

تقابل برنامه آزادی دریانوردی آمریکا و ادعاهای حاکمیتی چین در دریای جنوبی چین

سیدهادی محمودی* عارفه راستگو افخم**

چکیده

اختلافات کشورهای حوزه دریای جنوبی چین، مدتهاست که توجه جامعه بین‌المللی را به خود جلب کرده است. دولت چین تلاش می‌کند از طرق مختلفی چون ممانعت از عبور کشتی‌های خارجی، ادعاهای حاکمیتی خود را به تثبیت برساند، اما با اعتراض شدید سایر قدرت‌های دریایی، به‌ویژه دولت آمریکا روبرو شده که تلاش می‌کند با اجرای برنامه «آزادی دریانوردی» مانع از شکل‌گیری عرف بین‌المللی جدید شود. مسلماً، دستاورد مقاله حاضر برای جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان یکی از کشورهای هدف در برنامه مذکور، خالی از فایده نیست. در این مقاله که مبتنی بر شیوه تحلیلی-توصیفی است، در صدد تبیین اختلافات منطقه و ارتباط میان برنامه آزادی دریانوردی و PSI هستیم. همچنین، این برنامه را به عنوان سازوکار اجرایی مؤثر در تضمین اجرای

*استادیار گروه حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)
h_mahmoudi@sbu.ac.ir
**دانش‌آموخته کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران
aridojin@gmail.com

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۱۰/۰۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۵/۳۰

مقررات حقوق بین الملل دریاها ارزیابی کرده و ضمن معرفی برنامه، دیدگاه خود را در خصوص مشروعیت یا عدم مشروعیت آن مطرح می‌کنیم.

واژه‌های کلیدی: صلاحیت خزنده، دریای جنوبی چین، برنامه آزادی دریانوردی، حل و فصل اختلافات.

۱. مقدمه

تا چندی پیش شرق دور از امن‌ترین و آرام‌ترین مناطق جهان به شمار می‌رفت، اما در سال‌های اخیر موضوع مناقشات دریایی در دریای جنوبی چین و سهم خواهی سرزمینی بین کشورهای مدعی، این منطقه را به یکی از کانون‌های بالقوه بحران در جهان مبدل کرده است. چین بزرگ‌ترین کشور ساحلی دریای جنوبی چین و نیز کشوری مهم در استفاده از دالان دریایی در این منطقه است؛ لذا علاقه‌مندی زیادی را برای صلح، ثبات و آزادی کشتیرانی در این دریا در مقایسه با هر کشور دیگری در جهان دارد. اکنون بزرگ‌ترین چالش کشورهای حوزه دریای جنوبی چین شامل، مالزی، فیلیپین، تایوان و ویتنام ادعای مالکیت حدود ۹۰ درصدی این پهنه آبی است که همین امر سبب شده پکن نه تنها بیشترین بهره‌برداری را از منابع غذایی و نفت این منطقه داشته باشند، بلکه طلا به‌دار بزرگ‌ترین خطوط کشتیرانی این منطقه نیز باشد. این پهنه آبی، بخشی از اقیانوس آرام به وسعت حدود ۳ و نیم میلیون کیلومتر مربع است که محدوده مرزهای آبی سنگاپور تا تنگه تایوان را دربر می‌گیرد و پس از پنج اقیانوس این دریا با صدها جزیره، بزرگ‌ترین ناحیه دریایی جهان محسوب می‌شود. به دلیل اهمیت دریاها از لحاظ اقتصادی و ژئوپلیتیکی، کشورهای ساحلی به‌ویژه کشور چین از گذشته تا به امروز تلاش کرده‌اند حوزه صلاحیت خود را در دریاها گسترش دهند تا بدین صورت بتوانند منافع اقتصادی خود را بهتر تأمین کنند؛ اما از آنجایی که توسعه مناطق دریایی

وابسته به کشورهای ساحلی، بالأخص در دریای جنوبی چین موجب محرومیت هر چه بیشتر قدرت‌های دریایی از دسترسی به دریای آزاد می‌شود، نتیجه منطقی این رقابت همواره تنش و نزاع بوده است. وضعیتی که امروزه در دریای جنوبی چین مشاهده می‌شود، نمونه بارز این تنش‌های قدیمی است. به دنبال همین تنش‌ها بود که فیلپین در سال ۲۰۱۳ دعوایی را علیه چین در دیوان دائمی داوری بین‌المللی مطرح کرد. با توجه به پیشروی‌های اخیر چین در دریای جنوبی چین، دولت آمریکا شروع به موضع‌گیری‌هایی در خصوص مسائل حاکمیتی در این دریا کرده که تحت عنوان «برنامه آزادی دریانوردی (Freedom of Navigation Program)» شناخته می‌شوند. نوشتار حاضر ضمن معرفی این برنامه و تبیین اهداف آن، به دنبال حل این مسئله اساسی است که اجرای برنامه توسط آمریکا تا چه حد مطابق یا مغایر با اصول و قواعد حقوق بین‌الملل است و در صورت مشاهده مغایرت چه راه حل مؤثری برای واکنش متقابل به برنامه وجود دارد؟ این مقاله تلاش می‌کند تا به بررسی ادعاهای چین در دریای جنوبی چین پرداخته و تعیین کند چه نوع اختلافاتی در منطقه مطرح شده و در نهایت درصد تبیین ارتباط میان برنامه آزادی دریانوردی و ابتکار امنیت اشاعه است. ضرورت بحث در خصوص ارتباط میان این دو مقوله از آن جهت است که بعضاً ابتکار امنیت اشاعه را برنامه‌ای عرفی قلمداد کرده‌اند. در پاسخ به مسئله اصلی، فرضیه ما آن است که برنامه آزادی دریانوردی آمریکا یک سازوکار اجرایی قوی و مؤثر در تضمین اجرای مقررات مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و عرف بین‌المللی است و به نظر می‌رسد تعارضی با قواعد و مقررات حقوق بین‌الملل نداشته باشد. محدوده و چارچوب آزادی یا به بیان دیگر، شرایط اعمال انواع آزادی‌ها در دریای آزاد را حقوق بین‌الملل به ویژه کنوانسیون‌های حقوق دریاها مقرر می‌کند. از جمله، شرط استفاده از دریای آزاد با اهداف صلح‌آمیز در ماده ۷۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تصریح شده است. در

ضمن، به موجب ماده ۴ کنوانسیون دریای آزاد ۱۹۵۸ و بند ۱ ماده ۸۷ و ماده ۹۰ کنوانسیون حقوق دریاها، هر کشوری حق دارد کشتی‌های تحت پرچم خود را برای دریانوردی به دریای آزاد روانه کند؛ بنابراین، نه تنها در کنوانسیون‌های حقوق دریاها، بلکه در هیچ سند دیگری مخالفت صریحی در برنامه آزادی دریانوردی با قواعد و مقررات حقوق بین‌الملل دریاها به‌ویژه در دریای جنوبی چین وجود ندارد. توجیه حقوقی مرتبط با این مسئله، آن است که آمریکا و نیز سایر کشورها با اجرای برنامه می‌توانند نقش معترض مستمر را ایفا نموده و از لازم‌الاجرا شدن قواعد عرفی احتمالی جدید علیه خود جلوگیری به عمل آورند و یا چنانچه اعتراض گسترده باشد، به‌طور کلی مانع شکل‌گیری قاعده جدید عرفی شوند. مقاله حاضر، به‌طور مستدل ادعاهای چین از جمله ادعای وجود حقوق تاریخی در دریای جنوبی چین را با اتکا به این استدلال اصلی که حقوق بین‌الملل معاصر، مشروعیتی برای حقوق تاریخی به عنوان دلیلی بر حاکمیت بر دریا نمی‌شناسد، به چالش می‌کشد. در نهایت، به نظر می‌رسد برنامه آزادی دریانوردی، اولییتی است که ایالات‌متحده در اجرای حقوق دریایی‌اش در نظر گرفته است و با اینکه ابتکار امنیت اشاعه نیز از جانب مقامات آمریکایی و با اهداف مبارزه با سلاح‌های کشتار جمعی مطرح گردیده، اما همچنان این برنامه آزادی دریانوردی است که نه تنها در دریای جنوبی چین بلکه در سایر آب‌های آزاد، حرف اول را می‌زند. با توجه به اهمیت فراوان موضوع، سابقاً پژوهش‌هایی در این راستا انجام گرفته که البته اکثراً جزو منابع خارجی بوده و در منابع داخلی توجه و تمرکز کمتری روی آن صورت گرفته است. در این نوشتار تلاش شده تا با تمرکز ویژه و دقیق بر دریای جنوبی چین، جنبه‌های منصفانه و غیرمنصفانه برنامه در این دریا از هم تفکیک شود. بدین ترتیب، می‌توان راه حل عملی و مؤثری برای مقابله با جنبه‌های غیرمنصفانه پیشنهاد کرد، نیز نقاط ضعف و قوت برنامه نمایان شده و در نهایت می‌توان دلایلی برای اثبات

مشروعیت یا عدم مشروعیت برنامه در دریای جنوبی چین، مطرح کرد که چنین دیدگاهی تا حدی متعادل به نظر می‌رسد. مقاله حاضر، ابتدا به وضعیت موجود در دریای جنوبی چین و ادعاهای چین در این دریا می‌پردازد، سپس ضمن معرفی برنامه آزادی دریانوردی، آن را در دریای جنوبی چین و به خصوص به عنوان راه حلی علیه افزون خواهی‌های دولت چین مورد توجه قرار می‌دهد.

