



جزوه

حقوق بین الملل عمومی (۲)

حقوق دریاها و آبراههای بین المللی
حقوق بین المللی هوایی و فضایی
حقوق دیپلماتیک و کنسولی

by: J. R. R. R.

حقوق دریاها

آبهای داخلی : internal waters

۱- تعریف و رژیم حقوقی

مقصود از آبهای داخلی، آبهایی است که بین قلمرو خشکی و خط مبدا ویا در پشت خط مبدا که از آن عرض دریای سرزمینی محاسبه می شود، می باشد.

بنابراین، مقصود آبهای واقع در قلمرو خشکی مثل رودخانه یا دریاچه های یک کشور نمی باشد.

عناصر اصلی آبهای داخلی عبارتند از: خور یا خلیج های کوچک، خلیج های تاریخی، بنادر یا تاسیسات بندری، اسکله های واقع در مجاورت سواحل دولت ساحلی و آبهای واقع در پشت خط مبدا می باشد.

دولت ساحلی از حاکمیت مطلق در آبهای داخلی بر خوردار است در نتیجه حق عبور بی ضرر که در دریای سرزمینی وجود دارد در آبهای داخلی موجود نیست فقط یک استثنا وجود دارد و آن زمانی است که : خطوط مبدا مستقیم در امتداد یک ساحل دنداندار کشیده شود و بخشی از آب که قبلاً جزء آبهای داخلی نبوده را وارد در قلمرو آبهای داخلی کند.

در این حالت حق عبور بی ضرر از این آبها وجود دارد.

اغلب دولتها بر اساس اختیار و تصمیم خود ، به علت ضرورت روابط با دیگر دولتها ، از اعمال صلاحیت مطلق که یکی از آنها می تواند جلوگیری از ورود کشتی های خارجی به آبهای داخلی شان باشد خوداری می کنند . ورود کشتی ها به آبهای داخلی تابع نظام حقوقی می باشد.

۲- نظام حقوقی حاکم بر پذیرش کشتی های خارجی در آبهای داخلی:

کشتی های خارجی به دو دسته تقسیم می شوند : تجاری و جنگی

الف) نظام حقوقی حاکم بر کشتی های تجاری:

دسترسی کشتی های خارجی به بنادر دولت ساحلی ، یک حق عرفی بین المللی نمی باشد ولی رویه دولتها اینگونه بوده که بنادر خود را که برای تجارت بین المللی در نظر گرفته اند ، باز می گذارند و در صورت احساس خطر یا بر هم خوردن صلح و امنیت بین المللی ، می توانند بنادر خود را ببندند.

امروزه فرض بر آن است که بنادر مخصوص تجارت بر روی کشتی های خارجی تجاری باز می باشد و بسته بودن آنها باید متکی به دلایل قابل قبولی باشد .البته این مساله جنبه حقوقی نداشته و مبتنی بر روابط دوستانه و نزاکت بین المللی است . در کنار این قواعد ، معاهدات دو جانبه دولتها در مورد تجارت و دریانوردی نیز وجود دارد که براساس آنها هرگونه حق ورود اعطاء می گردد . همچنین می توان از کنوانسیون ۱۹۲۳ ژنو ، در مورد نظام حقوقی بین المللی بنادر دریایی نام برد که حق عمل متقابل را برای دسترسی و چگونگی عملکرد در بنادر دریایی را پیش بینی نموده است. کشتی های تجاری واقع در بنادر ، تابع قوانین و مقررات دولت صاحب بندر می باشند و به طور کلی تابع مقررات:

انتظامی، گمرکی، بهداشتی و همچنین قوانین مربوط به آئین دادرسی و احوال شخصیه دولت صاحب بندر می باشند ولی عملاً دولتها از اعمال این صلاحیت خود داری می کنند مگر این که بر قراری نظم عمومی در بندر دولت ساحلی اجرای آن مقررات را ایجاب نماید. محاکم مدنی نیز از رسیدگی به دعاوی مربوط به خدمه کشتی خوداری می کنند و در مورد محاکم کیفری دولت ساحلی زمانی می تواند رسیدگی کند که عمل ارتكابی موجب بر هم خوردن نظم عمومی در بندر گردد و یا نماینده دیپلماتیک دولت صاحب پرچم یا هر شخص ذینفع دیگری تقاضای دخالت از دولت ساحلی نماید.

ب) نظام حقوقی حاکم بر کشتی های جنگی: از آنجا که کشتی های جنگی مظهر حاکمیت دولت صاحب پرچم آن است. دولت ساحلی برای ورود این کشتی ها به آبهای داخلی خود شرایطی را قائل می شوند. دولت ساحلی می تواند به آنها اجازه ورود داده یا با اعلام قبلی از ورود آنها جلوگیری کند بدون آنکه مجبور به رعایت اصل رفتار برابر میان دولتها باشد. در ایران طبق ماده (۶) قانون « تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاها » مصوب ۱۳۱۳، دولت می تواند عبور یا توقف کشتی های جنگی را بنا بر مصالح مملکت یا علل مهم دیگر در بعضی از بنادر یا قسمتهایی از آبهای ساحلی ممنوع کند. که مناطق ممنوعه نامیده می شود.

در صورت اقامت کشتی های جنگی در آبهای داخلی، این کشتی ها ملزم به رعایت قوانین دولت ساحلی می باشند ولی از آنجا که کشتی جنگی از مصونیت قضایی برخوردار است دولت ساحلی حق هیچگونه مداخله و اعمال قدرتی را در کشتی ها ندارد و تنها می تواند درخواست خروج این کشتی ها را بنماید.

لازم به توضیح است، کشتی های دولتی که عمل تجاری یا بطور کلی عمل تصدی (و نه حاکمیت) انجام می دهند در حکم کشتی های تجاری قلمداد می شوند.

دریای سرزمینی: TERRITORIAL SEA

برای تعیین حدود داخلی دریای سرزمینی و سایر مناطق دریایی، نیاز به نقاطی است که بر اساس آن بتوان اندازه گیری نمود. از اتصال این نقاط با یکدیگر خط مبدا بدست می آید، آبهای واقع بین خط مبدا و قلمرو خشکی را آبهای داخلی می نامیم در این حالت خط مبدا، خط مرزی میان آبهای داخلی و دریای سرزمینی است.

دو نوع خط مبدا وجود دارد: خط مبدا عادی و خط مبدا مستقیم

۱- خط مبدا عادی: Normal base line

طبق ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده (۵) کنوانسیون ۱۹۸۲، خط مبدا عادی برای اندازه گیری عرض دریای سرزمینی:

« حد پست ترین جزر آب در امتداد ساحل می باشد »

حد پست ترین جزر معمولاً جزر بهاره است (نیروی جاذبه ماه سبب جزر و مد آب دریا می شود هنگامی که ماه و خورشید در یک خط قرار می گیرند بزرگترین جزر بوجود می آید که در بهار است).

این خط مبدا برای سواحل که نسبتاً صاف و بدون دندانه است و یا دارای انحنا بزرگی است که صاف به نظر برسد مناسب است.

