



<http://www.arianafghanistan.com>



۲۰۱۶/۰۷/۳۱

ضیاء نظام

حل معضله ترانزیت افغانستان منحیث یک کشور محاط به خشکه

عدم دسترسی به بحرهای آزاد یکی از عوامل و علل عقب افتادگی و پسمانی کشورهای محاط به خشکه شمرده می شود. بحرهای آزاد با داشتن منابع سرشار موجودات حیه یا زنده و همچنان امکانات فراوان معادن متنوع در کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در مورد ابحار به حیث میراث مشترک بشریت شناخته شده و دسترسی به بحرهای آزاد برای تمام کشورها اعم از ممالک ساحلی و محاط به خشکه، حق طبیعی همچو کشورها دانسته شده است. علاوه بر آن به موجب این کنوانسیون، سرزمین های محاط به خشکه حق دریانوردی در بحرهای آزاد را با داشتن کشتی های ترانسپورتی در بنادر کشورهای ساحلی مجاور حایز می باشند. چنانچه یک تعداد ازین ممالک دارای کشتی های ترانسپورتی در بنادر کشورهای ساحلی مجاور خود می هستند.

محرومیت از بحرهای آزاد باعث شده که امروز از جمله ۱۹۷ کشور عضو سازمان ملل متحد تقریباً ۴۴ کشور عضو را کشورهای محاط به خشکه تشکیل می دهند که از آن جمله ۳۲ مملکت آن از ردیف کشورهای رو به انکشاف و فقیر هستند.

سرزمین های محاط به خشکه پیشرفته و غنی عموماً در قاره اروپا موقعیت دارند و آن ها مانند کشورهای ساحلی از تمام مزایای ترانزیت بهره مند اند که به هیچ وجه رنج دوری از بحر آزاد و احتیاج به ممالک همسایه ساحلی را نمی کنند. اما مملکت های محاط به خشکه و جهان سوم مخصوصاً آن هایی که در افریقا و آسیا موقعیت دارند، علت عقب مانی شان همانا مشکلات ترانزیت و ترانسپورت شان می باشد. بخش بزرگی از سرزمین های کمترین انکشاف یافته یعنی فقیرترین کشورهای جهان، کشورهای محصور و محاط به خشکه اند، و دسترسی آن ها به بازارهای جهانی بستگی به ترانزیت از ممالک همسایه ساحلی را دارد که این امر در درجه اول باعث نهایت بلند بودن هزینه ترانسپورت و خدمات حمل و نقل بوده، افزون بر آن انتقال امتعه و اموال از فواصل بعید زمانگیر است.

ترانسپورت و حمل نقل زمانگیر باعث می شود که در نتیجه، صادرات شان از نگاه رقابت های تجاری از موثریت لازم برخوردار نبوده و واردات شان هم به بهای گزاف یا قیمت نهایت سرسام آور تمام شود و به این ترتیب کشورهای محاط به خشکه در مجموع در جهت ترانزیت و صدور محصولات خویش به خارج از کشور شان و واردات شان از خارج، ناگزیر به زیربناها و تأسیسات مربوط ممالک ساحلی محتاج اند و مجبوراً تابع پروسیجرهای اداری و اراده سیاسی کشورهای همسایه ساحلی خویش می باشند.

در چنین حالتی، هرگاه با همسایه نامطلوب و آزار دهنده سروکار شان باشد و فساد گسترده اداری هم در آن کشور حکمفرما باشد، بهانه و موانع مختلفی را در قبال خواهد داشت.

متأسفانه یک تعداد کشورهای فقیر محاط به خشکه آسیایی و افریقایی با همچو مشکل مواجه هستند و به همین مناسبت دارای اقتصاد ضعیف بوده، عاید سرانه ناچیز داشته و راه های شان به بازارهای جهانی تقریباً مسدود می باشد.

طوریکه در بالا گفته شد، موضوع ترانزیت صادرات و واردات اموال و امتعه درکل مشکل همه کشورهای محاط به خشکه است، در حالیکه دسترسی این ها به ابحار آزاد یعنی به مارکیت های جهانی حق طبیعی همه این ها می باشد؛ عدالت و انصاف بشری ایجاب آن را می کند تا به همچو کشورها حق داده شود، زیرا نداشتن ساحل یا عدم ارتباط به بحر مشکل نهایت بزرگ و عمده برای این ممالک است.

بادرنظرداشت همین مشکلات کشورهای محاط به خشکه، تقریباً یک قرن پیش جهان متوجه این معضله گردید و سند عمده چند جانبه در سال ۱۹۲۱ به نام «کنوانسیون بارسلونا» جهت آوردن تسهیلات برای کشورهای محاط به خشکه اروپایی عقد گردید که بعد از آن تاریخ، چند کنوانسیون عمده دیگر جهت تسهیلات ترانزیت کشورها از قبیل میثاق بین المللی جاده، در زمینه ترانسپورت مواد غذایی و فاسد شدن شان، به مقصد ساده سازی سلسله مراتب اداری و طی مراحل امور ترانسپورتی و امثال آن، عقد گردید که جنبه کلی داشته و برای آوردن تسهیلات برای همه کشورها می باشد. در ردیف همچو اسناد معتبر بین المللی و به همین سلسله میتوان از دو کنوانسیون عمده و همه جانبه یاد آوری کرد که اختصاصاً در مورد ترانزیت کشورهای محاط به خشکه عقد گردیده است. کنوانسیون اولی به تاریخ ۸ جولای ۱۹۶۵ تحت عنوان (تجارت ترانزیت کشورهای محاط به خشکه) می باشد. ماده اول آن برداشتن موانع و آوردن تسهیلات برای تجارت اموال در قلمرو کشورهای ترانزیت تا بندر بحری کشور ترانزیت یا ساحلی را و همچنان معکوس آن یعنی از بندر الی قلمرو کشور محاط به خشکه را احتوا می کند.