۲. ادعاهای چین و وضعیت حاکم در دریای جنوبی چین

دریاها مهم ترین راه های ارتباطی میان ملتها می باشند؛ چرا که راهی ارزاتر از سایر دریاها بوده و مقدار حمل کالاها از طریق دریاها بسیار بیشتر از راه های زمینی و هوایی می باشد. (بحرینی و مجدزاده خاندانی، ۱۳۹۵: ۷۰) با توجه به این موضوع، مناقشات دریای جنوبی چین در حال حاضر روندی رو به گسترش از خود نشان می دهد. (خضری، ۱۳۹۱: ۷۴۴) دریای جنوبی چین، یک دریای نیمه بسته است که در قسمت جنوبی چین و تایوان، شرق ویتنام، غرب فیلیپین و شمال برونئی و مالزی قرار گرفته است. دولت‌های درگیر در اختلافات دریای جنوبی چین، عبارت‌اند از: چین، فیلیپین، برونئی، اندونزی، مالزی و ویتنام که همگی دول احاطه‌کننده دریای جنوبی چین بوده و در عین حال ادعاهای متعارضی دارند. درگیری‌های اخیر در دریای جنوبی چین، موجب احیای مفهوم «حقوق تاریخی (Historic or Historical Rights)» شده است. دولت چین بر جزایر واقع در دریای جنوبی چین و آب‌های اطراف آن‌ها ادعای حاکمیت دارد و مبنای ادعاهایش این است که اولین کشور کاشف و استفاده‌کننده از منابع آن بوده و همچنین اولین کشوری است که حاکمیت خود را به نحو مستمر و مداوم اعمال کرده است. از طرفی می‌دانیم که طبق ماده ۸۹ کنوانسیون حقوق دریاها، دریاهای آزاد شامل تمام آب‌هایی می‌شود که هیچ دولت ساحلی نمی‌تواند در آنجا به اعمال حقوق حاکمه

پیردازد. استدلال‌هایی که چین برای اثبات حاکمیت خود در دریای جنوبی چین مطرح می‌کند، عمدتاً بر مبنای مفهوم آب‌های تاریخی و نیز نقشه خطوط فاصله نه‌گانه قرار دارد. (PCA, 2016, paras. 200& 207) دیوان دائمی داوری آذر رأی ماهیتی اخیر خود میان فیلیپین و چین در خصوص ضمیمه هفتم کنوانسیون حقوق دریاها، یک رأی تاریخی صادر کرد. بر اساس ماده ۲۸۷ و ضمیمه هفتم از کنوانسیون ۱۹۸۲، رأی داوری، مشروعیت ادعاهای چین، اقدام به بهره‌برداری از منابع دریایی و اقدامات مربوط به اجرای قوانین چین در دریای جنوبی چین را زیر سؤال برده است. (Liu and Spangler, 2016:1) دیوان اگرچه بر این باور است که ماهیگیران چینی مدت مدیدی از جمله در مناطقی ماورای دریای سرزمینی پدیده‌های دریایی از آب‌های دریای جنوبی چین استفاده و بهره‌برداری کردند (PCA, 2016, p.109, para.258). اما پذیرش حقوق تاریخی برای چین، پای بندی چین به کنوانسیون حقوق دریاها را زیر سؤال می‌برد. در قضیه ماهیگیری (Case, ICJ Reports, 1974, p. 3, pp 27-28, 196-197 para. 62&54)، دولت‌های خواهان، یعنی بریتانیا و آلمان ادعا نکردند که ماهیگیری تاریخی از جانب آن‌ها بر اعلامیه ایسلند در خصوص منطقه ماهیگیری ارجح است، بلکه صرفاً ادعای حق دسترسی به منطقه را داشتند که کاملاً و اساساً با ادعای چین متفاوت است. بر همین اساس، ادعای چین، مبنی بر محدوده ماهیگیری مغایر با کنوانسیون ۱۹۸۲ است. اصل اساسی در کنوانسیون ۱۹۸۲ آن است که خشکی بر دریا حاکم می‌شود و ادعاهای مربوط به صلاحیت دریایی باید بر مبنای مالکیت پدیده‌های خشکی باشند. از سوی دیگر، چین، به خطوط فاصله نه‌گانه استدلال می‌کند که برای اولین بار در سال ۱۹۴۷ ایجاد شدند. از طرف دیگر، در خصوص مبنای دوم استدلالات

^{۳۱}. لازم به ذکر است دیوان دائمی داوری در دو مرحله اقدام به صدور رأی صلاحیتی و ماهیتی نموده است. رأی صلاحیتی در ۲۹ اکتبر ۲۰۱۵ و رأی ماهیتی در ۱۲ ژوئیه ۲۰۱۶ صادر گردیده است.

چین، یعنی نقشه خطوط فاصله نه‌گانه، باید به یک نکته کلیدی توجه داشت و آن، اینکه در حقوق بین‌الملل، نقشه مالکیت به همراه نمی‌آورد. اصلی که از رویه قضایی بین‌المللی و دکترین استخراج می‌شود، آن است که نقشه‌ها و اسناد مشابه، به‌خودی خود ارزش حقوقی ندارند. قضیه اختلاف مرزی میان بورکینافاسو و مالی که مورد قضاوت دیوان بین‌المللی دادگستری قرار گرفت، گواهی بر این ادعا است. دیوان در این پرونده اعلام می‌کند:

«نقشه‌ها فقط حاوی اطلاعات هستند و نمی‌توانند به‌خودی‌خود حقی

نسبت به سرزمین به همراه آورند (Dupuy & Dupuy, 2013: 133)»^{۳۲}

بر اساس دلایل پیش‌گفته، استدلال‌های چین برای اثبات حاکمیت در دریای جنوبی چین تماماً رد می‌شود. چین به لحاظ قانونی ملزم به رأی دیوان دائمی داوری است. چنانچه حکم داوری نتواند در بلندمدت موجب تغییر رویه چین شود، حاوی این پیام خواهد بود که اعمال مقررات حقوق بین‌الملل اختیاری است و همین مسئله حقوق بین‌الملل دریا را به عنوان ابزاری برای تضمین استفاده مسالمت‌آمیز، با ثبات و مشروع از دریا با چالش مواجه می‌کند.^{۳۳}

۳. معرفی برنامه آزادی دریانوردی آمریکا

از زمان تأسیس دولت آمریکا، این کشور مدعی وجود منافع اساسی خود در حفظ و حمایت از آزادی دریاها بوده و این وظیفه را بر عهده نیروهای نظامی خود قرار داده است. یکی از اصول جهانی که آمریکا و سایر دولت‌ها بابت آن وارد عرصه جنگ جهانی اول شدند، موضوع آزادی مطلق دریانوردی در دریاها بوده است. در

³². For more information See² Case Concerning the Frontier Dispute (Burkina Faso/Republic of Mali), ICJ Reports, 1986.

³³. For more Information See:³ Justin D. Nankivell, "Navigating Unsettled Waters: Introducing the Maritime Awareness Project", National Bureau of Asian Research, Washington, DC, April 14, 2016.

ادامه، از جمله موارد اعمال برنامه آزادی دریانوردی به‌ویژه در واکنش به ادعاهای چین، مندرج گردیده است.

ادعاهای دریایی افزون خواهانه	کشورهای مدعی
<p>ترسیم خطوط مبدأ مستقیم، اعمال حاکمیت بر فضای فوقانی منطقه انحصاری اقتصادی، اعمال محدودیت بر هواپیماهای خارجی که در محدوده منطقه شناسایی دفاع هوایی پرواز کرده و قصد ورود به فضای حاکمیتی چین را ندارند، تصویب قوانین داخلی مبنی بر جرم انگاری فعالیت‌های کاوش که از سوی خارجی‌ها در منطقه انحصاری اقتصادی انجام می‌گیرد، شرط کسب اجازه قبلی از سوی کشتی‌های جنگی خارجی برای ورود به دریای سرزمینی</p>	چین
<p>شرط کسب رضایت قبلی دولت هند برای انجام تمرینات نظامی و مانور در منطقه انحصاری اقتصادی</p>	هند
<p>اعمال محدودیت بر دولت‌های عضو کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ در خصوص عبور ترانزیتی از تنگه هرمز، ممنوعیت انجام فعالیت‌های نظامی خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی</p>	ایران

لیبی	ادعای حقوق تاریخی نسبت به خلیج سیدرا
فیلیپین	ادعا مبنی بر داخلی بودن آب‌های مجمع الجزایری
ویتنام	ترسیم خطوط مبدأ مستقیم، شرط اطلاع قبلی برای کشتی‌های خارجی به منظور ورود به دریای سرزمینی

فهرستی از برخی اقدامات انجام گرفته در برنامه آزادی دریانوردی از تاریخ ۱ اکتبر ۲۰۱۴ تا ۳۰ سپتامبر ۲۰۱۵ منتشر شده از سوی وزارت دفاع ایالات متحده در ۱۹ آوریل ۲۰۱۶
Source: www.policy.defense.gov/OSDP-Offices/FON/

