

برگردان از عید محمد عزیزپور

از کتاب «دولت های محاط در خشکه و حقوق بین الملل دریاها»

فصل یکم، بخش سوم

۳ - تدوین حق دسترسی دولتهای محاط در خشکه به دریا و از دریا پس از کنفرانس سال ۱۹۵۸ سازمان ملل متحد درباره دریاها

نخست - تدوین حق دسترسی دولتهای محاط در خشکه به
دریا و از دریا، در کنفرانس ملل متحد سال ۱۹۶۵ درباره
تجارت ترانزیت دولتهای محاط در خشکه

بر اساس پیشنوشت (مقرره) های ماده ۳ پیماننامه درباره
دریای آزاد، و همچنان با در نظر داشت توصیه های کمیسیون
اقتصادی برای آسیا و خاور دور، دولتهای آسیایی محاط در
خشکه توافقنامه هایی درباره ترانزیت با دولتهای همسایه
خویش ببستند.¹ اگرچه این توافقنامه ها، برخی بهبود ها در

¹ توافقنامه میان افغانستان و پاکستان درباره رفت و برگشت ترانزیتی ۲۸ ماه می سال
۱۹۵۸، توافقنامه ترانزیت میان جمهوری ویتنام و لاوس ۱۱ ماه جون سال ۱۹۵۹،
توافقنامه ترانزیت میان تایلند و لاوس ۲۲ ماه جولای سال ۱۹۶۹، توافقنامه ترانزیت میان
لاوس و کمبودیا ۱۰ ماه اکتبر سال ۱۹۵۹، توافقنامه میان ایران و افغانستان ۱ ماه
فبروری سال ۱۹۶۲، قرارداد میان هندوستان و نیپال ۱۱ ماه سچتمبر سال ۱۹۶۰.

زمینه ترانزیت بازرگانی به میان آورد، اما به باور کشورهای افغانستان، لاوس و نیپال، دسترسی شایسته را برای این کشورها به دریا آسان نکرد.² دولتهای ترانزیت، در مسایل مربوط به گزینش مسیر راهای ترانزیتی، جاهای انبارسازی کالاها و شرط های استفاده از آنان، اندازه پرداخت حقوق و عوارض بر آنها و غیره، از همه بیشتر به سود خود فکر می کردند تا به حق کشور همسایه بدون ساحل. گاهی با استفاده از وضعیت ضعیف کشورهای محاط در خشکه، آن کشورها در هنگام گفتگوها، پا می فشرند تا پیشنوشت های آشکارا، تبعیضگرایانه را در معاهده بگنجانند. به گونه نمونه، در پروتکل پیوسته به توافقنامه میان افغانستان و پاکستان درباره ترانزیت سال ۱۹۵۸ ترسایی، درجانه شده است که انتقال بارهای طرف افغانی با وضعیت رقابت آزاد شرکت های ترابری (ترانسپورتی) هردو کشور انجام می یابد که این امر اقتصاد ضعیف تر افغانستان را زیان می رساند.³

افغانستان، نیپال و لاوس در کنفرانس کمیسیون اقتصادی برای آسیا و خاور دور در مانیلا که به تاریخ تا ۶ دسمبر سال ۱۹۶۳ برگزار شد، مسأله نیاز به تهیه پیماننامه چندجانبه درباره ترانزیت کشورهای محاط در خشکه را در میان گذاشتند.

² Doc. E/CN.11/641, 657.

³ Doc. E/Conf.46/AC.2/5, Annex. 3

کنفرانس یادشده قطعنامه یی تصویب کرد که در آن توصیه شده بود تا این مسأله را «بی درنگ و با روحیه نیکخواهانه در کنفرانس آینده ملل متحد راجع به تجارت و تکامل که برای تهیه یک پیماننامه بین المللی کارآ، جوابگو به همه خواست ها و تامین کننده آزادی تجارت ترانزیت به کشورهای محاط در خشکه برگزار می شود، بررسی کنند.»⁴

در کنفرانس نخست ملل متحد راجع به تجارت و تکامل، ۸ کشور افریقایی محاط در خشکه نیز به این گروه سه کشوره پیوستند. کنفرانس قطعنامه ای را «درباره اصول مربوط به تجارت ترانزیت کشورهای محاط در خشکه»، تایید کرد و از سرمنشی ملل متحد درخواست نمود تا کمیته کارشناسان حکومتی را بر پایه گستردهگی جغرافیای عادلانه، از کشورهای محاط در خشکه، کشورهای ترانزیت ساحلی و کشورهای علاقمند دیگر بگمارد تا متن پیماننامه مربوط به تجارت ترانزیت کشورهای محاط در خشکه را آماده کنند.