علاوئاً ماده ۱۴ این کنوانسیون؛ کشورهای ترانزیت یا ساحلی را مکلف می سازند تا وسایط ترانسپورتی کافی را به مقصد کمک به کشورهای محاط به خشکه در خاک خویش جهت آوردن تسهیلات لازم مهیا سازد همچنان کشورهای ساحلی مکلف اند تا گدام و هنگرهای دارای ظرفیت کافی و مناطق آزاد در بنادر خویش، به دسترس و اختیار کشورهای محاط به خشکه گذاشته از هر نوع معطلی و سهل انگاری در حمل و نقل اموال جلوگیری نمایند. کشورهای ساحلی مذکور حق اخذ هیچ نوع تکس/مالیه را از کشورهای محاط به خشکه را ندارند. در این کنوانسیون اکثریت کشورهای محاط به خشکه به شمول کشورهای آسیایی مرکزی الحاق نموده اند و باید تذکر یابد که جهت عقد این کنوانسیون دیپلومات خوب افغانی مرحوم دوکتور عبدالحکیم طبیبی سهم برجسته داشته اما با وجود آن، افغانستان تا به حال به این کنوانسیون الحاق نه نموده است و علت عمده آن غالباً رقابت های شخصی بوده که مثل همین، باعث فدای منافع ملی گردیده است. سند دیگر معتبر کنوانسیون ملل متحد در مورد بحرها می باشد که قبلاً از آن تذکر به عمل آمد، این میثاق به سطح منشور سازمان ملل متحد و حتا بیشتر از آن مهم پنداشته می شود، در دهم دسمبر ۱۹۸۲ به امضاء رسیده به نام قانون اساسی بحری نیز یاد می گردد

و در حال حاضر بیشتر از ۱۷۰ کشور به استثنای افغانستان به آن الحاق نموده است و تمام همسایه ها به شمول پاکستان و ایران به آن ملحق شده اند.

در این کنوانسیون به طور جامع تمام مسایل مربوط به بحر ها را مشخص ساخته و آزادی دریانوردی در ابصار آزاد و دیگر مناطق را اعلام داشته است و منابع زیرزمینی و زنده ابصار آزاد به حیث "میراث مشترک بشریت" شناخته شده و میکانیزم ایجاد گردیده تا همه کشورهای جهان مخصوصاً کشورهای محاط به خشکه از آن مستفید گردد.

آن چه برای افغانستان منحصراً یک کشور محاط به خشکه دارای اهمیت است، قسمت دهم این کنوانسیون می باشد که به "حق دسترسی کشورهای محاط به خشکه به بحر و از بحر و آزادی ترانزیت" اختصاص یافته است. برای اولین بار است که در یک سند با اعتبار بین المللی دسترسی به بحر و از بحر برای کشورهای محاط به خشکه به نام حق یاد گردیده و برای همین منظور آزادی ترانزیت اعلام گردیده است. به موجب این کنوانسیون کشورهای ترانزیت یا ساحلی مکلف گردیدند تا تسهیلات لازم را جهت حمل و نقل اموال ممالک محاط به خشکه فراهم نموده و از هر نوع موانع و مشکل تراشی از قبیل مالیه/تکس، کمیشن و سایر اخاذی اذیت کننده و غیر منصفانه پرهیز نمایند.

ناگفته نماند که جهت حل اختلافات بین اعضای کنوانسیون به شمول کشورهای ساحلی و محاط به خشکه ایجاد یک محکمه بین المللی حقوق ابصار که مقر آن در شهر هامبورگ جرمنی قرار دارد، پیش بینی شده که به همه مشکلات و کشیدگی های مربوط به کنوانسیون به شمول حق ترانزیت کشورهای محاط به خشکه رسیدگی، قضایا را بررسی و بعد از تحقیقات لازم حکم خود را صادر می نماید.

قابل تذکر است که شمولیت و الحاق کشورهای محاط به خشکه به این کنوانسیون فرصت های مساعدی را برای شان فراهم می سازد و زمینه های مساعدی در جهت آوردن تسهیلات به ترانزیت کشورهای محاط به خشکه از طریق کشورهای مجاور ساحلی می باشد.

البته گفتنیست، زمانی که اینجانب در پست مشاوریت ارشد وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی افغانستان (۱۳۹۰-۱۳۹۲) توظیف بودم، بارها پیشنهاد نمودم که شمولیت و الحاق افغانستان به این کنوانسیون ها به سود و منفعت کشور ما می باشد، اما متأسفانه به این پیشنهادات حیاتی بنده، ترتیب اثر داده نشده و هیچ نوع اعتنایی در زمینه به عمل نیامد. مگر باز هم از پیشنهادات خود دفاع نموده اصرار می ورزم که تا هنوز فرصت از دست نرفته، و حالا هم ممکن است که جمهوری اسلامی افغانستان با این کنوانسیون های معتبر بین المللی؛ کنوانسیون ۱۹۶۵ و کنوانسیون ۱۹۸۲ که کنوانسیون های مهم جهانی به شمار می روند، و به سود کشور ماست، شمولیت و الحاق ورزد.

پایان