۳.۱. زمینه‌های شکل‌گیری برنامه آزادی دریانوردی ایالات متحده

بعد از جنگ جهانی دوم و پایان یافتن عصر امپراتوری‌های استعمارگر، ادعاهای گسترده‌ای از جانب دول ساحلی بر دریاها مطرح شد (Rose, 1990: 81) که صلاحیت خزنده (Creeping Jurisdiction) نامیده می‌شود و تا دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ پیش رفت (Galdorisi, 1996: 401). منظور از صلاحیت خزنده، روندی است که از نیمه دوم قرن گذشته میلادی آغاز شده و به موجب آن، کشورهای ساحلی از جمله چین به طور پیوسته و روزافزون، دامنه صلاحیت‌های خود را در دریاها توسعه داده‌اند (رنجریان و صیرفی، ۱۳۹۴: ۱۲۳). از سوی دیگر، می‌دانیم که از زمان جنگ جهانی دوم تاکنون، ایالات متحده بزرگ‌ترین قدرت نظامی دریایی جهان تلقی می‌شود و لذا این کشور بیش از هر کشور دیگری در خصوص محدود شدن آزادی دریاها بالأخص در منطقه حساس شرق آسیا یعنی دریای جنوبی چین، حساسیت دارد. (رنجریان و صیرفی، ۱۳۹۴: ۱۲۴؛ رنجریان و صیرفی، ۱۳۹۱: ۴۳) لذا می‌توان گفت

که مداخله ایالات متحده در دریای جنوبی چین دو دلیل عمده دارد: اول، دلیل حقوقی که همان آزادی دریانوردی است (Etzioni, 2015:1) و دوم، دلیل سیاسی که همان ترس از سلطه گری (هژمونی) چین در دریای جنوبی چین است (Roach and Smith, 2012: 242).

۳.۲. اهداف اعمال برنامه آزادی دریانوردی آمریکا در دریای جنوبی چین در گذشته، عملیات آزادی دریانوردی، صرفاً به منظور به چالش کشیدن ادعاهای افزون خواهانه نسبت به دریاها صورت می گرفت، ولی امروزه با توجه به ادعاهای سلطه طلبانه چین در دریای جنوبی چین، به منظور پیش دستی کردن بر آن ادعاها انجام می گیرد و علت آن پافشاری چین بر وجود ابهامات در ادعاهایش نسبت به دریای جنوبی چین است. ادعاهای دریایی افزون خواهانه چین، ادعاهای دریایی است که طبق تفسیر آمریکایی (که لزوماً تمامی آن‌ها قابل قبول نیست)، مغایر یا ناقض صریح قواعد حقوق بین الملل دریاها در دریای جنوبی چین بوده و به طریقی آزادی دریانوردی را بدان نحو که در کنوانسیون حقوق دریاها انعکاس یافته است، محدود می سازد. طبق برنامه مذکور، آزادی دریانوردی مفهومی گسترده تر از دریانوردی و پرواز بر فراز دریا را شامل می شود. در بیانیه ریاست جمهوری آمریکا، ضمن اشاره به برنامه آزادی دریانوردی آمده است که:

«ایالات متحده، حقوق و آزادی های خود را در مورد دریانوردی و پرواز بر فراز دریای آزاد، به طوری که با توازن منافع انعکاس یافته در کنوانسیون حقوق دریاها منطبق باشد، در سطح جهانی اعمال و استیفا خواهد کرد؛ اما دولت ایالات متحده، به اعمال یک جانبه دولت های دیگر که حقوق و آزادی های جامعه بین المللی در زمینه دریانوردی و پرواز بر فراز دریای آزاد

تقابل برنامه آزادی دریانوردی آمریکا و ادعاهای حاکمیتی چین... ۲۸۳

و نیز دیگر آزادی‌های دریای آزاد را محدود می‌سازند، رضایت ضمنی نخواهد

داد. (Statement on United States Oceans Policy, 1983)

بدین ترتیب، نخستین ملاحظه آمریکا در برابر ادعاهای دریایی چین که آن‌ها را غیرقانونی می‌داند، این است که به طور رسمی به آن‌ها اعتراض کند. (رنجریان و صیرفی، ۱۳۹۴: ۱۳۴) از حیث حقوق بین‌الملل عرفی، کارکرد برنامه آزادی دریانوردی در دریای جنوبی چین آن است که در برابر تحولات حقوق عرفی دریاها، به آمریکا و سایر اجراکنندگان این برنامه وضعیت معترض مستمر ببخشد. حال در شرایطی که کنوانسیون حقوق دریاها هیچ ضمانت اجرای قوی برای اعمال دقیق مقررات خود ندارد، شاید بتوان گفت اعمال برنامه آزادی دریانوردی گزینه مناسبی برای تضمین اجرای حقوق و آزادی‌های دریانوردی در دریای جنوبی چین محسوب می‌شود که در بخش بعدی به این موضوع پرداخته می‌شود.

۴. ارزیابی برنامه آزادی دریانوردی آمریکا در پرتو حقوق بین‌الملل با تمرکز بر

دریای جنوبی چین

به منظور کنکاش در مورد مشروعیت یا عدم مشروعیت برنامه آزادی دریانوردی آمریکا در دریای جنوبی چین، لازم است این برنامه در پرتو قواعد و مقررات حقوق بین‌الملل (مشخصاً منابع حقوق بین‌الملل) مورد موشکافی واقع گردد. لذا در این راستا، ضروری است جایگاه برنامه آزادی دریانوردی را پیش از هر چیز ابتدا در کنوانسیون حقوق دریاها، به عنوان مهم‌ترین سند بین‌المللی در عرصه حقوق دریاها، مورد بررسی قرار دارد. پس از آن به ارزیابی برنامه در پرتو حقوق عرفی، رویه قضایی و نیز رویه کشورها پرداخته خواهد شد تا مشخص شود این برنامه تا چه اندازه مورد قبول جامعه بین‌المللی واقع شده است.

۴.۱. برنامه آزادی دریانوردی در پرتو کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲

تا قبل از تدوین کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، دولت‌ها تلاش بسیاری در تدوین مقررات بین‌المللی حاکم بر آب‌ها نمودند که از جمله حاصل این تلاش‌ها، کنوانسیون‌های ژنو ۱۹۵۸ بود. به موجب ماده ۲ کنوانسیون ژنو در مورد دریای آزاد ۱۹۵۸، دریای آزاد به روی کلیه دولت‌ها اعم از ساحلی و غیرساحلی گشوده است و هیچ دولتی نمی‌تواند ادعای مشروعی به منظور حاکمیت بر قسمتی از آن داشته باشد. نیز طبق ماده ۵۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، هر دولتی اعم از ساحلی و غیرساحلی، حق دارد کشتی‌هایی را که پرچم آن دولت را برافراشته‌اند، به کشتیرانی در دریای آزاد بگمارد. طبق این ماده، کشتیرانی از حقوق مسلم کلیه کشورها به شمار آمده است و به طور کلی، کشتی‌ها تابع مقررات دولتی هستند که پرچمش را برافراشته‌اند (قانون پرچم). علی‌رغم شناسایی حق کشتیرانی در دریای آزاد، هیچ دولتی نمی‌تواند ادعای حاکمیت، مالکیت و یا صلاحیت انحصاری بر آن منطقه را بنماید. برای مثال، کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می‌کند:

«ادعای حاکمیت هر دولتی بر قسمتی از دریای آزاد بی‌اعتبار است (UNCLOS, art. 89)»

از مقررات فوق، چنین استفاده می‌شود که هیچ دولتی جز صاحب پرچم نمی‌تواند بر روی کشتی در دریای آزاد اعمال صلاحیت کند. این ناحیه، شامل منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و دریای آزاد است. در خصوص منطقه مجاور نیز تنها محدودیتی که در آن به آزادی دریانوردی وارد می‌آید، الزامات ماده ۳۳ کنوانسیون حقوق دریاها در خصوص قوانین گمرکی، مالی، بهداشتی، مهاجرتی و قوانین و مقررات در قلمرو و یا در دریای سرزمینی دولت ساحلی است. (موسوی و موسوی و جدیدی، ۱۳۹۱: ۱۵۱) در ارتباط با منطقه انحصاری اقتصادی، طبق ماده ۵۶ کنوانسیون حقوق دریاها، دولت ساحلی در این منطقه از حقوق حاکمه نسبت به

منابع طبیعی زنده و غیرزنده برخوردار است و می‌تواند صلاحیت خود را نسبت به جزایر مصنوعی، تأسیسات و بناها، تحقیقات علمی دریایی و حمایت و حفاظت از محیط زیست دریا، اعمال نماید. البته در راستای این حقوق و تکالیف، دولت ساحلی باید به حقوق و تکالیف سایر دولت‌ها نیز توجه نماید. (موسوی و موسوی و جدیدی، ۱۳۹۱:۱۵۱) یکی از این حقوق، آزادی دریانوردی است که در ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها بدان اشاره شده است. بدین ترتیب ملاحظه می‌شود که کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ به تفصیل و با حساسیت ویژه‌ای به موضوع آزادی دریانوردی پرداخته و به هیچ‌وجه اعمال هرگونه محدودیتی را به غیر از آنچه در کنوانسیون ذکر شده، نمی‌پذیرد.

