، ص ۱۷۹-۱۶۷.
۵. هاشم‌پور، ارحام، آرش پور، علیرضا (۱۳۹۸)، «پیشگیری و جبران خسارت زیست‌محیطی در مدیریت سوخت مصرف‌شده هسته‌ای»، *فصلنامه مطالعات حقوقی*، ش ۲، ص ۵۷۳-۵۸۹.

#### ج) قوانین

۶. قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاها مصوب تیرماه ۱۳۱۳.
۷. قانون اصلاح قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت ایران مصوب ۱۳۳۸/۱/۲۲.
۸. قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان ۱۳۷۲/۱/۳۱.
۹. قانون پروتکل در خصوص حمایت محیط زیست دریایی در برابر منابع آلودگی مستقر در خشکی، ۱۳۷۱.

### ۲. انگلیسی

#### A) books

1. Angrand, Ram Prakash (1983), *Origin and Development of the Law of Sea: History of International Law*, New Delhi, Jawaharlal Nehru University.
2. Attard, David (2012), *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: the Law of the Sea*, Leiden, Martinus Nijhoff publishers.
3. Connolly Kevin J., Pope, Ronald B. (2016), *A Historical Review of the Safe Transport of Spent Nuclear*, Washington Fuel, US Department of Energy, available in <http://www.osti.gov/scitech>.
4. Currie, Duncan E. J. (1995), *The Right to Control Passage of Nuclear Transport Vessels Under International Law*, Amsterdam, Greenpeace International, in [globelaw.com](http://globelaw.com).
5. Dixon, David. B. (2006), *Transnational Shipment of nuclear Materials by Sea: Do Current Safeguards Provide Coastal States a Right to Deny Innocent Passage?*

- Washington, George Washington University.
6. Gemma, Andreone (2017), *The Future of the Law of the Sea: Bridging Gaps Between National, Individual and Common Interests*, Switzerland, Springer.
  7. Jia, Bing Bing (1998), *The Regime of Straits in International Law*, London, Oxford Press University.
  8. Marr, Simon (2003), *The Precautionary Principle in the Law of the Sea: Modern Decision Making in International Law*, Leiden, Martinus Nijhoff publishers.
  9. Nordquist, Myron H., Nandan, Satya N., Kraska, James (2012), *UNCLOS 1982 Commentary: Supplementary Documents*, Leiden, Martinus Nijhoff publishers.
  10. Reitzig, Andreas (2005), *New Zealand's Ban on Nuclear-Propelled Ships Revisited*, A thesis submitted in fulfillment of the requirements for the degree of Master of Arts in Political Studies, Auckland, New Zealand, The University of Auckland.
  11. Reazavi, Ahmad (1997), *Continental Shelf Delamination and Related Maritime Issues in the Persian Gulf*, Netherlands, Springer.
  12. Welming, Lisa (2007), *The Transportation of Nuclear Cargo at Sea - Shrinkage of the Right of Innocent Passage*, Master thesis, Public International Law, Lund Sweden, University of Lund.
  13. World Nuclear Association (2019), *Nuclear Powered Ships*, London in [www.world-nuclear.org](http://www.world-nuclear.org).

#### B) Articles

14. Agyebeng, William K. (2006), "Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea", *Cornell International Law Journal*, Vol.39, pp.371-398.
15. Bischof, Werner (1989), "Nuclear ship", *Encyclopedia of Public International Law*, Vol.11, pp. 240-245.
16. Ferro, Miguel Sousa (2006), "Right of Innocent Passage of Ships Carrying Ultra-hazardous Cargoes", *Nuclear Law Bulletin*, Issue.78, pp. 5-18.
17. Gauci, Gotthard Mark (2016), "Is It a Vessel, a Ship or a Boat, Is It Just a Craft, Or Is It Merely a Contrivance?", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 47, No. 4, pp. 477-499.
18. Hakapää, Kari & Molenaar, Erik J. (1999), "Innocent passage – past and present", *Marine Policy*, No. 23, pp. 131-146.
19. Roscini, Marco (2002), "The Navigational Rights of Nuclear Ships", *Leiden Journal of International Law*, Vol.15, pp. 251-265
20. Suykens, Kathy (2011), "Globalisation of the Nuclear Fuel Cycle and Maritime Carriage of Radioactive Material Review of the Legal Regime", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol.26, No.3, pp. 385-411.

#### C) Conventions /Documents

21. Bamako Convention on the ban on the Import into Africa and the Control of Transboundary Movement and Management of Hazardous Wastes within Africa, 1991.
22. Brussels Convention on Liability of operators of nuclear ships, 1962.
23. Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone, 1958.
24. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.
25. International Convention for the Safety of Life at Sea of 1 November 1974 (London, 27 May 1999) Code for the

- 
- Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships (INF Code) under the International Convention for the Safety.
26. Joint Convention on the Safety of Spent Fuel Management and on the Safety of Radioactive Waste Management, 1997.
  27. Paris Convention on Third Liability in the field of Nuclear energy 1960.
  28. Protocol on the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, Izmir Protocol 1992.
  29. United Nations Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982.