

خیلواکی



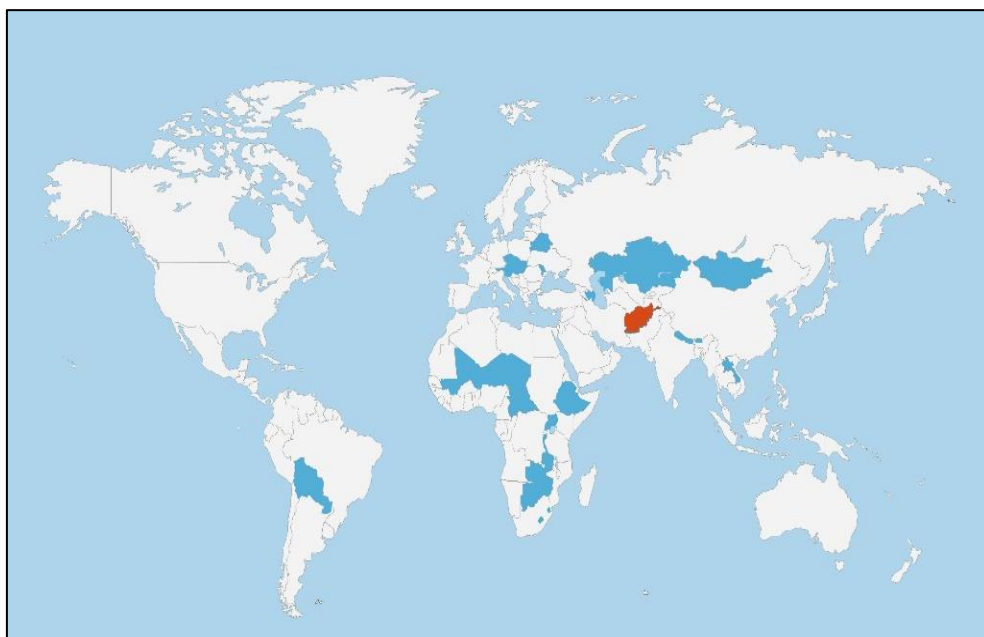
استقلال

www.esteqaal.net

۰۶ جون، ۲۰۲۶

داکتر ضياء نظام

حقوق کشورهای محاط در خشکه در حقوق بین الملل قسمت سی و یکم



کنوانسیون تجارت ترانزیتی کشورهای محاط در خشکه

نیویارک ۱۹۶۵م

Convention on Transit Trade of Land locked States 1965

مقدمه،

ممالک اشتراک کنندگان این کنفرانس:

با مراعات آن که ماده ۵۸ منشور پیشرفت اوضاع اقتصادی و حل مشکلات اقتصادی را

لازم می داند، با تذکر اینکه قطعنامه 1028/11 مجمع عمومی سازمان ملل متحد مربوط به کشورهای محاط در خشکه و توسعه تجارت بین المللی احتیاج (کشورهای متذکره را برای وسایل کافی ترانزیتی به مقصد انکشاف تجارت بین المللی اعتراف می کند) و نیز (اعضای سازمان ملل متحد را دعوت می کند تا احتیاج ممالک محاط در خشکه را در مورد تجارت ترانزیتی کاملاً شناخته و وسایل کافی را به اساس حقوق و عرف بین المللی در این مورد با مراعات ضرورت آینده انکشاف اقتصادی کشورهای محاط در خشکه در دسترس شان بگذارد).

با تذکر ماده دوم کنوانسیون بحرهای آزاد که می گوید، بحرهای آزاد چون بر روی همه کشورها باز است، هیچ کشوری حق ندارد هیچ قسمت آن را ملکیت خود بداند، و نیز ماده سوم کنوانسیون که می گوید:

1- برای آنکه از آزادی ابحار مساویانه با ممالک بحری استفاده کنند، کشورهای بی بحر حق راه آزاد به بحر باید داشته باشند و برای این مقصد، ممالک که میان بحر و ممالک محاط در خشکه واقع اند، با موافقه طرفین با کشورهای موعذرالذکر و مطابق به کنوانسیون های موجود بین المللی شرایط ذیل را مهیا سازند:

الف:- به کشورهای محاط در خشکه به اساس رویه متقابل ترانزیت آزاد در خاک خود،

ب:- به کشتی های که تحت بیرق کشورهای متذکره و یا ممالک دیگر می باشد، مانند کشتی های خود راجع به رسیدن به بندر و استفاده از بنادر بحری رویه مساویانه کند،

2- کشورهای که در بین ممالک محاط در خشکه و بحر واقع اند، اگر در کنوانسیون های موجوده اشتراک نداشته باشند، با موافقه طرفین و با در نظر گرفتن حق مملکت ترانزیت و وضع خاص کشورهای بی بحر مطالب مربوط به آزادی ترانزیت و رویه مساوات در بندرگاه را حل کنند.