۴.۲. برنامه آزادی دریانوردی در پرتو عرف بین‌المللی

غالب حقوقدانان بین‌المللی، هنگام بحث در مورد حقوق بین‌الملل عرفی، اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری را سرآغاز کار خود قرار می‌دهند. (زرنشان، ۱۳۹۳:۳۶) عقیده‌ای که میان اکثر حقوقدانان وجود دارد، آن است که مقررات مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، از جمله مقررات مربوط به دریای آزاد و آزادی کشتیرانی، تجلسی بارز مقررات عرفی می‌باشند و یا حداقل مبنای شکل‌گیری عرف را به نمایش می‌گذارند.^۳ برای مثال، می‌توان به قضیه فعالیت‌های نظامی و شبه نظامی ایالات متحده در نیکاراگوئه اشاره داشت. در این رأی دیوان خاطر نشان می‌کند که آزادی دریانوردی در منطقه انحصاری اقتصادی و نیز مناطق ماورای دریای سرزمینی تضمین شده است و در محدوده دریای سرزمینی نیز که حاکمیت دولت ساحلی وجود دارد، حق عبور بی‌ضرر برای سایر کشتی‌ها وجود دارد و

³ . For another view, see C. Olive⁴, **The Rule of Law at Sea-Uncustomary International Law**, (unpublished manuscript presented at the 1982 Annual Meeting of the Section of International Law, American Bar Association).

کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ در این رابطه چیزی جز قواعد عرفی را تدوین نکرده است. (Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and)
 (against Nicaragua, ICJ Reports, para. 111-112. چنین اظهاراتی در قضیه قطر-بحرین در نزد دیوان بین‌المللی دادگستری نیز مشاهده می‌شود (Case Concerning Maritime Delimitation and Territorial Questions Between Qatar and Bahrain, ICJ Reports, 2001, para. 109-110). خاصیت جایگزینی قواعد عرفی، یکی از ویژگی‌های این قواعد در عرصه تنظیم روابط بین‌الملل است. هنگامی که قواعد عرفی در چارچوب یک معاهده تدوین شده باشند و معاهده مزبور، قدرت اجرایی نیافته و یا بر سر اجرای آن مانعی به وجود آمده باشد، قاعده عرفی مدون شده که به حیات خود ادامه داده است، مستقل از قالب قراردادی، روابط میان اعضای معاهده مزبور را سازمان داده و مانع از به وجود آمدن خلأ حقوقی خواهد شد و چنین قابلیت جایگزینی برای عرف به نظر می‌تواند ویژگی مثبتی برای آن در قبال معاهدات باشد. (زرنشان، ۱۳۹۲:۳۱) با بررسی رویه دولت‌ها به عنوان عنصر مادی عرف و نیز در نظر داشتن موضع‌گیری‌هایی که به صورت رسمی و شفاهی (به عنوان اعتقاد حقوقی) راجع به برنامه آزادی دریانوردی کرده‌اند، می‌توان ملاحظه نمود که اصل آزادی دریانوردی به عنوان شالوده اصلی برنامه آزادی دریانوردی، در عرصه عرف بین‌المللی نیز مورد پذیرش قرار گرفته و در موارد متعددی از جمله آرای مراجع بین‌المللی بدان استناد شده است. در ذیل، به موضع‌گیری‌ها و رویه تعدادی از دولت‌ها که جزو دولت‌های بزرگ و تأثیرگذار در عرصه دریایی هستند، اشاره می‌شود.

ایالات متحده: از قرن ۲۱ به بعد، موضوع دریای جنوبی چین تبدیل به نگرانی جدی برای ایالات متحده شد؛ به‌ویژه بعد از معاهده مودت و همکاری در جنوب شرق آسیا در ژوئیه ۲۰۰۹، ایالات متحده تصمیم به اتخاذ سیاست مداخله‌جویانه

گرفت. این کشور، در ژوئن ۲۰۱۰، در جریان نهمین کنفرانس امنیت در آسیا-پاسیفیک که در سنگاپور برپا شد، اعلام داشت، اختلافات سرزمینی به عنوان عامل نگران‌کننده‌ای بر سر راه آزادی دریانوردی در دریا و توسعه اقتصادی مطرح می‌شود و اعضای شرکت‌کننده را بر دسترسی آزاد به دریای جنوبی چین تشویق می‌کند و مدعی است واشنگتن در موضع مخالف هر نوع اقدامی که هدفش ممانعت به عمل آوردن از هر فعالیت اقتصادی در منطقه باشد، قرار می‌گیرد (Storey, 2010).

ژاپن: از زمان سلسله چینگ، ژاپن تسلط خود بر دریای جنوبی چین را از طریق چپاول منابع طبیعی و اشغال و تصرف جزایر آن آغاز کرد و این وضعیت تا شکست ژاپن در جنگ جهانی دوم و بازپس‌گیری جزایر اشغال شده، ادامه داشت. ژاپنی‌ها معتقدند ثبات در آب‌های مجاور این جزایر از موضوع ثبات در آسیا تفکیک‌ناپذیر است. در سال‌های اخیر ژاپن در تمرین‌های نظامی متعدد شرکت کرده و غالباً کشتی‌های جنگی را تحت عنوان مبارزه علیه جنایات فراملی به دریای جنوبی چین اعزام داشته است؛ مانند دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر و مهاجرت‌های غیرقانونی و در این راستا حتی می‌توان شاهد همکاری ژاپن با فیلیپین و ویتنام بود. در ۲۷ سپتامبر ۲۰۱۱، ژاپن و فیلیپین بیانیه مشترکی در خصوص تقویت همکاری‌های نظامی امضا کردند و همین رویداد در ۲۴ اکتبر ۲۰۱۱ میان ژاپن و ویتنامی‌اش اتفاق افتاد، با تأکید بر این موضوع که نگرانی دو کشور در خصوص دریای جنوبی چین مشترک بوده و لازم است قواعدی وضع گردد و از چین خواسته شود تا وارد مذاکره گردد. نظارت بر قواعد نیز امری است که باید از خلال همکاری تمام دولت‌های منطقه حاصل شود (Yang, 2012:138).

هند: این کشور از سال ۱۹۹۱ سیاست «Look East» یا «نگاه بر شرق» را در پیش گرفته که بر اساس آن اصلاحات اقتصادی‌اش را از خلال همکاری اقتصادی با

کشورهای جنوب شرق آسیا محقق می‌سازد و در عین حال حضور استراتژیک خود را در منطقه گسترده‌تری کند و بدین ترتیب توجه هند به دریای جنوبی چین سوق داده می‌شود (Majumdar, 2013, 242). در سال‌های اخیر نیروهای نظامی هند تحت عنوان تمرینات مشترک نظامی با تعدادی از دولت‌های منطقه وارد دریای جنوبی چین شده‌اند. پیشرفت هند در همکاری‌های نظامی با دول منطقه، این کشور را قادر می‌سازد که نه تنها با تمرینات نظامی دو یا چندجانبه بلکه از خلال انعقاد موافقت‌نامه در خصوص همکاری‌های نظامی، دزدی دریایی، خرید و فروش اسلحه، تبادل اطلاعات، آموزش‌های نظامی و غیره، بر سایر دول منطقه اثر بگذارد.

روسیه: روسیه نسبت به سیاست اتخاذی چین تحت عنوان یک کمربند، یک جاده سوزن نشان می‌دهد. این کشور در خصوص اختلافات موجود در دریای جنوبی چین به نفع یا ضرر هیچ کشوری موضع نمی‌گیرد اما از آزادی دریانوردی حمایت کرده و از جمله بر آزادی پرواز بر فراز دریا و حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات میان دول منطقه تأکید می‌ورزد (Thayer, 2016)؛ به عبارت دیگر، آنچه روسیه با آن مخالفت می‌کند، موضوع آزادی دریانوردی و یا حتی برنامه آزادی دریانوردی نیست، بلکه این کشور مخالف دخالت دول غیرمنطقه‌ای از جمله ایالات متحده برای حل و فصل اختلافات است، زیرا معتقد است دخالت سایر دولت‌ها می‌تواند به بحرانی شدن اختلافات ختم شود. با این حال، روسیه بر حقوق خود ناظر بر آزادی دریانوردی تأکید می‌کند و این حقی است که برای دول غیر منطقه‌ای نیز در دریای جنوبی چین وجود دارد. به همین دلیل، ادعای این کشور مبنی بر عدم مداخله کشورهای ثالث غیرمنطقی و تبعیض‌آمیز است.

فرانسه: وزیر امور خارجه این کشور، ژان لودریان (Jean-Yves Le Drian) در اجلاس «Shangri-la Dialogue» که در ۵ ژوئیه ۲۰۱۶ برگزار شد، قصد

این کشور را بر همکاری با اتحادیه اروپا برای اجرای آزادی دریانوردی در دریای جنوبی چین نشان داد و هدف این کشور، حضور مستمر و محسوس در منطقه اعلام شد (Chen, 2016). دخالت یک دولت قدرتمند فرا منطقه‌ای دیگر می‌تواند ضعیف‌تر شدن موضع چین را به ویژه بعد از صدور رأی داوری فیلیپین و چین به همراه داشته باشد. در واقع مداخله فرانسه از یک نگرانی موجود در اتحادیه اروپا نشأت می‌گیرد و آن اینکه گسترده‌تر شدن ادعاهای چین می‌تواند بحرانی جدی را در مسیر راهبری جهانی و حکومت قانون ایجاد کند که آثار فرا منطقه‌ای به دنبال خواهد داشت. فرانسه اولین کشور عضو اتحادیه اروپاست که به عضویت معاهده مودت و همکاری در جنوب شرق آسیا پیوسته است. این کشور همچنین شبکه‌ای از همکاری‌های استراتژیک را با سایر کشورها مانند ژاپن، استرالیا، هند، اندونزی و سنگاپور حفظ و اعمال می‌کند.