خط مبدا مستقیم: straight base line

طبق ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده (۷) کنوانسیون ۱۹۸۲، زمانی که ساحل دارای فرو رفتگی های عمیق (دندانه دار یا مضرس) باشد و یا تعدادی جزیره در طول یا نزدیکی سواحل باشد (فاصله این جزایر نباید از عرض دریای سرزمینی تجاوز کند) از روش خطوط مبدا مستقیم برای ترسیم خط مبدا می توان استفاده کرد. این خطوط نقاط مشخص سواحل را به یکدیگر متصل می کند.

از مهمترین کشورهایایی که دارای سواحل دندانه دار هستند می توان از نروژ نام برد که در پی اختلاف با انگلستان در مورد خطوطی که ترسیم کرده بود دیوان دادگستری بین المللی در ۱۹۵۱ در رای خود پذیرفت که خطوط مبدا مستقیم نروژ خلاف حقوق بین الملل نمی باشد ولی دولت ساحلی دارای اختیارات کامل برای ترسیم آن نیست و چندین شرط بر آن تعیین نمود که عبارتند از:

- ۱- خطوط مستقیم باید طوری ترسیم شوند که بطور فاحش از مسیر طبیعی ساحل فاصله نداشته باشد.
 - ۲- خطوط مستقیم طوری ترسیم شوند که مناطق واقع در بین این خطوط به اندازه کافی متصل و نزدیک به قلمرو خشکی باشند بطوری که مشمول نظام آبهای داخلی شوند.
 - ۳- خطوط مبدا مستقیم را نمی توان از برآمدگی هایی که هنگام جزر نمایان می شود ترسیم نمود مگر این که تاسیساتی نظیر چراغ های دریایی که همیشه از سطح آب بالا هستند بر روی این برجستگی ها ساخته باشند یا این که کشیدن خط مبدا از چنین برجستگی هایی مورد قبول سازمانهای بین المللی قرار گرفته باشد.
 - ۴- نمی توان خطوط مستقیم را طوری ترسیم کرد که دریای سرزمینی کشور دیگر را از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی جدا نماید (این مورد استثنایی است و بیشتر در دریای اژه و در رابطه با ترکیه مطرح است اگر ترکیه خطوط مبدا مستقیم ترسیم نماید دریای سرزمینی جزایر یونان از دریای آزاد و منطقه انحصاری اقتصادی جدا خواهد شد)
 - ۵- نکته دیگر، وجود منافع اقتصادی است، در صورتی که دولتی ثابت کند که در ترسیم خطوط مبدا مستقیم دارای منافع اقتصادی اساسی برای مردم ساحلی است (نه برای کل کشور) می تواند از این خطوط استفاده نماید.
- همچنین دولتها می توانند از دوسیستم خط مبدا استفاده نمایند، مانند ایران که بر اساس تصویب نامه ۱۳۵۲، خط مبدا دریای سرزمینی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، خطوط مستقیم است.

و در تنگه هرمز، حد پست ترین جزر در امتداد ساحل است.

شرایط خاص خط مبدا:

در میان آبهای داخلی (آبهای واقع میان خط مبدا و دریای سرزمینی) دو منطقه دارای اهمیت است:

- ۱- خلیج های کوچک
- ۲- خلیج تاریخی

خلیج های کوچک:

طبق قواعد عرفی قبل از کنوانسیون ۱۹۵۸، خلیج های کوچک از آنجا که ارتباط نزدیکی با قلمرو خشکی دارند جزء آبهای داخلی محسوب می شوند.

خلیج (فرو رفتگی آب در خشکی است) طبق ماده (۱۰) کنوانسیون ۱۹۸۳، خلیج کوچک به خلیجی اطلاق می شود که عرض دهانه آن از ۲۴ مایل تجاوز نکند. (مایل دریایی ۱۸۵۲ متر است) در این حالت چگونه خط مبدا را ایجاد می کنیم: ابتدا دو دهانه خلیج را با یک خط مستقیم به هم وصل می کنیم ، بعد نیم دایره ای به قطر این دهانه ترسیم می کنیم. بعد مساحت نیم دایره را محاسبه می کنیم (مجذور شعاع ضربدر عدد ۳/۱۴ ولی چون نصف دایره را می خواهیم بر عدد ۲ تقسیم می کنیم.)

نکته مهم:

بر اساس ماده (۱۰) کنوانسیون ۱۹۸۳ این محاسبات زمانی ممکن است که خلیج کوچک فقط در ساحل یک کشور قرار گرفته باشد اگر در بیش از یک کشور باشد از این ماده نمی توانیم استفاده کنیم و از طریق توافق بین طرفین نظام حقوقی خلیج کوچک تعیین می گردد مانند خلیج گواتر در مرز ایران و پاکستان.

و اگر بین طرفین توافق صورت نگیرد از طریق ارجاع اختلاف به مرجع بین المللی نظام حقوقی خلیج کوچک تعیین می گردد مانند خلیج فون سکا (اختلاف میان نیکاراگوا، هندوراس، السالوادور).

خلیج تاریخی:

در مواقعی دیده می شود که دولتها به تئوری خلیج تاریخی استناد می کنند که با توجه به عدم گسترش این پدیده ، در هیچیک از کنوانسیون های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲، قاعده ای در این خصوص وجود ندارد . لذا باید این مساله را در قلمرو حقوق عرفی بررسی نمود.

علت این که دولتها بحث خلیج تاریخی را مطرح می کنند این است که نمی توانند از مفاد مندرج در ماده (۱۰) کنوانسیون ۱۹۸۲ که ذکر شد استفاده نمایند برای این که دولتی بتواند از تئوری خلیج تاریخی استفاده نماید وجود ۲ شرط لازم است:

۱- برای مدت قابل توجهی حاکمیت مؤثر خود را بر آن خلیج به عنوان آبهای داخلی اعمال کنند.

۲- در مدت اعمال حاکمیت مؤثر خود بر آن خلیج ، اعتراضی از سوی دولت ثالث وجود نداشته باشد.

در صورتی که این دو شرط تحقق یابد دولت ساحلی حق دارد با خط مستقیمی دو دهانه این فرو رفتگی را به یکدیگر متصل کند و طول خط مبدا می تواند هر قدر که لازم باشد امتداد یابد.

اغلب خلیج های تاریخی بزرگتر از خلیج کوچک هستند زیرا اگر به اندازه یا کوچکتر از خلیج های کوچک بودند دولت ساحلی می توانست با استفاده از قواعد مربوط به خلیج کوچک آن را جزء آبهای داخلی خود تلقی کند.

خلیج تاریخی مانند خلیج هودسن در کانادا و خلیج پتر کبیر در روسیه که زمان طولانی مورد ادعا بوده و مورد اعتراض هیچ دولتی قرار نگرفته است.