با تجدید تصدیق:

پرنسپ های ذیل که از طرف کنفرانس انکشاف و تجارت تصویب شده بافهم اینکه همه آن ها باهم ارتباط داشته و هر پرنسپ در روحیه پرنسپ های دیگر در نظر گرفته شود:

پرنسپ اول: شناختن حق هر کشور محاط در خشکه به داشتن راه آزاد به بحر یک پرنسپ اساسی برای توسعه تجارت بین المللی و انکشاف اقتصادی است.

پرنسپ دوم: کشتی های که زیر بیرق کشورهای بی بحر در آب های ساحلی و داخلی می باشند، بانیست از حق مشابه و رویه مساویانه که با کشتی های ممالک ساحلی می شود، استفاده نمایند.

پرنسپ سوم: برای آنکه ممالک بی بحر با شرایط مساویانه با کشورهای ساحلی از آزادی ابحار استفاده کنند، ممالک محاط در خشکه و کشورهای که بین بحر و کشورهای بی بحر واقع اند، با موافقه طرفین و مطابق به کنوانسیون های موجود به کشتی های که زیر بیرق ممالک بی بحر می باشند، از طرف کشورهای ساحلی شبیه به کشتی های خود شان و یا ممالک دیگر در مورد رسیدن به بندر و استفاده از بندر رویه خواهد شد.

پرنسپ چهارم: برای آنکه به صورت کامل انکشاف اقتصادی ممالک بی بحر صورت گیرد، به کشورهای متذکره تمام ممالک به اساس رویه بالمثل حق ترانزیت آزاد به تجارت منطقوی و بین المللی تحت هر نوع شرایط و برای هر نوع اموال قایل شوند و اموال ترانزیتی تابع محصول گمرک نباشد.

از وسایل حمل و نقل در ترانزیت بالاتر از محصول و مالیات خاصی که برای وسایل ترانزیتی خود کشور های ترانزیت تعیین شده است، گرفته نشود.

پرنسیپ پنجم: کشور ترانزیتی در حالیکه حق کامل حاکمیت ملی را صاحب است، حق دارد که ترتیبات لازمه اتخاذ کند که حق آزادی ترانزیت به منافع اصلی شان صدمه وارد نکند.

پرنسیپ ششم: برای آنکه به صورت جهانی مشکلات خاص تجارتي و انکشاف ممالک بی بحر در مناطق مختلف جهان مرفوع گردد، حق معاهدات منطقوی و بین المللی در این ساحه از طرف همه کشور ها باید حمایت شود.

پرنسیپ هفتم: امتیازات و حقوق خاصی که به کشور های محاط در خشکه نظر به وضعیت خاص جغرافیایی شان اعطا می شود، خارج پرنسیپ کامل الوداد (Most-Favoured- Nations) می باشد.

پرنسیپ هشتم: پرنسیپ های که راجع به حق آزادی ترانزیت کشور های بی بحر می باشند، هیچگاهی باعث فسخ معاهدات فعلی که میان دو و یا بیشتر از دو مملکت درین ساحه عقد گردیده و نیز در راه عقد چنین معاهدات در آینده مشکلاتی را ایجاد نخواهد کرد، اما به شرط که معاهدات متذکره به رژیم پایانتز از رژیمی که در پرنسیپ های فوق ذکر است، موافقه نکند، قرار ذیل موافقه می کنند:

ماده اول:

تعريفات: برای مقصد این کنوانسیون:

الف:- اصطلاح (ممالک بی بحر) هر کشور عقد کننده را معنی می دهد، که به بحر راه ندارد.

ب:- اصطلاح (ترافیک ترانزیتی) عبور اموال به شمول بگاژ ترانزیتی را از خاک مملکت ترانزیت معنی می دهد، طوریکه این عبور قسمتی از سفر کامل اموال است که در داخل کشور بی بحر شروع و یا خاتمه می یابد و در آن سفر بحری به صورت قبلی و یا بعدی شامل می باشد.

تغییر وسیله نقلیه، گدام اموال، جدا نمودن اموال، تغییر در نوع وسایل حمل و نقل همچنین بسته و یا جدا کردن پُرزه های اموال ماشینی و نقلیه حمل و نقل شمرده نمی شود که خارج اصطلاح (ترافیک ترانزیتی) باشد. به شرطیکه تمام این اقدامات به مقصد تسهیلات در ترانسپورت باشد. در این فقره هیچ چیزی مفهوم آن را ندارد که بالای دول عقد کننده وجبیه وارد کند که به طور دائمی تأسیس و یا اجازه تأسیس وسایل دائمی بسته کاری، تجدید بسته کاری و یا جدا ساختن اموال متذکره را در خاک خود می دهند.