انجمن ملل آسیای جنوبی (آ.سه. آن): برخی دولت‌های عضو آ.سه. آن راهبردی را اتخاذ کرده‌اند که طبق آن از دول فرا منطقه‌ای برای مداخله در مسائل موجود در دریای جنوبی چین دعوت به عمل می‌آورند. بر همین اساس، سعی دارند اقدامات و فعالیت‌های قدرتمندانه چین را با مساعدت دولی چون ایالات متحده و ژاپن خنثی کنند. آ.سه. آن در حالی که سیاست یکپارچه‌ای را علیه چین اتخاذ می‌کند، از حضور نظامی ایالات متحده در حوزه آسیا- پاسیفیک استقبال می‌کند و روابط همکاری محورانه متعددی را در زمینه امور نظامی و دفاعی توسعه می‌بخشد. وزیر دفاع مالزی (Lowe, 2015) در نشست وزرای دفاع در آ.سه. آن، گشت زنی‌های ایالات متحده را بسیار مهم ارزیابی کرد و اشاره داشت کشورهای منطقه باید حق خود را با انجام عملیات در آب‌های بین‌المللی تحقق بخشند. تنها هشدار که وی می‌دهد آن است که چین و ایالات متحده به منظور تضمین عدم به وجود آمدن

مخاطرات جدید در منطقه با هم همکاری کنند (Moss, 2015). وزیر دفاع ژاپن، «گن ناکاتانی (Gen Nakatani)» بیان می‌کند:

«ضروری و حیاتی است که به تضمین اصول اساسی حقوق بین‌الملل پردازیم، از جمله آزادی دریانوردی و پرواز بر فراز دریای جنوبی چین. ما از اقدامات اخیر ایالات متحده حمایت می‌کنیم. (Press Conference by the Defense Minister)» (Nakatani, 2015)

همان‌طور که در فوق اشاره گردید، یک همکاری گسترده بین‌المللی به ویژه از جانب دولت‌های بزرگ در حمایت از ایده مطروحه در برنامه آزادی دریانوردی وجود دارد. با توجه به استقبال دولت‌های دریایی بزرگ و نیز سکوت سایر دولت‌ها، می‌توان بر این عقیده بود که رویه‌ای عام، متحدالشکل و پیوسته در این خصوص شکل گرفته است که همراه با باور حقوقی به الزام آور بودن آن است. هر چند در عمل این برنامه از یک‌جانبه‌گری‌های آمریکایی نیز در امان نیست و بعضاً مورد سوءاستفاده‌ها قرار می‌گیرد و همین موضوع می‌تواند نگرانی سایر دولت‌ها به ویژه دولت‌های کوچک یا ضعیف را برانگیزد، به همین دلیل، در پایان این نوشتار راه‌حل‌هایی برای مقابله با این یک‌جانبه‌گرایی پیشنهاد می‌شود.

۴.۳. برنامه آزادی دریانوردی در پرتو رویه قضایی و دکترین

یکی از توجیهاتی که در اجرای برنامه آزادی دریانوردی بکار گرفته می‌شود، دکترین استیفای حقوق است. طبق دکترین مطروحه یک دولت می‌تواند حقی را که دولت دیگری به ناروا تضييع یا انکار کرده، از طریق استیفای آن حق، تأیید کند و مکلف نیست به لحاظ انکار دولت دیگر، از اعمال حقوق خود خودداری کند و منظور از حق در اینجا حق آزادی دریانوردی است. این دکترین از رهگذر رویه قضایی در قضیه تنگه کورفو وارد حقوق موضوعه شد. همان‌طور که می‌دانیم، قضیه

مذکور از آنجا آغاز شد که در پی عبوردو ناو جنگی انگلیسی از دریای سرزمینی آلبانی در تنگه کورفو و شلیک آتشبار ساحلی آلبانی به آنها و اعتراض انگلیس به این اقدام (Corfu Channel Case, PLEADINGS, P.2, Para.9)، دولت آلبانی مدعی شد که کشتی‌های خارجی فقط با اجازه قبلی آلبانی حق عبور از دریای سرزمینی این کشور را دارند. در واکنش به این موضع‌گیری، دولت انگلیس ضمن تأکید بر حق عبور بی‌ضرر از تنگه، اعلام کرد که اگر آتشبارهای ساحلی آلبانی مجدداً در کورفو به کشتی‌های جنگی این کشور شلیک کنند، علیه آنها متوسل به زور خواهد شد. سپس در تاریخ ۲۲ اکتبر ۱۹۴۶ چند ناو انگلیسی برای تشخیص اینکه آیا دولت آلبانی تعهدات خود را رعایت می‌کند یا خیر (رنجبریان و صیرفی، ۱۳۹۴: ۱۳۵) مأمور شدند از دریای سرزمینی آلبانی در شمال تنگه کورفو عبور کنند. در حین عبور کشتی‌ها، دو ناوشکن در اثر برخورد با مین، دچار تلفات و صدمات شدید شدند. در پی این رخداد، نیروی دریایی انگلیس با اعزام چندین ناو مین روب، در ۱۲ و ۱۳ نوامبر ۱۹۴۶ در آب‌های سرزمینی آلبانی در تنگه کورفو، عملیات مین‌روبی انجام داد. سرانجام، این واقعه منجر به طرح دعوای انگلیس علیه آلبانی در دیوان بین‌المللی دادگستری شد. نکته کلیدی اینجاست که دیوان در رأی ۹ آوریل ۱۹۴۹ در مورد عبور ناوهای جنگی انگلیس در ۲۲ اکتبر ۱۹۴۶ چنین اظهار عقیده کرد که این مأموریت به منظور تأیید حقی انجام شده که به ناروا انکار شده است؛ به عبارت دیگر، عبور، «بی‌ضرر» تلقی شده و از لحاظ قانونی صحیح بوده است. (Corfu Channel Case, p. 4 at p. 30) بنابراین عبور ناوهای انگلیسی از تنگه کورفو را می‌توان پیش‌نمونه اقدامات عملیاتی برنامه آزادی دریانوردی آمریکا دانست.^۱ در قضیه کشتی بخار ویمبلدون نیز که در ۱۷ اوت ۱۹۲۳ در

^۱ . باید این نکته را مورد توجه قرار داد که دیوان بین‌المللی دادگستری در این رأی عبور انگلیس از تنگه کورفو و نه عملیات مین‌روبی را مورد تأیید قرار داد و اتفاقاً انگلستان را به خاطر عملیات مین‌روبی محکوم به تجاوز به حاکمیت

دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی به عنوان موضوع اختلاف میان فرانسه و دیگران علیه آلمان مطرح شد، تصمیم دیوان به یکدست شدن قواعد حاکم بر کانال‌های بین‌المللی (سوئز، پاناما و کیل) کمک فراوانی کرد و وضعیت بین‌المللی آن‌ها را که مبتنی بر عبور آزاد است، تقویت نمود. (Wimbledon Case, PCIJ, Series A, No.1, p.25&26. در قضیه کشتی لوتوس نیز دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی، اعلام می‌دارد:

«جز در موارد خاصی که حقوق بین‌الملل مشخص کرده، کشتی‌ها در دریای آزاد تابع هیچ قدرتی نیستند جز قدرت کشوری که پرچم آن را برافراشته‌اند. بر اساس اصل آزادی دریاها، یعنی نبود حاکمیت سرزمینی در دریای آزاد، هیچ کشوری نمی‌تواند در مورد کشتی‌های خارجی اعمال صلاحیت قضایی نماید. (Lotus (Series A, No.10, p.22. Case, PCIJ,

با توجه به نکات فوق، ملاحظه می‌شود که در رویه قضایی و نیز دکتین، بر اصل آزادی دریانوردی در مناطقی که حاکمیت دولتی وجود ندارد، تأکید شده است و با توجه به اثبات مشروعیت برنامه در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ و نیز عرف بین‌المللی، این نتیجه حاصل می‌شود که محتوای برنامه آزادی دریانوردی از منظر حقوق بین‌الملل و مشخصاً منابع حقوق بین‌الملل، مورد تأیید و مقبولیت نسبی است.

۵. ارتباط میان برنامه آزادی دریانوردی و ابتکار امنیت اشاعه در دریای جنوبی چین
ابتکار امنیت اشاعه (Proliferation Security Initiative) که در ۳۱ مه ۲۰۰۳ از سوی جرج بوش مطرح گردید، به دنبال پوشش خلأهای حقوقی

آلبانی کرد. برای اطلاعات بیشتر، ن.ک: بلز، چیکاوا (۱۳۸۷)، چکیده رویه قضایی در حقوق بین‌الملل عمومی، ترجمه همایون حبیبی، انتشارات دانشگاه علامه طباطبائی، چاپ اول، ص ۶۶.