ولی خلیج سیرت (syrt) در شمال لیبی، مورد مناقشاتی قرار گرفته زیرا لیبی با خط مستقیمی بطول ۳۰۰ مایل بندر تریپولی را به بندر بن غازی متصل کرده و این خط را «خط سرخ» نامیده و دولت‌ها حق نداشتند از آن عبور نموده و وارد قلمرو حاکمیت لیبی شوند. آمریکا به دلیل حضور نظامی در مدیترانه مانع ادعای لیبی شد و با انجام مانور نظامی با لیبی درگیری نظامی ایجاد نمود. {آمریکایی‌ها تریپولی را بمباران کردند و در این بمباران دختر قذافی کشته شد و کاخ قذافی نیز بمباران شد} از آن به بعد لیبی دیگر ادعایی در خصوص خلیج سیرت نکرد.

دریای سرزمینی: TERRITORIAL SEA

بر اساس تعریف سنتی، دریای سرزمینی قسمتی از دریاست که میان آبهای داخلی و دریای آزاد قرار دارد (تعریف کنوانسیون ۱۹۵۸)

امروزه این تعریف با پیدایش منطقه انحصاری اقتصادی تغییر پیدا نموده و دریای سرزمینی، قسمتی از دریاست که میان آبهای داخلی و منطقه انحصاری اقتصادی واقع شده است.

نظام حقوقی حاکم بر دریای سرزمینی:

اصل حاکمیت دولت‌ها بر دریای سرزمینی هم در رویه و هم در حقوق قراردادی (کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲) پذیرفته شده است. و ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ بیان می‌دارد:

حق حاکمیت دولت ساحلی بر ماوراء قلمرو خشکی، آبهای داخلی (و در مورد کشورهای مجمع‌الجزایری و در ماوراء آبهای مجمع‌الجزایری) تا منطقه‌ای از دریا که متصل به سواحل آن کشور است و دریای سرزمینی نامیده می‌شود، گسترش می‌یابد.

این حاکمیت بر فضای هوایی واقع در بالای دریای سرزمینی و همچنین در بستر و زیر بستر این منطقه تسری می‌یابد. دولت ساحلی دارای صلاحیت قانونگذاری و صلاحیت قضایی در دریای سرزمینی خود می‌باشد (صلاحیت قضایی یعنی این که می‌تواند مقررات مدنی و جزایی خود را در مورد کشتی‌های واقع در دریای سرزمینی خود اعمال کند).

عرض دریای سرزمینی:

عرض دریای سرزمینی یکی از موارد اختلاف مهم میان جهان سوم و کشورهای توسعه یافته است که در خلال دو کنفرانس اول و دوم سازمان ملل نتوانست حل گردد و اگر در کنفرانس سوم حل شد به دلیل تضمیناتی بود که کشورهای توسعه یافته از کشورهای ساحلی بخصوص در زمینه، عبور کشتی‌ها از تنگه‌ها به دست آوردند.

عرض دریای سرزمینی ابتدا توسط قاعده «تیررس توپ» تعیین می‌شد اما چون برد سلاحها متغییر بود عرض دریای سرزمینی نیز متغییر بود. سپس در قرن ۱۸ برد توپ توسط ایتالیایی‌ها ۳ مایل اعلام شد ولی فقط توسط تعدادی از کشورهای آنگلو ساکسون پذیرفته شد و به صورت قاعده عرفی در نیامد در کنار قاعده ۳ مایل، قاعده ۶ مایل توسط کشورهای توسعه یافته حمایت می‌شد ولی برخی کشورهای در حال توسعه به خصوص در حوزه پاسفیک جنوبی در

آمریکای لاتین (پرو، شیلی، اکوادور) خواهان منطقه ای به عرض ۲۰۰ مایل بودند در کنار آنها اکثریت کشورهای جهان سوم خواهان عرض ۱۲ مایل برای دریای سرزمینی بودند که در کنفرانس اول و دوم رد شد. علت رد آن توسط کشورهای توسعه یافته مساله تنگه ها بود و چون تنگه ها تابع نظام عبور بی ضرر می باشد با منافع اقتصادی و اجتماعی آنها خصوصاً آمریکا در تعارض بود. سرانجام در خلال کنفرانس سوم عرض ۱۲ مایل پذیرفته شد به این شرط که حق عبور ترانزیتی در تنگه ها برای کشورها شناخته شود. این عرض نمی تواند بیش از ۱۲ مایل از خط مبدا باشد

حق عبور بی ضرر دریای سرزمینی *passage innocent*

حق عبور بی ضرر یک محدودیت (استثناء) بر اصل حاکمیت دولت ساحلی در دریای سرزمینی است. این حق تعادلی میان منافع کشتی رانی و منافع دولت ساحلی ایجاد می کند. باید یاد آوری نمود که عبور بی ضرر فقط شامل کشتی رانی است و نه هوانوردی، زیرا بر اساس کنوانسیون شیکاگو حاکمیت دولت بر فضای بالای سرزمین خشکی و دریای سرزمینی، اعمال می گردد. لذا، هواپیما و سفاین فضایی حق ندارند بدون اجازه دولت بر فراز قلمرو خشکی و دریای سرزمینی آن پرواز کرده و یا فرود آیند.

تعریف عبور بی ضرر:

بر اساس کنوانسیون ۱۹۵۸، عبور عبارت است:

- ۱- عمل دریانوردی به منظور گذشتن از دریای سرزمین بدون وارد شدن به آبهای داخلی
- ۲- یا عبور از دریای سرزمینی به منظور ورود به آبهای داخلی
- ۳- یا عبور از آبهای داخلی به منظور رفتن به آبهای آزاد می باشد
- ۴- همچنین حق توقف و حق لنگر انداختن تا حدودی که برای دریا نوردی عادی و یا به علت وجود قوه قهریه یا وضعیت اضطراری برای کشتی لازم باشد

ماده ۱۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ دو عامل جدید را به تعریف کلاسیک عبور اضافه می نماید:

- ۱- استفاده از بندرگاه یا تاسیسات بندری خارج از آبهای داخلی (شامل توقف و لنگر انداختن)
- ۲- عبور باید مستمر و سریع باشد.

مشخصه عبور

عبور تازمانی بی ضرر است که:

مخل نظم و امنیت کشور ساحلی نباشد و طبق قواعد کنوانسیون و سایر قواعد حقوق بین الملل باشد.

عبور در موارد زیر صفت بی ضرر بودن خود را از دست داده و به کشور ساحلی این امکان را می دهد که از عبور جلوگیری کند:

۱- تهدید یا کار برد زور بر علیه دولت ساحلی

۲- تمرین یا مانور با هرگونه سلاح

۳- جمع آوری اطلاعات در جهت تخریب سیستم دفاعی و یا امنیت دولت ساحلی

۴- تبلیغات به منظور صدمه زدن به سیستم دفاعی و یا امنیت دولت ساحلی

۵- پرواز یا فرود یا بارگیری هواپیما ها

۶- نقل و انتقال یا بارگیری ادوات نظامی

۷- بارگیری یا تخلیه کالاها ، پول یا افراد بر خلاف قوانین ومقررات گمرکی،مالی، بهداشتی یا مهاجرتی دولت ساحلی

۸- آلودگی عمدی وحدی یا تخطی از قواعد کنوانسیون

۹- صید

۱۰- نقشه برداری

۱۱- ایجاد اختلال درسیستم های ارتباطی و یا هرگونه تسهیلات و تاسیسات دولت ساحلی

۱۲- هرگونه فعالیت دیگری که بدون رابطه مستقیم با عبور باشد.