کمیته کارشناسان که بر اساس توصیه کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل؛ انکتاد (UNCTAD)⁵ ایجاد شده بود، از

⁴ «ECAFE, Regional Economic Cooperation in Asia and the Far East, Report of the Ministerial Conference on Asian Economic Cooperation, Manila, 3-6 December 1963», United Nations, 1964.

⁵ The United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

تاریخ ۲۸ اکتبر تا ۲۰ نوامبر سال ۱۹۶۴ در نیویارک نشست داشت و پیشنویسی را تهیه نمود که در کنفرانس ملل متحد درباره تجارت ترانزیتی کشورهای محاط در خشکه، پیشنهاد گردید. در کنفرانس یادشده که به تاریخ ۷ و ۸ جولای سال ۱۹۶۵، در مقر ملل متحد در نیویارک دایر گردید، نمایندگان ۵۷ کشور اشتراک کردند. ۱۰ کشور نیز نمایندگان ناظر به کنفرانس فرستاده بودند. به تاریخ ۸ جولای، در ۳۶ مین نشست خویش، کنفرانس مذکور **پیماننامه درباره تجارت ترانزیتی کشورهای محاط در خشکه** را تایید نمود.

پیماننامه درباره تجارت ترانزیتی کشورهای محاط در خشکه، تا حدی معین مفهوم آزادی دسترسی کشورهای محاط در خشکه به دریا را روشن کرده است. همخوان با بند ۱ ماده ۲ آن پیماننامه، دولت ساحلی مکلف است، آزادی ترانزیت را، از طریق سرزمین خویش، به کشور همسایه محاط در خشکه، واگذارد.^۶ در پیماننامه همچنان شرایط ترانزیت کالاها و بارها از طریق سرزمین دولت ترانزیت به گونه گسترده بررسی شده است. دولت‌های همپیمان مکلف شده اند تا از مستندسازی های ساده و شیوه های شتابناک رسمی گمرکی، ترانزیتی و اداری و غیره در رابطه با ترانزیت کالاها به و از دریا، استفاده کنند (بند ۲ ماده ۵). رفت و رو ترانزیتی، از سوی کشور ترانزیت، مشمول اخذ محصول یا عوارض صادراتی و

^۶ «Ведомости Верховного Совета СССР», 24 мая, 1972 г., No 21
ст. 2.

وارداتی نمی شود (ماده ۳). اصل منع تبعیض در پیماننامه تاکید کرده است که تبعیض، به دلیل های همچون؛ منشای کالاها، ارسال، دخول، خروج یا مقصد کالاها در رابطه با هر حالتی مرتبط به حق مالکیت بر کالاها یا مرتبط به حق مالکیت بر کشتی ها، وسایل ترابری زمینی یا سایر وسیله های استفاده شده ترابری، یا مکانهای ثبت آنها یا ثبت بیرق وسیله های ترابری یادشده، ممنوع است (بند ۱ ماده ۲).

امتیازهای که به دولتهای محاط در خشکه و آگذار می شود، شامل کارکرد قاعده بهره مند ترین دولت⁷، نمی شود (ماده ۱۰). دولتهای درونقاره یی که هموند این پیماننامه نمی باشند، نیز می توانند خواستار استفاده از فرصتها و حقوق ویژه شوند که مطابق این پیماننامه و آگذار می گردد؛ اما تنها بر اساس شرط کاربرد قاعده بهره مند ترین دولت که در موافقتنامه میان یک دولت محاط در خشکه و کشور هموند این پیماننامه، پیش بینی می گردد (بند ۱ ماده ۱۰). مقرره ها یا پیشنوشت های پیماننامه، تا حد ممکن در زمان جنگ نیز، قوت حقوقی دارند.

در پیماننامه از منفعتهای کشورهای که به عنوان کشور ترانزیت عمل می کنند، به گونه گسترده دفاع شده است. آن کشور ها می توانند برای حفظ و حمایت از منافع خویش، از تمام اقدامها استفاده کنند تا بهره گیری از حق ترانزیت آزاد به هیچ وجه، هیچگونه منفعت های قانونی آن کشورها را نقض

⁷ بنگرید: پانوشت قاعده «بهره مند ترین دولت». م

نکند (بند ۱ ماده ۱۱). در صورت حالت‌های اضطراری که تهدیدی باشد بر موجودیت سیاسی کشور ترانزیت، آن کشور می‌تواند از مقرره‌های پیماننامه دوری جوید (ماده ۱۲).