کنوانسیون‌های بین‌المللی عدم اشاعه سلاح‌های کشتار جمعی (هسته‌ای، شیمیایی و زیستی)، سیستم‌های پرتاب و مواد مرتبط است. (داداش نیا کاسمانی، ۱۳۹۱: ۲) در توصیف و تشریح ماهیت برنامه آزادی دریانوردی، موضوعی که به ذهن خطور می‌کند، موضوع عرفی بودن یا نبودن برنامه PSI است. سؤال مهمی که در اینجا مطرح می‌شود آن است که آیا ابتکار امنیت اشاعه می‌تواند دلیل محکمی برای اثبات این ادعا باشد که عرف جدیدی جایگزین عرف سابق (آزادی دریانوردی) شده است؟ عده‌ای از حقوقدانان آمریکایی معتقدند از خلال ابتکار امنیت اشاعه، مسدود کردن مسیر کشتی‌هایی که در دریای آزاد بدون پرچم حرکت می‌کنند به منظور جستجو و توقیف سلاح‌های کشتار جمعی و سایر سلاح‌های مرتبط، عرفی شده و یا در حال تبدیل شدن به عرف است (Doolin, 2006: 29-57). این ادعا می‌تواند تهدیدی علیه آزادی دریانوردی باشد که میراث ایده گروسیوس بوده و برای قرن‌ها توسط دولت‌ها حمایت شده است و در صورت اثبات عرفی بودن، آزادی دریانوردی به عنوان قاعده‌ای عرفی را کنار خواهد زد. در حال حاضر، اقداماتی که در قالب PSI انجام می‌شوند، شکل و سازوکاری غیررسمی داشته و لذا هیچ الزام حقوقی در پیروی از این ایده وجود ندارد. حمایت گسترده از PSI و شرکت دولت‌ها در اجرای آن، سبب شده تفسیری از این طرح مبنی بر عرفی بودن آن مطرح شود. در این راستا، استدلال‌ها بر این اساس است که دولت‌ها کنوانسیون‌هایی که اشاعه سلاح‌های کشتار جمعی را جرم انگاری و ممنوع اعلام می‌کنند، امضا کرده‌اند و در همین راستا شورای امنیت قطعنامه ۱۵۴۰ را صادر کرده است. در این قطعنامه اعلام شده، دولت‌ها باید از فراهم کردن هرگونه کمک و مساعدت به بازیگران غیردولتی که تلاش می‌کنند سلاح‌های هسته‌ای، شیمیایی یا بیولوژیکی و نیز ابزارهای تحویل آن‌ها را تولید، درخواست و گسترش داده یا تحت مالکیت خود در آورده و یا به انتقال و حمل آن‌ها بپردازند، خودداری کنند. (UN Security Council,)

Resolution 1540, 2004) اما ایرادات و اشکالاتی که در این استدلال وجود دارد آن است که فقط ۶۶ کشور در نشستی در پشت درهای بسته در ۲۳ ژوئن سال ۲۰۰۶ حمایت خود را از PSI نشان دادند، اما فهرست کشورهای شرکت‌کننده به‌طور دقیق هیچ‌گاه در دسترس قرار نگرفت و بنابراین مفهوم دولت‌های حامی (Supporting State) با ابهام روبه‌روست. در ضمن از آنجایی که منطق نرم و انعطاف‌پذیری بر همکاری‌ها در این زمینه حاکم است، ممکن است بسیاری از کشورها با ایالات متحده در توقیف کشتی‌ها همکاری نکنند. نیز اگرچه تعداد کثیری از دولت‌ها تمایل دارند خود را در جنبه‌های مختلف PSI درگیر کنند، با این حال حمایت از آن در آسیا همچنان کم‌رنگ است. همچنین PSI از حمایت سیستم ملل متحد برخوردار نیست؛ با اینکه شورای امنیت قطعنامه ۱۵۴۰ را تصویب کرده، ولی در آن صرفاً تکامل حقوق بین‌الملل عرفی را در خصوص پذیرش بازرسی و متوقف ساختن کشتی‌ها در دریای آزاد برای یافتن سلاح‌های کشتار جمعی تقویت می‌کند؛ بنابراین قطعنامه نتوانست کار خاصی را در این مورد پیش ببرد، زیرا تنها بر بازیگران غیردولتی متمرکز شده و صریحاً اجازه توقیف یا هر اقدامی را خارج از چارچوب حقوق بین‌الملل کنونی نمی‌دهد. بر همین اساس، توقیف کشتی‌هایی‌تواند نوعی تخلف از مقررات حقوق بین‌الملل و اقدامی جنگی محسوب شود. در نهایت مهم‌ترین دلیلی که با استناد به آن می‌توان عرفی بودن PSI را رد کرد، رفتار ایالات متحده به عنوان دولت مطرح‌کننده آن بوده است؛ زیرا همچنان این کشور حمایت‌های همه‌جانبه خود را از آزادی دریانوردی در جای‌جای نقاط عالم و بالأخص دریای جنوبی چین، به عمل آورده و هر رفتاری را که مغایر با آزادی دریانوردی باشد، پاسخ می‌دهد. در همین مورد، اشکال بزرگی که متوجه آمریکا است، وجود عملکرد ضدونقیض آن از طریق اصرار ورزیدن بر اجرای طرح PSI است؛ به عبارت دیگر، آمریکا، دلیل حقوقی متقنی برای اثبات الزام‌آور بودن

طرح مزبور ندارد؛ رویه دولت‌ها در این زمینه ناهماهنگ است و چنانچه کشوری تن به اجرای آن می‌دهد، از روی عدم تمایل و بیشتر بابت فشارهای سیاسی وارده از سوی آمریکا است؛ بنابراین، هیچ قاعده معاهده‌ای و عرفی وجود ندارد که در دریای آزاد، اجازه ورود به کشتی بدون رضایت کشور صاحب پرچم، اعطا شده باشد. با همه این احوال، خود این کشور نیز با تأکید فراوان خود برای اجرای برنامه آزادی دریانوردی در دریای جنوبی چین، به‌طور ضمنی معترف به عرفی بودن اصل آزادی دریانوردی و اولویت اجرای آن نسبت به PSI می‌شود؛ چرا که عدم اجرای طرح PSI شاید تنها سرزنش کشورها را از جانب آمریکا به دنبال داشته باشد، اما زیر پا گذاشتن اصل آزادی دریانوردی که دارای پشتوانه‌ای عرفی و کنوانسیون است، نه تنها واکنش پرسروصدای آمریکایی‌ها، بلکه اعتراض سایر قدرت‌های دریایی از جمله خود چین را به دنبال دارد. لذا آمریکا باید یکبار برای همیشه به بی‌اعتباری طرحی که مبتکرش بوده، اعتراف کند و این عملکرد ضدونقیض را از بین ببرد.

۶. راه حل عملی مقابله با اقدامات یک‌جانبه برنامه آزادی دریانوردی در دریای

جنوبی چین

به موجب کنوانسیون حقوق دریاها، کشتی‌های متعلق به تمام دولت‌ها از حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی برخوردار هستند. (UNCLOS, art. 17) حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی برای کشتی‌های خارجی در واقع در خلال تمام دوره‌ای که مفهوم دریای سرزمینی شکل می‌گرفت، به‌طور گسترده‌ای مورد قبول بوده است. در خصوص حق دریانوردی در منطقه انحصاری اقتصادی نیز، کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ مقرر می‌کند:

«در منطقه انحصاری اقتصادی تمام دولت‌ها اعم از ساحلی یا محصور در خشکی از آزادی‌های مقرر شده طبق ماده ۸۷ برخوردار هستند یعنی آزادی دریانوردی و پرواز و نیز نصب کابل‌های زیردریایی و خطوط لوله و نیز سایر استفاده‌های مشروع از دریا به موجب حقوق بین‌الملل که مربوط به این آزادی‌ها باشد مانند فعالیت‌های مربوط به در آب انداختن کشتی‌ها، به‌کارگیری هواپیماها و نصب کابل و لوله‌های زیر آب که مطابق با سایر مقررات این کنوانسیون باشد.» (UNCLOS, art. 58)

نظر به آنچه گفته شد، برنامه آزادی دریانوردی اگرچه با استقبال و حمایت کشورهای روبرو بوده است، اما در جنبه‌هایی از برنامه دیدگاه‌های یک‌جانبه آمریکا به چشم می‌خورد که لازم است بدان‌ها پاسخ مناسب داده شود تا بدین طریق، آمریکا نتواند به بهانه اعمال مقررات حقوق دریایا و در اصل استفاده ابزاری از کنوانسیون ۱۹۸۲، به‌ویژه در دریای جنوبی چین منافع استراتژیک خود را بر حقوق سایر دولت‌ها غالب کند. برای مثال، آمریکایی‌ها عبور ناو جنگی از دریای سرزمینی را آزاد می‌دانند و در قالب برنامه آزادی دریانوردی سعی در تحمیل این دیدگاه دارند. اینک این مسئله مطرح است که چگونه باید به آن بخش از اقدامات عملیاتی برنامه آزادی دریانوردی که بی‌طرفانه نیست، واکنش نشان داد؟