به نظر می رسد این فعالیت ها به جز صید و آلودگی بطور مستقیم یا غیر مستقیم در رابطه با امنیت دولت ساحلی است.

حقوق و تکالیف دولت ساحلی در عبور بی ضرر:

دولت ساحلی می تواند مقرراتی برای کشتی ها که از دریای سرزمینی آن عبور می کنند تنظیم نماید ولی این مقررات نباید خلاف مقرراتی باشد که عبور بی ضرر را اجازه می دهد.

حقوق دولت ساحلی:

طبق ماده ۲۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ ، دولت ساحلی می تواند:

۱- در دریای سرزمینی خود اقدامات لازم برای جلوگیری از هر عبوری که بی ضرر نیست انجام دهد.

۲- دولت ساحلی می تواند برای تامین امنیت خود ،عبور بی ضرر در منطقه مشخص از دریای سرزمینی را معلق کند، این تعلیق باید بدون تبعیض باشد.

۳- دولت ساحلی نمی تواند مبلغی از کشتی های ساحلی در حال عبور تقاضا کند مگر آنکه خدمات خاصی را به این کشتی ها ارائه کند.

۴- به منظور تامین امنیت کشتیرانی و پیشگیری از تصادفات ، دولت ساحلی می تواند از کشتی ها ی در حال عبور بخواهد از راههای تعیین شده عبور نمایند و قوانین ترافیکی دریایی را نیز رعایت نمایند.

۵- دولت ساحلی می تواند قواعد و مقرراتی در رابطه با عبور بی ضرر در دریای سرزمینی خود وضع کند.

تکالیف دولت ساحلی

۱- عدم جلوگیری از عبور بی ضرر کشتی ها خارجی در دریای سرزمینی خود

۲- عدم تبعیض میان کشتی ها

۳- دولت ساحلی موظف است تمامی خطرات موجود برای کشتی رانی در دریای سرزمینی خود را دقیقاً اعلام نماید.

۴- قواعد و مقررات وضع شده توسط دولت ساحلی برای عبور بی ضرر نمی تواند در مورد طرح ساخت یا تجهیزات کشتی های خارجی باشند مگر این که این قواعد و مقررات مطابق با قواعد پذیرفته شده بین المللی باشد.

۵- دولت ساحلی تبلیغات لازم برای آگاه نمودن کشورها از این قوانین ، را انجام می دهد.

عبور بی ضرر شناورهای مختلف

اول : عبور بی ضرر زیر دریایی ها:

زیر دریایی ها باید در سطح آب حرکت کرده و پرچم خود را افراشته نگه دارند در غیر این صورت از عبور آنها جلوگیری می شود. در مورد زیر دریایی های نظامی که خود را منطبق با این قاعده ننمایند دولت ساحلی فقط می تواند از آنها بخواهد دریای سرزمینی اش را ترک کنند.

دوم: عبور بی ضرر کشتی های با سوخت هسته ای یا حامل مواد خطرناک (مثل رادیواکتیو مواد شیمیایی):

چون این نوع کشتی ها در هنگام تصادم مشکلات خاصی را ایجاد می نمایند ، هنگام عبور بی ضرر در دریای سرزمینی می بایست دارای گواهی و مدارک خاصی بوده و اقدامات احتیاطی و خاصی که در موافقت نامه های بین المللی پیش بینی شده را رعایت نمایند.

عبور بی ضرر کشتی های جنگی

عبور بی ضرر کشتی های جنگی از دریای سرزمینی ، مورد مخالفت کشورهای در حال توسعه بود زیرا تردید در خصوص فعالیت های جاسوسی آنها وجود داشت و وجود چنین عبوری را موقوف به اجازه قبلی یا اطلاع قبلی می دانستند ولی سرانجام کنوانسیون ۱۹۸۲ نظر کشورهای توسعه یافته را پذیرفت و نه تنها عبور بی ضرر کشتی های جنگی را قبول نمود بلکه امتیازاتی نیز برای این کشتی ها قائل گردید.

کشتی های جنگی از دو دسته امتیاز برخوردار می باشند:

۱- مصونیت قضایی (IMMUNITY OF JURISDICTION): که طبق آن دولت ساحلی نمی تواند صلاحیت قضایی خود را در مورد کشتی های جنگی که قوانین و مقررات عبور بی ضرر در دریای سرزمینی را رعایت نمی کند، اجرا نماید. و فقط می تواند از این کشتی ها بخواهد دریای سرزمینی او را ترک کنند. و مسئولیت بین المللی دولت صاحب پرچم برای هرگونه خسارت وارد به دولت ساحلی که ناشی از عدم رعایت مقررات آن دولت توسط کشتی جنگی یا دولتی غیر تجارتي باشد را به رسمیت می شناسد.

۲- عدم اجرای مقررات مربوط به محافظت محیط زیست دریایی نسبت به کشتی های جنگی از دیگر امتیازات آنها محسوب می گردد.

حق عبور در تنگه ها: STRAIT

سه دسته تنگه وجود دارد:

- ۱- آبراه طبیعی که دو قسمت دریای آزاد را به یکدیگر متصل می کند.
- ۲- آبراه طبیعی که یک قسمت از دریای سرزمینی یک دولت را به دریای آزاد متصل می کند مثل تنگه تیران که خلیج عقبه را به بحر احمر وصل می کند.
- ۳- آبراه طبیعی که دو منطقه انحصاری اقتصادی را به هم وصل می کند یا منطقه انحصاری اقتصادی را به دریای آزاد وصل می کند.

حق عبور ترانزیت

عبور ترانزیت عبارت است از ، آزادی کشتی رانی و پرواز به قصد عبور مستمر و سریع از تنگه هایی که دو دریای آزاد یا دامنطقه انحصاری اقتصادی یا منطقه انحصاری اقتصادی را به دریای آزاد متصل می کند (نکته مهم در عبور ترانزیت، عبور مستمر و سریع است)

در عبور ترانزیت ، زیر دریایی ها به طور غوطه ور حرکت می کنند و هواپیما هم آزادانه به پرواز در می آیند ولی کلیه مقررات راجع به ترافیک دریایی ، محیط زیست دریایی ، تحقیقات علمی و ... باید رعایت گردد . در تنگه هایی که دریای سرزمینی را به دریای آزاد متصل می کند ، حق ترانزیت وجود ندارد. (عبور بی ضرر وجود دارد)

دو استثنا در عبور ترانزیت در تنگه ها وجود دارد:

۱- در تنگه هایی که عبور ترانزیت در آنها انجام می شود اگر در خارج از تنگه و در پهنه دریا، امکان دریانوردی از لحاظ کشتی رانی و آب شناسی (هیدروگرافی) وجود داشته باشد و دریانوردی با همان سهولتی که در تنگه وجود دارد، باشد، عبور ترانزیت انجام نمی گردد و مشمول عبور بی ضرر می گردد مانند تنگه فلوریدا.