پیماننامه درباره تجارت ترانزیتی کشورهای محاط در خشکه می‌نگارد که برخی پرسمانها مربوط به اجرای حق ترانزیت برای دسترسی به دریا، باید از طریق امضای توافقنامه‌ها، میان کشورهای ذی‌علاقه، تنظیم گردند. این امر، این پیماننامه را به ماده ۳ پیماننامه درباره دریای آزاد همسان می‌سازد، و بیانگر این واقعیت است که شرکت کنندگان کنفرانس سال ۱۹۶۵ نتوانستند حق دسترسی کشورهای محاط در خشکه را به دریا، پوره تدوین کنند. در ضمن، این پیماننامه حل پرسشهای بس مهمی چون ایجاد منطقه‌های آزاد در بندرها، تعیین شرطهای نگهداری کالاهای ترانزیت در بندرها، چگونگی باربری و ترابری کالاها از سرزمین کشور ترانزیت و غیره را به امضای توافقنامه‌های دوجانبه وا گذاشته شده است. هنجارهای که استفاده از وسایل ترابری را تنظیم می‌کند نیز تنها از راه توافقنامه‌های دوجانبه حل می‌شود (بند ۲ ماده ۶ و ۸).

این پیماننامه موجودیت اصل متقابل را که در ترانزیت عادی استفاده می‌شود، همچنان پایرجا گذاشت است، هر چند که نمایندگان کشورهای محاط در خشکه در رد اصل متقابل سخت پامی فشرده، چون از دید آنها، ترانزیت درین حالت

جزو از حق دسترسی کشورهای به دریای آزاد شمرده می شود(ماده ۱۵).

اگرچه این پیماننامه را می توان بی تردید یک پیشرفت در امر حل مشکل های پیش روی کشورهای محاط در خشکه برای دسترسی به دریا و از دریا دانست، اما این پیماننامه منفعتهای این کشورها را به صورت پوره و کامل برآورده نساخت.

کشورهای محاط درخشکه، در کنفرانس سال ۱۹۶۵ همچنان پافشاری داشتند که در متن پیماننامه اصل های درجانبه شود که در ماده ۱ پیشنهاد دوم از سوی کمیته کارشناسان پیشکش شده بود. مطابق ماده ۱ آن پیشنهاد، اصل های زیر به فرنام اصل های پذیرفته شده حقوق بین الملل، پیشنهاد شده بود:

- حق دسترسی آزاد هر دولت محاط در خشکه به دریا،
- حق ترانزیت آزاد و نامحدود هر کشور محاط درخشکه از طریق سرزمین دولتی که میان آن کشور و ساحل دریا قرار دارد،
- حق کشور محاط درخشکه به استفاده از بندرهای کشورهای ساحلی.⁸

⁸ Doc. E/Conf.46/AC.2/L, 42, p. 18.

در بند دوم ماده ۱ پیشنهادی گفته شده بود که دولت ساحلی می تواند تمام اقدام ها را روی دست بگیرد تا اینکه ترانزیت آزاد و نامحدود به منفعهای قانونی دولت ساحلی آسیب نرساند.

کشورهای ساحلی شرکت کننده در کنفرانس نیویارک سال ۱۹۶۵، ماده ۱ پیشنهادی دوم از سوی کمیته کارشناسان را رد کردند و افزون بر آن تاکید کرد که حق دسترسی کشورهای محاط در خشکه به دریا، به این معنا هم نیست که برای این کشورها حق نامحدود ترانزیت تا به ساحل دریا و حق بهره گیری از بندرهای کشورهای ساحلی شناخته شود.

پس از رای گیری، با رای اکثریت، ماده ۱ پیشنهادی کمیته کارشناسان از متن پیماننامه درباره ترانزیت آزاد کشورهای محاط در خشکه، زدوده شد. به جای آن به پیشنهاد انگلستان، نیجیریا و جمهوری فدرال المان، کنفرانس مذکور فیصله کرد که متن دیباجه پیماننامه را بیشتر بسازند، و آنها با گنجاندن اصلهای مربوط به تجارت ترانزیت کشورهای محاط در خشکه به دیباجه که در سال ۱۹۶۴ از سوی یونکتاد «کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل» تایید شده بود.⁹

⁹ Doc. TR/TRANSIT/L82 and Rev. 1 (آنکتاد)

پرسمان پیوند میان دیباجه و متن اصلی پیماننامه¹⁰، درین رابطه نیاز مند بررسی جداگانه است.