در کنار اعتراض دیپلماتیک به اقدامات عملیات یک‌جانبه، باید به یک راه حل عملی و میانه توسل جست. برای مثال، در خصوص عبور ناوهای جنگی از دریای سرزمینی که چین آن را مشروط به اجازه قبلی دانسته و آمریکا عبور را آزاد می‌داند، می‌توان طبق اصل برابری حاکمیت دولت‌ها این راه حل میانه را برگزید که در هر مورد اراده و تصمیم دولت ساحلی ملاک قرار گیرد و همان تصمیم نسبت به دولت ساحلی نیز اجرا گردد؛ به عبارت دیگر، کشتی‌های جنگی آمریکایی به هنگام عبور از دریای سرزمینی چین، اجازه قبلی بگیرند و متقابلاً چنین محدودیتی برای

کشتی‌های چینی به هنگام عبور از دریای سرزمینی آمریکا برقرار باشد. در این صورت، طبق کنوانسیون حقوق دریاها، کشورها می‌توانند برای جلوگیری از عبوری که بی ضرر نیست، اقدامات لازم را در دریای سرزمینی به عمل آورند (UNCLOS, art. 25, para.1). به بیان دیگر، اقدام به عبور ضرری در دریای سرزمینی، به کشور ساحلی این حق را اعطا می‌کند که با توسل به زور، کشتی خاطی را وادار به خروج از دریای سرزمینی کند. باید تأکید کرد که توسل به زور باید در حد واداشت کشتی مجری اقدام عملیاتی به خروج از دریای سرزمینی باشد و توقیف یا ورود به عرشه کشتی جنگی ممنوع است (رنجبریان و صیرفی: ۱۳۹۴: ۱۵۲). در این مورد نیز با ملاک قرار دادن ماده ۳۰ کنوانسیون حقوق دریاها باید ابتدائاً به کشتی مورد نظر اخطار داده شود که اعمال منافی عبور بی ضرر را متوقف کند و در صورت عدم توجه، از کشتی خواسته شود که دریای سرزمینی را ترک نماید و چنانچه به این خواسته عمل نشود، توسل به زور مجاز خواهد بود. چنانچه اقدام عملیاتی توسط هواپیما یا هر نوع هواگرد دیگری در فضای هوایی دریای سرزمینی انجام شود، آنچه درباره کشتی جنگی گفته شد به طریق اولی صادق است؛ چون هواپیما از حق عبور بی ضرر برخوردار نیست. (رنجبریان و صیرفی، ۱۳۹۴: ۱۵۲) در خصوص منطقه انحصاری اقتصادی نیز باید دانست توسل به زور در این منطقه، خلاف اصل است و طبق کنوانسیون ۱۹۸۲، موارد مجاز برای کاربرد زور در منطقه انحصاری اقتصادی در سند مذکور تصریح شده است (UNCLOS, arts. 73& 220). بدیهی است که در موارد خلاف اصل باید به قدر متیقن بسنده و از تفسیر موسع که مستلزم شمول حکم به غیر موارد منصوص است، خودداری شود.^۱

^۱ . برای توضیح بیشتر درباره کاربرد زور در منطقه انحصاری اقتصادی، ن.ک.:

Rob, McLaughlin(1999), "Coastal State Use of Force in the EEZ under the Law of the Sea Convention 1982", *University of Tasmania Law Review*, p. 11.

ممنوعیت فعالیت نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی در کنوانسیون حقوق دریاها مقرر نشده است و این رویه دولت‌هاست که درصد تثبیت آن در حقوق موضوعه برآمده است و لذا این مسئله را نمی‌توان مجوزی برای کاربرد زور دانست. (رنجریان و صیرفی، همان: ۱۵۲ و ۱۵۳)

۷. نتیجه‌گیری

مناقشه دریای جنوبی چین مهم‌ترین موضوع امنیتی در جنوب شرق آسیا تلقی می‌شود که دارای تأثیرات جهانی است. این مناقشه از چند لحاظ در جهان منحصر به فرد تلقی می‌شود؛ نخست، تعداد طرف‌های درگیر در مناقشه این پهنه آبی، دوم، اهمیت استراتژیک دریای جنوبی چین و نیز نقش این دریا در اقتصاد و تجارت بین‌الملل و نهایتاً اینکه این مناقشه باعث رویارویی مستقیم میان ایالات متحده آمریکا و چین شده است. به طوری که می‌توان گفت به‌رغم بحران‌های موجود در دیگر نقاط جهان، احتمال بروز درگیری در ناحیه دریای جنوبی چین، بعید نیست. تمرکز بر الگوی رفتاری پکن در منطقه، گویای این مطلب است که در سال‌های اخیر، چین بیش از آنکه به فکر حفظ وضع موجود باشد، در جهت متلاطم کردن دینامیک منطقه به نفع خود عمل کرده و منشأ اصلی کشمکش‌های موجود در عرصه راهبردی دریای جنوبی چین شده است. آزادی و امنیت دریانوردی، از جمله در دریای جنوبی چین، موافق منافع تمامی دولت‌ها اعم از منطقه‌ای و غیر منطقه‌ای است و بالأخص نگرانی عمده دول غیر منطقه‌ای را تشکیل می‌دهد. توجیهاتی که در برنامه آزادی دریانوردی در دریای جنوبی چین وجود دارد، به هیچ‌وجه این معنا را نمی‌رساند که برنامه وضعیتی مطلق و غیر مشروط دارد، زیرا دولت‌های ساحلی از جمله چین می‌توانند تا حدی بر دریا حاکمیت داشته باشند. علیرغم سازوکارهای دقیقی که در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲

برای حل و فصل اختلافات فراهم شده، نمی‌توان شاهد یک سیستم ضمانت اجرای مؤثر و کارآمد در دریای جنوبی چین بود؛ زیرا به جرأت می‌توان گفت رأی دیوان دائمی داوری میان فیلیپین و چین در سال ۲۰۱۶ و فراتر از آن کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ که مبنای رسیدگی دیوان دائمی داوری بوده، نتوانسته انتظارات را در خصوص حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات کشورهای حوزه دریای جنوبی چین برآورده کند و لذا نیازمند مکانیزمی قوی، مؤثر و عملی برای حل بحران هستیم و با صرف اتکا به مقررات حقوقی مندرج در کنوانسیون نمی‌توان اصول و اهداف مقرر در آن کنوانسیون را محقق ساخت. در همین راستا، می‌توان برنامه آزادی دریانوردی را از جمله سازوکارهایی دانست که به کمک مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ آمده است. محتوای برنامه آزادی دریانوردی یک قاعده عرفی قدیمی، یعنی همان اصل آزادی دریانوردی را در بر می‌گیرد که همچنان یکی از اصول زنده و مهم حقوق بین‌الملل بوده و در دریای جنوبی چین نیز بکار گرفته می‌شود. همین محتوای قوی، این نتیجه را در بردارد که آمریکا برای برنامه آزادی دریانوردی در مقایسه با اجرای PSI ضرورت و اولویت قائل باشد. مسئله دیگری که مورد توجه قرار می‌گیرد، بحث تحریک‌آمیز بودن برنامه آزادی دریانوردی در دریای جنوبی چین است. این ادعا قابل دفاع نیست، زیرا اولاً بکار بردن عبارت «مداخله‌جویانه» در خصوص بهره‌برداری از آب‌ها و کشتیرانی در دریای جنوبی چین که به روی تمام دولت‌ها باز است، صحیح نیست. ضمناً، این درست نیست که برنامه آزادی دریانوردی را تحریک‌آمیز بخوانیم. کشتیرانی در دریای آزاد (کشتی جنگی و غیرجنگی) به شرط مسالمت‌آمیز بودن، حق مسلم تمامی کشورهاست و نمی‌توان مشروعیت برنامه را صرفاً به خاطر به‌کارگیری کشتی‌های جنگی در دریای جنوبی چین که نمود بارز حاکمیت یک دولت خارجی هستند، زیر سؤال برد. تحریک‌آمیز بودن زمانی معنا پیدا می‌کند که بدون هیچ دلیل موجهی توسط به زور یا تهدید به

توسل به زور صورت گرفته باشد، در حالی که برنامه آزادی دریانوردی در دریای جنوبی چین هدف نظامی و توسل به زور ندارد، بلکه تنهایی توان در مقام دفاع مشروع از قوای قهری استفاده برد. بی تردید، خود این برنامه نیز خالی از اشکالات و نواقص نبوده و ایراداتی در آن وجود دارد که شایسته توضیح است. اول از هر چیز می توان به یک جانبه نگر بودن برنامه اشاره داشت. در هر زمان که اعتراضات دیپلماتیک و اقدامات عملیاتی برنامه علیه چین بکار گرفته شده، در درجه اول تحت تأثیر دیدگاه مقامات آمریکایی و دولت آمریکا قرار داشته است. راه حل مؤثر برای مقابله با این یک جانبه نگری و غیر آمریکایی کردن برنامه، متوسل شدن به همان ابزاری است که خود آمریکایی ها در برنامه بکار گرفته اند، یعنی اعتراض سیاسی مستمر. ایراد دیگر در برنامه که می توان با برطرف کردن آن ها تا حد زیادی بر مقبولیت آن در نزد کشورها افزود، موضوع عدم آگاهی است. نیاز به آموزش و افزایش آگاهی عمومی و نیروهای دریایی بیش از هر چیز دیگری اهمیت می یابد. عدم آگاهی به ویژه در میان نیروهای دریایی، می تواند آثار منفی بر موفقیت برنامه بالأخص در دریای جنوبی چین داشته باشد، زیرا در عمل این نیروهای دریایی هستند که به اعمال برنامه می پردازند. ثانیاً، شاید بهتر باشد قائل به طبقه بندی برنامه نباشیم و یا حداقل صریحاً اعلام شود میان مراحل سیاسی و عملیاتی برنامه سلسله مراتبی وجود ندارد، در غیر این صورت، سایه ای بر روی برخی جنبه های برنامه که مشروع است، انداخته و موجب می شود برنامه ای با فعالیت های تحریک آمیز شناخته شود. در حالی که این برنامه، چنانچه با بی طرفی به ویژه نسبت به دیدگاه یک جانبه آمریکایی و نیز طبق حقوق بین الملل عرفی اجرا شود، نوعی اقدام برای دریانوردی و انجام عملیات مربوطه ادعاهای مشروع و صلح آمیز و در چارچوبی حقوقی و نه بیشر است. نتیجه منطقی که از استدلالات فوق می گیریم آن است که برنامه آزادی دریانوردی در دریای جنوبی چین دارای مشروعیتی نسبی (و نه مطلق) در حقوق