۲- تنگه هایی که واقع بین سرزمین اصلی یک کشور و یک جزیره متعلق به آن کشور واقع شده اند (مثل قشم) که اگر در این حالت در خارج از تنگه و در پهنه دریا امکان دریانوردی با همان سهولت که در تنگه وجود دارد ، باشد ، عبور ترانزیت صورت نگرفته و مشمول عبور بی ضرر می شود.

عبور بی ضرر در تنگه ها:

چندین دسته از تنگه ها تابع عبور بی ضرر می باشند:

- ۱- مستثنیات عبور بی ضرر (یعنی در خارج از تنگه امکان دریانوردی با همان سهولت وجود داشته باشد)
- ۲- تنگه هایی که دریای سرزمینی را به دریای آزاد متصل می کند (تنگه تیران)
- ۳- تنگه هایی که با ترسیم خطوط مبدا مستقیم ، وارد آبهای داخلی دولت ساحلی شده اند مشمول عبور بی ضرر می شوند.(بلت کوچک در دانمارک)

تفاوت عبور بی ضرر در دریای سرزمینی با تنگه ها در این است که:

عبور بی ضرر در تنگه ها غیر قابل تعلیق است و همچنین نمی توانند این عبور را از بین ببرند. بنابراین امکان تعلیق عبور از تنگه های بین المللی وجود ندارد (چه در عبور ترانزیت و چه در عبور بی ضرر)

در زمان صلح کلیه کشتی ها اعم از تجارتي و جنگی از حق عبور در تنگه ها استفاده می نمایند ولی در زمان جنگ دو حالت وجود دارد:

۱- اگر دولت ساحلی در جنگ بی طرف باشد: عبور بی ضرر بدون هیچگونه تغییری در مورد کلیه کشتی ها (بی طرف یا در حال مناقشه) اجرا می گردد ولی دولت ساحلی می تواند محدودیت هایی را برای امنیت خود و کشتی های بی طرف به اجرا در آورد.

۲- اگر دولت ساحلی خود یکی از طرفهای مناقشه باشد: تمام کشتی های دشمن در هنگام عبور از تنگه ها، تحت نظام حاکم بر مناطق دریایی قرار می گیرند یعنی اگر تنگه، قسمتی از دریای سرزمینی باشد تابع مقررات دریای سرزمینی است و اگر جزئی از دریای آزاد باشد تابع مقررات دریای آزاد خواهد بود.

در این حالت عبور کشتی های بی طرف نباید مختل شود ولی دولت ساحلی می تواند محدودیت هایی برای آنها بوجود آورد و می تواند آنها را مورد با زجویی قرار دهد تا اطمینان حاصل کند سلاح برای دشمن حمل نمی گردد. لازم به ذکر است که:

ایران هنگام امضاء کنوانسیون ۱۹۸۲ (هنوز تصویب نکرده) اعلامیه ای صادر نمود که به علت ماهیت قرار دادی و نه عرفی، مقررات مربوط به تنگه ها فقط نسبت به دولتهای عضو کنوانسیون قابل اجرا می باشد. طبق مقررات این کنوانسیون، در زمان صلح کلیه کشتی ها، اعم از جنگی، دولتی و تجاری، به هنگام عبور از تنگه هرگز از حق ترانزیت برخوردارند. که همواره مورد اعتراض رسمی ایران و عمان بوده است (تنگه هرمز اقیانوس هند و دریای عمان را به منطقه انحصاری اقتصادی خلیج فارس متصل می کند).

دولتهای مجمع الجزایری: ARCHIPELAGIC STATES

مجموعه ای از جزایر یا بخش هایی از جزایر و آبهای اطراف آنها و سایر عوامل طبیعی آنچنان به یکدیگر مرتبط باشند که یک واحد جغرافیایی، اقتصادی و سیاسی را تشکیل داده و از لحاظ تاریخی نیز چنین تلقی شوند (یک دولت مستقل باشند).

کشورهای مجمع الجزایری می توانند از خطوط مبدا مستقیم، دورترین نقاط پیشرفته ترین جزایر و صخره های مجمع الجزایری را به هم متصل کنند و خطوط مبدا محسوب شوند و عرض دریای سرزمینی با آن اندازه گیری شود.

شروط خط مبدا مستقیم مجمع الجزایری:

۱- نسبت یک به یک یا نسبت یک به ۹ میان خشکی و آب وجود داشته باشد.

الف) نسبت یک به یک یعنی اگر دولتی یک واحد خشکی دارد باید حداقل در داخل خطوط مبدا مجمع الجزایری یک واحد آب هم داشته باشد وگرنه نمی تواند از این سیستم استفاده کند. آثار عملی این مطلب این است که بسیاری از کشورهای مجمع الجزایری نمی توانند از این سیستم خط مبدا استفاده کنند زیرا خشکی بیشتر از آب می شود مثل استرالیا، انگلیس، ژاپن

ب) نسبت یک به ۹ یعنی به میزان یک واحد خشکی حداکثر ۹ واحد آب داشته باشد و نه بیشتر. نتیجه عملی این که دولتهایی که از چندین مجمع الجزایری تشکیل شده اند نتوانند از این سیستم استفاده کنند مثل فی جی

۲- طول هر یک از خطوط مبدا نمی تواند از ۱۰۰ مایل تجاوز کند تنها ۳ درصد از مجموع خطوط مبدا مجمع الجزایری می تواند از ۱۰۰ مایل بیشتر باشد و حداکثر هم ۱۲۵ مایل باشد.

اندونزی ۵ خط مبدا دارد که بیش از ۱۰۰ مایل می شود، اندونزی ۱۹۶ خط مبدا دارد اگر ۳ درصد آن را در نظر بگیریم تقریباً ۵ مایل می شود.

۳- نباید بطرز فاحشی از مسیر طبیعی مجمع الجزایری منحرف شود.

۴- جزایر اصلی در داخل خطوط مبدا قرار گیرد.

۵- در هنگام ترسیم طوری عمل شود که ارتباط دریای سرزمینی دولت ثالث را با دریای آزاد قطع نکند مثل اندونزی و سنگاپور، شبه جزیره مالایا در سنگاپور

۶- حقوق کشورهای ثالث در آبهای مجمع الجزایری در قالب انعقاد موافقتنامه ای حفظ گردد در عین حال آن دولت حق ندارد حقوق خود را به کشور ثالث منتقل کند.

۷- برای ترسیم خطوط مجمع الجزایری نمی توانند از برآمدگی های جزری استفاده کنند مگر آنکه:

الف) تاسیسات ثابتی (فانوس دریایی) بر روی برآمدگی وجود داشته باشد که بطور دائم از آب بیرون باشد.

ب) فاصله برآمدگی جزری تا نزدیکترین جزیره از عرض دریای سرزمینی دولت مجمع الجزایری تجاوز نکند.

حقوق دیپلماتیک و کنسولی

برقراری روابط دیپلماتیک

برپایه عادت و رسم ساده ای استوار است اما الزام حقوقی برای کشورها در این مورد وجود ندارد. این امر ناشی از اصل حاکمیت و استقلال هر کشوری است. زیرا هیچ قاعده حقوقی نمی تواند کشوری را به برقراری دیپلماتیک با کشورهای دیگر مجبور نماید.