در اصل دوم (II) دیباجه گفته شده است که به استثنای کشتی های همان کشور ساحلی، کشتی های که زیر پرچم کشور های محاط در خشکه شنا می کنند، نه تنها در آبهای سرزمینی، بلکه همچنان در آبهای داخلی، از همان حقوق و از همان رژیم حقوقی برخوردار می باشند که کشتی های که در زیر پرچم دولتهای ساحلی از آن برخوردار اند. حقوق بین الملل چنین هنجاری را در رابطه با آبهای داخلی نمی شناسد. دولت ساحلی خودش مشخص می سازد که کدام رژیم حقوقی را به کدام دولتها واگذار شود. معمولن این مسأله در توافقنامه های دوجانبه حل می گردد.

مطابق اصل چهارم (IV) دیباجه پیماننامه، دولتها همه، مکلف اند برای کشورهای محاط در خشکه، بر پایه اصل متقابل یا دوسویه، حق ترانزیت آزادانه و بی کرانه را در همه حالت ها و در رابطه با همه کالا ها اعطا کنند. در حقوق بین الملل قاعده پذیرفته شده همگانی موجود نیست که بر اساس آن حق ترانزیت آزادانه و بی کرانه از سرزمینی یک کشور، بدون توافق دولت آن، به یک دولت دیگر مجاز باشد. در رفتار دولت ها، حتا به شکل کمیاب و استثنایی، چنین پیشینه ای دیده نمی شود. افزون بر آن، اصل چهارم حتا با پیشنوشتهای خود

¹⁰ این پیماننامه دارای ۸ اصل و ۲۳ ماده است. م

پیماننامه درباره ترانزیت آزاد کشورهای محاط در خشکه، در ستیز است. ترانزیت کشورهای محاط در خشکه بی کرانه و نامحدود نیست، زیرا بر اساس بند ۱ ماده ۱۱، دولت ترانزیت، مکلف نیست عبور کسانی را که بودن شان در سرزمین اش ممنوع است، یا ترانزیت کالاهای را که وارد کردن آن ممنوع است، در کشور خود اجازه گذر دهد. محدودیت بر ترانزیت می تواند مطابق بند ۲ ماده ۱۱، بر اساس حکم یک پیماننامه بین المللی که دولت ترانزیت هموند آن است، اعمال گردد؛ البته در حالتی که چنین احکامی مرتبط اند با:

«الف- صادرات، واردات یا ترانزیت کالاهای مانند مواد مخدر یا سایر مواد طبی خطرناک، یا جنگ افزار،

ب - نهبانی از مالکیت فکری، ادبی یا هنری، یا حفاظت از بازر نشان ها (نشان های تجارتي) و نمودارهای هنری یا فرنام های جاهای هنری، و همچنان جلوگیری از سیالداري ها (رقابتها)ی ناراستین.»¹¹

اصل چهارم دیباجه پیماننامه مقرر می دارد که از وسیله های باربری ترانزیتی کشورهای محاط در خشکه نباید محصول و مالیات های خاص گرفته شود که اضافه تر از محصول و

¹¹ «Ведомости Верховного Совета СССР», 24 мая, 1972 г., No 21 ст. 11.

مالیاتی باشد که از وسیله های باربری خود کشور ترانزیت گرفته می شود. اما در بند ۲ ماده ۴ پیماننامه گفته می شود که تعرفه و جمع آوری مالیه نباید افزونتر از تعرفه ها و مالیه های باشد که دولت ترانزیت در رابطه با انتقال کالاهای کشورهای ساحلی از سرزمین اش مورد استفاده قرار می دهد.

باید خاطر نشان کرد که اصل های مندرج در دیباجه پیماننامه درباره ترنزیت کشورهای محاط در خشکه، امروز اصل های پذیرفته شده حقوق بین الملل نیستند. گذشته از آن، این اصل ها با ماده های خود پیماننامه نیز در ستیز می باشند. این اصل ها قوت الزام آور حقوقی ندارند و بیشتر مکلفیت های اخلاقی را بر دولتها اعمال می کنند تا آنان از طریق امضای توافقنامه های دوجانبه بکوشند رفتارهای خویش را با مقررہ های مندرج در پیماننامه نزدیک تر سازند. مطابق پیماننامه، مانعی وجود ندارد که دولتها به همدیگر حق استفاده از توانمندی هایی ترانزیتی بیشتر از آن چه که ماده های پیماننامه پیشبینی کرده است، اعطا کنند، به آن شرطی که به اصل های مندرج در پیماننامه مطابقت داشته باشد(ماده ۹).