ج:- اصطلاح (کشور ترانزیتی) معنی هر دولت عقد کننده را می دهد که خواه ساحل بحری داشته باشد و یا نداشته باشد، ولی بین کشور محاط در خشکه و بحر واقع باشد که در خاک او ترافیک ترانزیتی عبور می کند.

د:- اصطلاح (وسایل ترانسپورت) شامل است به:

- 1- قطار آهن، کشتی های دریایی و بحری و موترهای باربری،
- 2- در جائیکه ضرورت منطقوی باشد باربرها و حیوانات بار بردار،
- 3- اگر دولت های عقد کننده موافقه نمایند، می توانند سایر وسایل حمل و نقل پایپ لاین و گاز لاین و قتیکه در داخل مفهوم این ماده به مقصد ترافیک ترانزیتی استعمال شوند.

ماده دوم:

آزادی ترانزیت،

1- آزادی ترانزیت تحت مقررات این کنوانسیون بانیست به ترافیک ترانزیتی و وسایل نقلیه اعطا شود. با مراعات سایر مقررات این کنوانسیون، ترتیباتی که دول عقده کننده برای تنظیم و اجرای ترافیک در خاک شان می گیرند، باید به ترافیک ترانزیت بروی آن شاهراه های که به آن طرفین موافقه کرده، سهولت ارائه نماید. مطابق به مقررات این کنوانسیون هیچ تبعیض راجع به محل مبداء اموال، محل حرکت، محل دخول و خروج و یا محل صدور همچنین راجع به ملکیت اموال و جای ثبت اموال، بیرق کشتی، عراده جات زمین و یا سایر وسایل نقلیه نباید به عمل آید.

2- مقررات که وسایل نقلیه در هنگام عبور یک حصه و یا تمام خاک دولت عقد کننده تابع آن می باشد، به مشوره دول متعاقدين با در نظر داشت آن مقررات بین المللی که کشور های متذکره به آن متعهد می باشند، وضع خواهد شد.

3- هر کشور عقد کننده مطابق به قوانین و مقررات خود به اشخاص که عبور شان در خاک آن ها برای ترافیک ترانزیتی لازم می باشند، اجازه عبور خواهد داد.

ماده سوم:

محصول گمرکی و حقوق خاص ترانزیتی،

ترافیک ترانزیتی از جانب هیچ مأمور در داخل کشور ترانزیت تابع محصول گمرکی و یا به نسبت صدور و ورود تابع محصول و یا محصول خاص ترانزیتی شده نمی تواند. ولی ترافیک ترانزیتی آن نوع مصارف که محض هزینه مصارف مراقبت را دارا می باشد، گرفته شده می تواند. به شرط که اندازه آن تا حد امکان با مصارف اصلی مطابق باشد و تطبیق آن به اساس شرط عدم تبعیض به اساس ماده دوم فقره اول صورت گیرد.

ماده چهارم:

وسایل ترانسپورت و تعرفه،

1- دول عقدکننده تعهد می کند که به شرط موجودیت آن در حصه ورود و خروج و نیز اگر در حصه حمل و نقل (تغییر وسیله حمل و نقل) وسایل کافی حمل و نقل و سامان حرکت دادن ترافیک ترانزیتی را بلامعطل تهیه نماید.

2- دول عقد کننده تعهد می نماید که به ترافیک ترانزیتی که از وسایل تحت اداره کشور استفاده می کند، تعرفه و محصول را طوری تعیین کند که وضع ترافیکی و رقابت تجاری را در نظر گرفته راجع به تعیین نرخ و طریق گرفتن آن منصفانه باشد. این تعرفه و یا محصول طوری تعیین شود که به ترافیک ترانزیتی تا حد امکان سهولت مهیا سازد و بالاتر از اندازه مصارف و تعرفه که بالای اموال ترانزیتی ممالک بحری در خاک شان تعیین می شود، نباید باشد. مقررات این تعرفه و یا محصولات که از طرف کمپنی های خصوصی و یا انفرادی که وسایل شان به مقصد سهولت ترافیک ترانزیتی استعمال می شود و تعرفه و محصولات شان زیر اداره دولت است و یا از طرف کشور عقد کننده تعیین می شود، نیز قابل تطبیق است.

ترانسپورت تأسیسات بندری و راه های که برای استعمال آن محصول تعیین می شود، معنی می دهد.

3- مصارف که به صورت حق الانحصار بالای آب های ترانزیتی گذاشته می شود، طوری تنظیم شود که به ترانزیت کشتی ها صدمه وارد نکند.