شروط لازم برقراری دیپلماتیک

شرط اول

فقط کشورها حق برقراری روابط دیپلماتیک را دارند. واتیکان یا سریر مقدس هر چند به معنی دقیق کلمه کشور محسوب نمی شود اما از حق برقراری روابط دیپلماتیک با کشورها برخوردار است. بر خلاف نظریات برخی از استادان حقوق بین الملل از جمله پروفیسور کوک دین، روابط میان سازمان های بین الدول و کشورها و یا سازمان های بین الدول با یکدیگر را نمی توان روابط دیپلماتیک دانست، بلکه روابط میان آنها صرفاً محدود به اعزام متقابل نمایندگان است.

شرط دوم

شناسایی کشور و حکومت. یعنی دو طرف رابطه موجودیت یکدیگر را به رسمیت شناخته باشند.

شرط سوم

رضایت متقابل کشورها. این شرط مهم ترین شرط در روابط دیپلماتیک است. اما این شرط به هیچ وجه الزام به تأسیس نمایندگی دیپلماتیک دائمی را به دنبال ندارد بلکه منوط به فراهم شدن مقدمات از سوی کشور فرستنده است که ممکن است سال ها پس از برقراری روابط دیپلماتیک صورت بگیرد یا در دو کشور همزمان نباشد.

انواع مأموریت دیپلماتیک

مأموریت دیپلماتیک دائمی

در این نوع مأموریت مأمورین در قالب هیئت دیپلماتیک در کشور خارجی سکنا گزیده و در محلی به نام سفارت خانه وظایف محوله را به نمایندگی از طرف خودشان، به صورت مستمر و دائم، معمولاً به مدت چهار سال انجام می دهند. رئیس چنین هیأتی، سفیر نام دارد که عالی ترین مقام دیپلماتیک است.

۱- سفیران

بالاترین مقام دیپلماتیک است و اداره امور داخلی سفارت و تماس دائمی با کشور فرستنده و پذیرنده را بر عهده دارد.

مأموریت مضاعف و سفیر آکر دیته

به دلیل صرفه جویی یا کمبود بودجه، کشور فرستنده پس از اعلام رسمی به کشورهای پذیرنده، یک رئیس مأموریت را برای نمایندگی خود نزد چند کشور جهت انجام وظیفه بگمارد. مگر کشورها با این امر مخالفت کنند که این رئیس، سفیر آکر دیته نام دارد. سفیر آکر دیته در واقع مأموریت خود را در دو یا چند کشور، انجام می دهد. تشریفات معرفی و تقدیم استوارنامه او مانند سفیر مقیم است. سفیر ایران در پاکستان سفیر آکر دیته در کشور نپال نیز است.

مأموریت مشترک

اقدام کشورها به انتخاب شخصی به عنوان رئیس مأموریت به صورت مشترک و در آن واحد. در حال حاضر دارای نمونه و مصداقی نیست. اما این احتمال در مورد دول اروپایی امکان پذیر به نظر می رسد.

مأموریت مقدم السفر

سفیری که از جهت مدت مأموریت در کشور پذیرنده، دارای طولانی ترین سابقه باشد. وظیفه مهم او نمایندگی هیأت های مقیم در کشور پذیرنده در زمان مخاطره منافع مشترک دیپلماتها است.

۲- وزیران مختار

در سطح پایین تر از سفرا قرار دارند. در گذشته نزد کشورهای نیمه قدرتمند یا کوچک و کم اهمیت اعزام می شدند اما امروزه کاربردی ندارد.

کارداران موقت

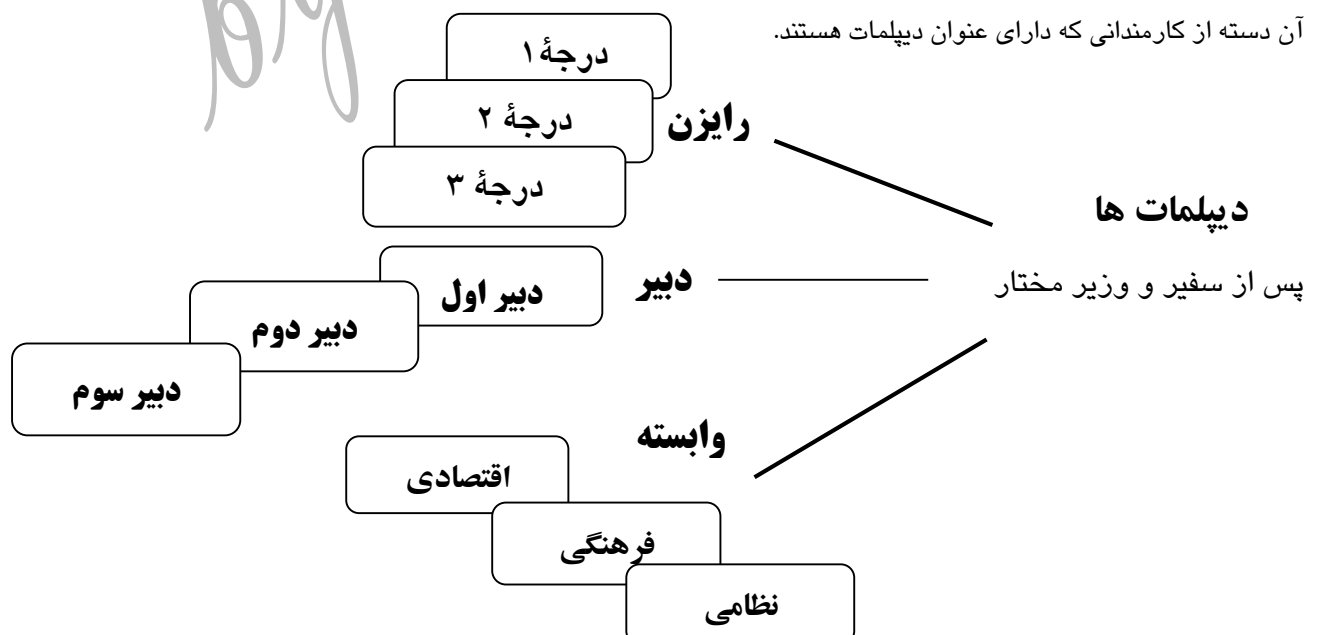
ریاست یکی از کارمندان دیپلماتیک مأموریت به عنوان کاردار موقت در زمانی که سفیر قادر به انجام وظیفه نباشد. این شخص به وسیله رئیس مأموریت یا وزارت امور خارجه معرفی می گردد.

کارداران دائمی

از میان وزیران مختار یا رایزنها به وسیله وزیر امور خارجه، عهده دار ریاست مأموریت است. جز از جهت تشریفات و تقدم در ردیف سفیران و وزیران مختار است.

کارمندان دیپلماتیک یا سیاسی مأموریت

آن دسته از کارمندانی که دارای عنوان دیپلمات هستند.