از دیدگاه میریمن و اکریمن، نیز، اصل های مندرج در پیماننامه مربوط به تجارت ترانزیت کشورهای محاط در خشکه برای این هدف نبوده اند که نتیجه حقوقی ایجاد کنند، بلکه، بی آنکه، کدام پیامد حقوقی به بار آورده باشند، همینگونه تایید شدند. آن اصل ها حتا حق ناقص (imperfect) را هم نیافریدند. اما ماده های ۱- ۱۶ آشکارا

هدف ایجاد پیامد حقوقی دارند و پیشرفت بیشتر حقوق بین الملل را در رابطه با ترانزیت کشورهای محاط در خشکه پدید آورده اند.¹²

¹² Y. Marryman, and E. Ackerman. Op. cit., 1969, p.47

دوم - بررسی پرسمان های دسترسی کشورهای محاط در خشکه به دریا واز دریا توسط کمیته بستر دریا ها و کنفرانس سوم ملل متحد درباره دریاها

در رابط با بررسی پرسمان های حقوق دریاها در کمیته به نام «کمیته بهره گیری صلح آمیز از بستر دریاها و اقیانوس ها واقع بیرون از صلاحیت ملی» (فشرده، کمیته بین المللی بستر دریاها) و کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها¹³، مشکل تامین دسترسی مؤثر کشورهای محاط در خشکه به دریا، از نو، به گونه گسترده بحث شد.

¹³ تا کنون سه کنفرانس درباره حقوق دریا ها به سرپرستی سازمان ملل متحد دایر گردیده است:

اول، کنفرانس ژنو ۱۹۵۸، در کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو چهار پیماننامه تصویب شد: پیماننامه دریای سرزمینی و منطقه مجاور، پیماننامه دریای آزاد، پیماننامه فلات قاره و پیماننامه ماهیگیری و حفاظت منابع زنده دریای آزاد.

دوم، کنفرانس ۱۹۶۰ ژنو: کنفرانس ۱۹۵۸ اگر چه موفق به تصویب پیماننامه ای به عنوان دریای سرزمینی شد اما نتوانست مهمترین مسأله، یعنی پهنای دریای سرزمینی را تعیین کند، ازین رو، در سال ۱۹۶۰، دومین کنفرانس ملل متحد در مورد حقوق دریاها تشکیل شد که به دلیل تضادهای دیدگاهها بدون نتیجه به کار خود پایان داد.

سوم، کنفرانس ۱۹۸۰ نیویورک: به دلیل حضور دولتهای نواستقلال در سازمان ملل که در کنفرانس ۱۹۵۸ دخیل نبودند و عدم پیشبینی منابع معدنی موجود در بستر دریاها در کنفرانس ۱۹۵۸، به خاطر عدم شناخت این منبع ها و نبود دانش فنی برای بهره برداری از آنها و پاسخگو نبودن پیماننامه های آن زمان در برابر آلودگی های زیستبوم و نامعین بودن پهنای دریای سرزمینی، سرانجام در سال ۱۹۶۷ کمیته ویژه بستر دریاها توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد تشکیل شد که اولین جلسه کنفرانس برای این موضوع در سال ۱۹۷۳ و پس از آن هر سال چند ماه به کار خود ادامه داد، تا در سال

از دیدگاه کشورهای محاط در خشکه، دسترسی آزاد به دریا در روزگار ما، خصلت اصل شناخته شده حقوق بین الملل به خود گرفته است و باید به سان یک بخش جداناپذیر تدوین نو حقوق دریاها درنگریسته شود.