تقابل برنامه آزادی دریانوردی آمریکا و ادعاهای حاکمیتی چین... ۳۰۱

بین‌الملل و در واکنش به ادعاهای سلطه طلبانه چین است؛ به عبارت دیگر، اگرچه این برنامه در برخی جنبه‌ها تحمیل‌کننده دیدگاه یک‌جانبه دولت آمریکا و نامشروع است و این حق برای سایر دولت‌ها از جمله چین وجود دارد که به این موضع‌گیری اعتراض داشته باشند و مانع شکل‌گیری قاعده عرفی جدید شوند، متقابلاً همین حق برای سایر دولت‌ها به منظور دفاع از حقوق مسلم عرفی و شناخته‌شده بین‌المللی و در واکنش به سلطه‌طلبی‌های دولی چون چین در دریای جنوبی چین، وجود دارد که در رأس آن‌ها حق آزادی دریانوردی بیشتر به چشم می‌خورد. خلاصه آنکه، به نظر می‌رسد برنامه آزادی دریانوردی در دریای جنوبی چین به عنوان منطقه‌ای حساس در شرق آسیا، بیشتر یک اقدام واکنشی است تا ابتکار عمل و شروع‌کننده آن در دریای جنوبی چین نه دولت آمریکا، بلکه دولت چین و به خاطر طرح ادعاهای سلطه طلبانه است.

منابع

الف. فارسی

- بحرینی، علی، مجدزاده خاندانی، بهروز (۱۳۹۵)، «بررسی آزادی عبور از تنگه‌ها و امکان مسدود کردن تنگه هرمز در حقوق بین‌الملل»، فصلنامه پژوهش‌نامه مطالعات راهبردی علوم انسانی و اسلامی، سال اول، ۱: ۶۹-۹۸.
- خضری، رؤیا (۱۳۹۱)، «استراتژی چین و آمریکا در دریای جنوبی چین»، فصلنامه سیاست خارجی، سال بیست و ششم، ۳: ۷۴۳-۷۵۸.
- داداش‌نیا کاسمانی، مسعود (۱۳۹۱)، «طرح ابتکار امنیت اشاعه در پرتو حقوق بین‌الملل»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق دانشگاه آزاد اسلامی (واحد تهران مرکزی)، تهران.
- رنجبریان، امیرحسین، صیرفی، ساسان (۱۳۹۱)، «بررسی خط مبدأ ایران در خلیج فارس و دریای عمان و اعتراض کشورهای دیگر به آن»، مجله حقوقی بین‌المللی، ۳۵: ۴۸-۶۴.
- رنجبریان، امیرحسین، صیرفی، ساسان (۱۳۹۴)، «برنامه آزادی دریانوردی آمریکا»، مجله حقوقی بین‌المللی، ۵۲: ۱۲۱-۱۵۸.
- زرنشان، شهرام (۱۳۹۳)، شکل‌گیری و شناسایی حقوق بین‌الملل عرفی، تهران: انتشارات گنج دانش.
- موسوی، فضل‌الله، موسوی، مهدی، جدیدی، انسیه (۱۳۹۱)، «تعارضات طرح گسترش امنیت با کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲»، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، دوره چهارم، ۱: ۱۳۵-۱۶۳.

ب. انگلیسی

- Case Concerning Anglo-Norwegian Fisheries (United Kingdom v. Norway)**, Judgment, ICJ Reports, 1951.
- Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua**, Judgement, ICJ Reports, 1986.
- Case Concerning Maritime Delimitation and Territorial Questions Between Qatar and Bahrain**, Judgement, ICJ Reports, 2001.

- Chen, Yo-Jung(14 July 2016), “South China Sea’ The French Are Coming”. At: <http://thediplomat.com/2016/07/south-china-sea-the-french-are-coming/>
- Corfu Channel Case**, PLEADINGS, ORAL ARGUMENTS, DOCUMENTS, VOLUME 1., Application.-British Memorial and annexes, P.2, Para.9.
- Doolin, Joel, (2006), “The Proliferation Security Initiative: Cornerstone of a New International Norm”, **Naval War College Review**, Vol.59, No. 2., pp.1-29.
- Dupuy, Florian, Dupuy, Pierre-Marie(2013), “A Legal Analysis of China’s Historic Rights Claims in the South China Sea”, **The American Journal of International Law**, Vol. 107, No.1, pp.124-141.
- Etzioni, Amitai(2015), “Freedom of navigation assertions: The United States as the world’s policeman”, **Armed Forces and Society**, George Washington University, pp.1-17.
- Galdorisi, George (1996), “The United States Freedom of Navigation Program: A bridge for international compliance with the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea?”, **Ocean Development & International Law**, Vol. 27, No.4, pp.399-408.
- Liu, Fu-Kuo, Spangler, Jonathan (2016), “South China Sea Lawfare: Legal Perspectives and International Responses to the Philippines v. China Arbitration Case”, **South China Sea Think Tank and Taiwan Center for Security Studies**, No.65, pp.1-170.
- Lotus Case**, PCIJ, Series A, No.10, 1927.
- Lowe, Aya(27 October 2015), “Philippines’ Aquino welcomes US warship’s deployment in disputed sea”, Channel News Asia. At:<http://www.channelnewsasia.com/news/asiapacific/philippines-aquino/2221382.html>
- Majumdar, Munmun(2013), “India’s stakes in the South China Sea”, **International Journal of Humanities and Social Science**, Vol.3, No.13, pp. 242-247.
- Moss, Trefor(3 November 2015), “Support grows for U.S. approach in South China Sea”, **The Wall Street Journal**. At: <http://www.wsj.com/articles/support-grows-for-u-s-approach-in-south-china-sea-1446545714>
- Odom, Jonathan G. (30 October 2015), “How the U.S. FON Program Is Lawful and Legitimate”, At:https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2685494

- PCA, the South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines and the People Republic of China)**, Award, 12 July 2016.
- Pham, Hunf(2016),“Philippines V. China: The South China Sea Finally Meets International Law”, **Chicago-Kent Journal of International and Comparative Law**, Vol. 16, Issue 2, pp.1-12.
- Press Conference by the Defense Minister Nakatani(3 October 201).At:<http://www.mod.go.jp/e/pressconf/2015/10/151030.html>
- Roach J., Ashly, Smith, Robert W. (2012), “Excessive Maritime Claims”, **Leiden: Martinus Nijhoff Publishers**, 3rded.
- Rose, Stephen (2009), “Naval activity in the EEZ—Troubled waters ahead?”, **Naval Law Review**, Vol. 21, Issue 2, 123-145.
- The American Presidency Project (10 March 1983), “Statement on United States Oceans Policy”. At:<http://www.presidency.ucsb.edu/ws/index.php?pid=41036>
- Storey, Ian (24 June 2010), “Shangri-La Dialogue Highlights Tensions in Sino-U.S. Relations”, **China Brief**, Vol. 10, No.13.
- At:http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=36532&cHash=cbac584235
- The Avalon Project(8 January 1918), “President Woodrow Wilson's Fourteen Points”Documents in Law, History and Diplomacy, Lillian Goldman Law Library, Yale Law School. At:http://avalon.law.yale.edu/20th_century/wilson14.asp
- Thayer,Carlyle A. (27 September 2016), “Does Russia Have a South China Sea Problem?”. At:<http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/does-russia-have-south-china-sea-problem-17853>
- United Nations Convention of the Law of the Sea 1982(10 March 1983).
- US Department of States,(28 February 2017), “Freedom of Navigation (FON) Report for Fiscal Year (FY) 2016”(28 February 2017). At: <https://policy.defense.gov/Portals/11/FY16%20DOD%20FON%20Report.pdf?ver=2017-03-03-141349-943>
- Wimbledon Case**, PCIJ, Series A, No.1, 1923.
- Wolfrum, Rüdiger(Januahry 2009), “Freedom of Navigation: New Challenges”. At: https://www.researchgate.net/publication/41833047_Freedom_of_Navigation_New_Challenges
- Yang, Zewei(September 2012), “The Freedom of Navigation in the South China Sea: An Ideal or A reality?”, **Beijing law Review**, Vol.3, No.3,138-143.