رایزن ها و وابسته ها ممکن است امور فرهنگی، نظامی و اقتصادی را انجام دهند، بدون آنکه از کارمندان دیپلماتیک وزارت امور خارجه باشند و از مصونیت ها و مزایای دیپلماتیک برخوردار باشند.

کشور فرستنده در انتخاب کلیه کارمندان مأموریت آزاد است. مگر در مورد وابسته های نظامی، دریایی یا هوایی که کشور پذیرنده می تواند نام آن ها را برای تأیید بخواند.

مأموری که در کشور پذیرنده به فعالیت های نامشروع پردازد.

در امور داخلی کشور پذیرنده مداخله کند.

هرگونه عمل خلافی به تشخیص کشور مذکور انجام دهد،

کشور پذیرنده می تواند به کشور فرستنده اطلاع دهد

که آن مأمور را «عناصر نامطلوب» تشخیص می دهد.

وظیفه کشور فرستنده در قبال تشخیص عناصر نامطلوب از طرف کشور پذیرنده

کشور فرستنده دو راه دارد:

(۱) آن شخص را فراخواند.

(۲) به مأموریت وی پایان دهد.

در صورت خودداری کشور فرستنده از انجام تعهدات خود و عدم انجام آنها در ظرف مهلت مناسب، کشور پذیرنده می تواند از شناختن شخص مورد نظر به عنوان عضو مأموریت خودداری کرده و حتی او را اخراج نماید.

وظایف مأموران دیپلماتیک

۱- نمایندگی دولت فرستنده نزد دولت پذیرنده؛

۲- حفظ منافع دولت فرستنده و اتباع آن در دولت پذیرنده تا حدودی که در حقوق بین الملل مورد قبول است؛

۳- مذاکره با حکومت و دولت پذیرنده؛

۴- اطلاع از اوضاع و سیر وقایع در دولت پذیرنده با استفاده از تمام وسائل مشروع و گزارش آن به حکومت فرستنده؛

۵- بسط روابط دوستانه و توسعه روابط اقتصادی و فرهنگی و علمی بین دولت فرستنده و پذیرنده؛

۶- احترام به قوانین و مقررات و شعایر ملی و مذهبی کشور پذیرنده؛

۷- عدم مداخله در امور داخلی کشور پذیرنده،

۸- عدم انجام فعالیت های حرفه ای یا تجاری به قصد انتفاع شخصی در کشور پذیرنده؛

۹- مأموران دیپلماتیک می توانند وظایف کنسولی را نیز انجام دهند و این دو با یکدیگر منافاتی ندارند.

مصونیت دیپلماتیک

مصونیت دیپلماتیک

یعنی دارنده آن از تعقیب قانون و مأموران دولت در امان است و یا به عبارت دیگر قانون و مأموران مجری آن نمی توانند شخص دارنده آن را تعقیب کنند و مقصود از مزایا آن است که امتیازاتی به کسی داده شود که سایر مردم حق استفاده از آن را ندارند. هدف از آن هم تأمین اجرای موثر وظایف هیأت‌های دیپلماتیک به عنوان نمایندگان کشورهاست.

در مبنای مزایا و مصونیت‌ها چهار نظریه وجود دارد:

۱- نظریه برون مرزی

بنا به این نظریه دیپلمات به موجب یک فرضیه خارج از قلمرو و قدرت قانونی کشور محل ماموریت خود است و مثل این است که هرگز از کشور خود خارج نشده باشد. بعد از این فرضیه در مورد شخص سفیر یک نظریه کلی ساخته اند که بنا بر آن منزل و محل کار سفیر هم قطعه ای از خاک کشور او تلقی می شود و خارج از قدرت قانونی کشور محل ماموریت او است. مبتکر این نظریه هوگو گروسوس حقوق‌دان معروف هلندی در قرن هفدهم است. که در کتاب خود می نویسد به موجب حقوق بین المللی تجلی شخص رئیس کشور در شخص سفیر یک فرضیه است. و با فرضیه مشابه مثل این است که سفیر خارج از خاک دولتی است که نزد آن انجام وظیفه می کند. و نتیجه آن این است که سفیر مکلف نیست قوانین کشوری را که در آنجا مامور است اطاعت کند.

۲- رفتار متقابل

دو دولت به طور متقابل می پذیرند که به اعضای یکدیگر مزایا و مصونیت بدهند. این نظریه امروز قابل قبول نیست.

۳- نظریه نمایندگی

بر اساس این نظریه از آنجایی که سفیر به عنوان نماینده رئیس دولت و مردم خویش در نزد دولت پذیرنده به ایفای ماموریت می پردازد و رئیس کشور مصونیت دارد، پس نماینده ی او هم مصونیت دارد. این نظریه تا حدودی در کنوانسیون ۶۱ پذیرفته شده است زیرا در مقدمه گفته شده است که مأموران سیاسی، نمایندگان دولت های خود هستند.

۴- نظریه مصلحت خدمت یا ضرورت شغلی

اعطای مصونیت‌ها و مزایا برای دادن امتیاز به اشخاص نیست بلکه به منظور انجام وظایف ماموریت های دیپلماتیک بطور موثر به است. منظور از مصونیت‌ها و مزایای دیپلماتیک، بهره مند ساختن افراد نیست، بلکه هدف تأمین اجرای موثر وظایف هیأت‌های دیپلماتیک به عنوان نمایندگان کشورهاست. این نظریه توسط کنوانسیون های ۶۱، ۶۳ و ۶۹ پذیرفته شده است.

از این نظر می توان گفت که چون هر دو دولت طرف رابطه دیپلماتیک علاقه مند به حفظ و توسعه روابط دوستانه خود هستند مصونیت سفرای آنها به نفع هر دو طرف رابطه است. نظریه مصلحت با واقعیت تطبیق دارد و مصونیت شخص دیپلمات را در خارج از خانه و محل کار که با اصل برون مرزی مغایرت پیدا می کرد توجیه می کند و با منطق درست خانواده سفیر را هم شامل می شود.

انواع مصونیت‌ها

مصونیت‌ها به دو دسته تقسیم می‌شوند:

مصونیت از تعرض

در حقوق بین‌الملل این مصونیت به معنای غیر قابل نقض بودن حرمت و حقوق یک محل یا یک شخص است.

- حرمت محل به معنای عدم دخول بی‌اجازه در آن است.

- حرمت شخص به معنای عدم نقض آزادی و حقوق اوست.

اما این حرمت‌ها منحصر به محل سفارت یا شخص دیپلمات نیست بلکه در هر رژیم دمکراتیک هرکس و مسکن او اصولاً از این حرمت به موجب قوانین اساسی برخوردار است. تفاوتی که حرمت عمومی مسکن مردم و شخص آنها را از حرمت محل سفارت و دیپلمات از هم متمایز می‌کند این است که حرمت خصوصی مساکن و اشخاص می‌تواند در موارد خاص قانوناً سلب شود در حالیکه حرمت محل سفارت و شخص دیپلمات و خانه او غیر قابل نقض است و هیچ قانون داخلی نمی‌تواند خلاف آن مقرر کند.