چنانچه نماینده چکوسلواکیا بیان داشت، «حقوق دسترسی آزاد به دریا و از دریا، اصل پذیرفته شده حقوق بین الملل است و باید در هرگونه سندی که هدفش تدوین حقوق دریاهاست، تأیید شود. به خاطر اینکه، دولتهای محاط درخشکه بتوانند از حق دسترسی آزاد به دریا و از دریا، بر پایه اصل برابری با دولتهای ساحلی برخوردار شوند، به آنها باید ابزارهای حقوقی و تضمین هایی برای عملی کردن این حق واگذاریده شود».¹⁴

در بیانیه های نمایندگان کشورهای محاط در خشکه خاطر نشان شده بود که دستاورد عملی پیماننامه نیویارک درباره تجارت ترانزیتی کشورهای محاط در خشکه ناچیز بوده است، زیرا شمار هموندان آن اندک مانده است. مثلاً، از ۳۰ کشوری که در سال ۱۹۷۰ هموند پیماننامه نیویارک بودند، تنها ۱۵ دولت، از جمله دولتهای محاط در خشکه بوده، و ۶ دولت، از دولتهای ساحلی همسایه آنها میباشند، حال اینکه ۹ کشور

۱۹۸۲ پیماننامه جامع حقوق دریاها را به تصویب رساند که از لحاظ شمولیت هموندان و موضوعها جایگاه خاصی دارد. م

¹⁴ Doc. A/AC. 138/SR.99

باقیمانده از کشورهای ساحلی اند که هیچ مرزی مشترکی با کشورهای محاط در خشکه ندارند.¹⁵

افزون بر آن، نمایندگان دولت های محاط در خشکه مانند افغانستان، بولیویا، زامبیا و لوسوتو¹⁶ به این باور بودند که اگرچه پیماننامه سال ۱۹۶۵ نیویارک درباره ترانزیت کشورهای محاط در خشکه را می توان به عنوان یک سازشنامه میان نیازمندی های کشورهای محاط در خشکه و شریکان ترانزیتی آنان نگرست، اما در آن منفعت های کشورهای ساحلی ترانزیتی در بسیاری حالت بر منفعت های دولت محاط در خشکه چیرگی دارند.

برای اینکه این وضعیت اصلاح گردد، کشورهای محاط در خشکه پیشنهاد کردند که مقرره های بنیادین پیماننامه نیویارک سال ۱۹۶۵ باید با دیگرسانی ها و افزودگی های بایسته در پیماننامه جهانی حقوق دریاها گنجانیده شود.

برای آسانسازی کار کنفرانس سوم ملل متحد درباره حقوق دریاها، گروه کشورهای محاط در خشکه «پیشنویس ماده های مربوط به کشورهای محاط در خشکه» را پیشنهاد کردند. به فکر نویسندگان آن پیشنهاد شده باید به

¹⁵ Multilateral Treaties, N. Y. 1975, p. 214

¹⁶ Doc. A/AC. 138/SCII/SR.10,32; Doc. A/C.1/PV.1851.

حیث تهداب در فصل مربوط به کشورهای محاط در خشکه، در پیماننامه آینده درباره حقوق دریا ها، به کار برود.

همانگونه که در یادداشت توضیحی آن پیشنهادی، گفته شده است: «پیشنویس به فرنام یک سند جداگانه تهیه نشده است، بلکه به فرنام یک جزو جداناپذیر حقوق دریا ها آماده شده است که در جای شایسته آن، در متن پیماننامه فراگیر حقوق دریا ها، گنجانیده خواهد شد.¹⁷»

مقرره های پایه ای این پیشنهادی که بازتاب یک نوع سازش میان کشورهای ساحلی و کشورهای محاط در خشکه در کنفرانس ملل متحد درباره دریاها بود، در بخشی از پیماننامه آینده درباره حقوق دریا ها، زیر فرنام «درباره حق دسترسی کشورهای محاط در خشکه به و از دریا و حق ترانزیت» گنجانیده شد.

از بیانیه های نمایندگان دولتهای محاط در خشکه در کمیته، و نیز، در کنفرانس چنین برمی آید که گرایش فزونخواهانه در تدوین حق دسترسی کشورهای محاط در خشکه به دریا، به گونه عمده، از سوی کشورهای رو به رشد محاط در خشکه طلبیده می شود. راهکار دولتهای اروپایی محاط در خشکه درین پرسمان، بیشتر بر اساس رفتارهای رایج کشورها و جستجوی راههای پذیرفتنی، هم برای دولت ترانزیت ساحلی و

¹⁷ Doc. A/AC. 138/SR.93.

هم برای دولت محاط در خشکه می باشد. باز هم، تفاوت دیدگاه
های کشورهای محاط در خشکه، مانع حل مشکل دسترسی این
کشور ها در تراز بین المللی گردید