مصونیت قضایی

نوع دیگر مصونیت قضایی است و مقصود از آن این است که مأموران دیپلماتیک، برخلاف مردم و اتباع خارجی دیگر از حیطه قدرت اجرای قانون کشور پذیرنده خارج هستند. به عبارت دیگر، مراجع قضایی دولت پذیرنده حق اعمال صلاحیت‌های خود را نسبت به مأموران سیاسی ندارند. اما حق دارند از کشور فرستنده بخواهند خود رسیدگی کند یا ماموریت را سلب کند تا دولت پذیرنده رسیدگی کند. این مصونیت‌ها شامل موارد زیر است:



- مصونیت قضایی که به دیپلمات داده می‌شود شامل اعمال خصوصی او نمی‌شود مثلاً دعاوی مربوط به اموال خصوصی، ارث و فعالیت‌های آزاد. پس مصونیت مدنی این استثناء را دارد (ماده ۳۱). اما مصونیت کیفری آنها مطلق است.

- اگر مأمور سیاسی مرتکب جرایم رانندگی شود باز هم قابل تعقیب نیست ولی دولت‌ها به منظور جلوگیری از وقوع درگیری، خسارت‌های وارده را می‌پردازند.

اشخاص بهره مند از مصونیتها و مزایای دیپلماتیک

- پادشاهان و روسای جمهور کشورها و همراهان آنان
- قضات و کارمندان دیوان بین المللی دادگستری (حتی در کشور متبوعشان)
- کارمندان سازمان های بین الدول (حتی در کشور متبوعشان)
- نمایندگان کشورها نزد سازمان های بین الدول
- مأموران دیپلماتیک
- پیک های دیپلماتیک
- کارمندان اداری و فنی مأموریت و خانواده آنان
- خانواده مأموران دیپلماتیک
- خدمه مأموریت
- خدمتکاران شخصی اعضای مأموریت که تبعه کشور پذیرنده یا مقیم دائمی آن نباشند.
- سایر اشخاصی که دارای گذرنامه سیاسی و ویزای سیاسی باشند.

مصونیتها و مزایای دیپلماتیک در کشور ثالث

در موارد استثنایی مأمور دیپلماتیک در کشور ثالث از مصونیتها و مزایای دیپلماتیک برخوردارند.

استثنای اول

مأموری که قصد عزیمت یا بازگشت به کشور خودش را دارد، احتمال دارد که از کشور ثالثی عبور کند و در این عبور احتمال اقامت موقت داشته باشد، کشور ثالث باید وی و اعضای خانواده اش را از تعرض مصون نگه دارد حتی اگر خانواده آن مأمور جدا از او مسافرت نمایند.

استثنای دوم

کشور ثالث نباید عبور کارمندان اداری و فنی یا خدمه مأموریت و افراد خانواده آنان را از قلمرو خود دچار اشکال بسازند.

استثنای سوم

کشور ثالث در مورد مکاتبات و سایر وسایل ارتباطی رسمی، مثل پیامهای کد و رمز که از قلمرو آن می گردد، همان آزادی و حمایتی را که کشور پذیرنده در این باره مرعی می دارد، اعطا می کند.

در مورد پیک ها و کیسه ها یا محموله های دیپلماتیک عبوری، همان مصونیت از تعرض و حمایتی را که کشور پذیرنده ملزم به رعایت آن است، اعطا می کند.

استثنای چهارم

اشخاص بهره مند از مصونیتها و مزایای دیپلماتیک، نمی توانند به منظور گذراندن تعطیلات یا مرخصی و یا انجام امور شخصی و یا به شکل دیگر، که به کشور ثالث عبور یا مسافرت میکنند، از مصونیتها و مزایای دیپلماتیک استفاده کنند. اما کشور ثالث معمولاً و بدون ایجاد تعهد حقوقی و صرفاً بر اساس نزاکت بین المللی، تسهیلاتی را برای آنان فراهم می آورد.

مزایای سیاسی

✓ معافیت‌های مالیاتی

✓ معافیت از خدمات شخصی، عمومی و نظامی

✓ معافیت از بیمه های اجتماعی

به غیر از مالیات های غیر مستقیم و مالیات بر ارث و عوارض اموال غیر منقول خصوصی و درآمدهای شخصی و هزینه های حق ثبت و دادرسی و تمبر اموال غیر منقول، ماموران سیاسی از پرداخت مالیات معاف هستند.

مزایای گمرکی متکی بر نزاکت بین المللی هستند (ماده ۳۶).

- مصونیت قضایی دیپلمات و سفیر وسیع تر از کنسولی است.
- ماده ۳۱ کنوانسیون ۱۹۶۱، اصل را بر مصونیت گذاشته است در حالی که ماده ۴۳ کنوانسیون کنسولی ۱۹۶۳، اصل را بر عدم مصونیت مامور کنسولی قرار داده است. مگر در انجام اعمال ووظایف کنسولی.
- ماده ۴۱ کنوانسیون ۱۹۶۳ «ماموران کنسولی را نمی توان به جز در صورت ارتکاب جنایتی وخیم و متعاقب تصمیم قضایی صلاحیت دار توقیف و یا در انتظار محاکمه بازداشت نمود.»
- پس اصل بر مصونیت کنسولی است مگر در موارد جنایات وخیم. اما در مورد مامور سیاسی این مساله مطلق است و حتی در جنایات وخیم هم مصونیت دارد.
- طبق کنوانسیون ۱۹۶۱، اعمالی که در زمان مأموریت انجام داده است حتی پس از اتمام مأموریت نیز قابل پیگیری نیست.

تفاوت روابط کنسولی و روابط دیپلماتیک

- روابط کنسولی دارای قدمت بیشتری نسبت به روابط دیپلماتیک دایمی است.
- در روابط دیپلماتیک قواعد عرفی بر حقوق نوشته مقدم است.
- برقراری روابط کنسولی به هیچ وجه متضمن برقراری روابط دیپلماتیک نیست، بلکه خلاف آن صادق است.
- قطع روابط دیپلماتیک به خودی خود موجب قطع روابط کنسولی نمی شود.

چگونگی انتصاب مأموران کنسولی

این مأموران معمولاً از میان کارمندان دیپلماتیک یا اداری وزارت امور خارجه انتخاب و توسط وزیر امور خارجه منصوب و به کشور پذیرنده معرفی می شوند.

انتصاب رئیس پست کنسولی

ابتدا کشور فرستنده با رعایت قوانین و مقررات داخلی و عادات و رسوم کشور پذیرنده، رئیس پست کنسولی را منصوب می کند و طی سندی به نام « معرفی نامه » (نه استوار نامه)، وی را به مقام صلاحیتدار کشوری معرفی می کند که قرار است نامبرده در آنجا انجام وظیفه کند.

چنانچه آن مقام با مأموریت رئیس پست کنسولی موافقت نماید، مراتب را طی اجازه نامه ای مه به آن « روانامه » می گویند، به کشور متبوع رئیس پست کنسولی اعلام می دارد.

شروع انجام وظایف رئیس پست کنسولی از تاریخ دریافت روانامه است.