

अन्तर्राष्ट्रीय विधि में स्थलबद्ध राज्यों के अधिकार एवं स्थिति

¹ मनोज कुमार,

¹ शोधार्थी

¹ राजनीति विज्ञान विभाग, राजस्थान विश्वविद्यालय, जयपुर

सार-संक्षेप

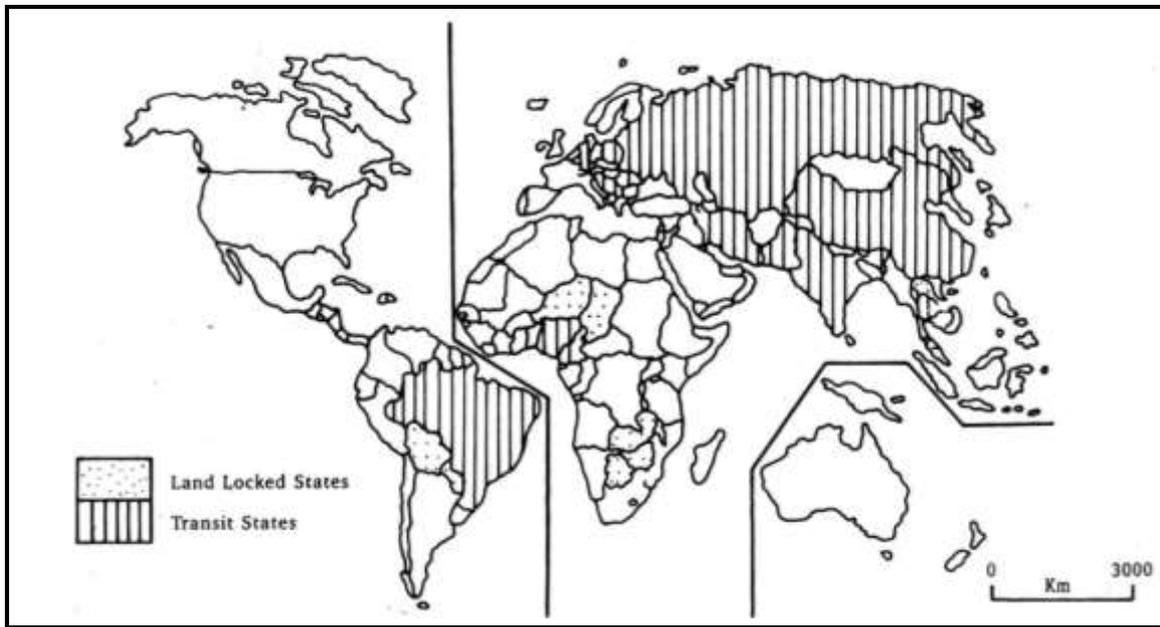
सार्वजनिक अन्तर्राष्ट्रीय कानून विकसित और गतिशील है, न कि एक स्थिर संस्था है। विकासशील देशों की अन्तर्राष्ट्रीय गतिविधियों में बढ़ती भागीदारी के कारण इसके परस्पर विरोधी इसकी नकारात्मक प्रकृति को समझने में असफल रहे हैं। जब भी स्थलबद्ध देशों से सम्बन्धित समस्याओं के समाधान प्रस्तुत किए जाते हैं, तो आर्थिक, सामाजिक व राजनैतिक आंकड़े इसे उलझा देते हैं एवं समस्याओं का हल नहीं निकल पाता है। चूंकि समुद्र और उसके पास तक पहुँचने से सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रीय कानून का विकास विभिन्न प्रकार की अवधारणाओं एवं परम्पराओं पर आधारित है। सिद्धान्तों की असमानता के कारण अन्तर्राष्ट्रीय कानून की प्रकृति व सिद्धान्तों में बड़ी असमानता देखने को मिलती है। स्थलबद्ध देशों की समुद्र तक पहुँच को लेकर अन्तर्राष्ट्रीय कानून मुख्यतः दो बिन्दुओं पर आकर रूकता है। एक राज्य की सम्प्रभुता एवं लोगों के बीच संचार की स्वतंत्रता। अन्तर्राष्ट्रीय कानून में वर्णित सभी सिद्धान्त स्थलबद्ध देशों से संबंधित कानूनों को आधार प्रदान करते हैं। इसलिए सकारात्मक कानूनों पर विचार करने से पहले, इससे संबंधित नीतियों पर चर्चा करना उचित प्रतीत होता है।

I. प्रस्तावना

स्थलबद्ध राज्य क्या है, इसे परिभाषित करने के लिए, “राज्य “ शब्द के साथ-साथ “समुद्र तक पहुँच के बिना “ शब्द को परिभाषित करना आवश्यक है। एक “राज्य “ अंतरराष्ट्रीय कानून का आवश्यक और मूल विषय है। राज्यों “अंतरराष्ट्रीय कानून में न्यायिक व्यक्तित्व है; उदाहरण के लिए, वे अधिकारों और कर्तव्यों के लिए उपयुक्त हैं। “शब्द “ राज्य एक क्षेत्र पर स्थायी रूप से स्थापित एक मानव समूह को नामित करता है और इसका अपना राजनीतिक संगठन होता है, जिसका राजनीतिक अस्तित्व कानूनी रूप से खुद पर निर्भर करता है और सीधे अंतरराष्ट्रीय कानून द्वारा शासित होता है। एक राज्य एक क्षेत्र या क्षेत्रों का समूह है जिसका राष्ट्रीयता का अपना कानून है।

इसको यदि विस्तृत रूप से समझे तो यह स्पष्ट होता है कि एक देश का अस्तित्व होना ही अन्तर्राष्ट्रीय कानूनों के लिए पर्याप्त नहीं है। अन्तर्राष्ट्रीय संबंधों को बनाए रखने के लिए यह जरूरी है कि उसे अन्य देशों से मान्यता भी प्राप्त हो। प्रमुख अन्तर्राष्ट्रीय संगठन संयुक्त राष्ट्र संघ, अन्तर्राष्ट्रीय न्यायलय या उसका कोई अन्य संस्थान आदि से उसकी सम्बद्धता उस राज्य के अस्तित्व को मान्यता प्रदान करती है। जब कोई राज्य इनसे सम्बद्ध होता है तो उसे स्वतः ही अन्य राज्यों और अन्तर्राष्ट्रीय कानून के द्वारा मान्यता प्राप्त हो जाती है। यदि संयुक्त राष्ट्रीय संगठन की मान्यता के सन्दर्भ में देखा जाये तो तीन ही ऐसे स्थलबद्ध देश हैं जिनको संयुक्त राष्ट्रीय संगठन से मान्यता प्राप्त नहीं है, जैसे लिकटेंस्टीन, सैन मैरिनो, और होली सी (वेटिकन)।¹¹ हालाँकि स्विट्जरलैंड 10 सितंबर, 2002 तक संयुक्त राष्ट्र का सदस्य नहीं था, लेकिन उसने पहले अपने सभी विशेष संस्थानों का पालन किया था।

एक स्थलबद्ध देश को परिभाषित करने में तट का नहीं होना दूसरा तत्व है। तट नहीं होने से एक देश को अन्तर्राष्ट्रीय जल यातायात तक पहुँच बनाने से वंचित रहना पड़ता है। ‘सीमित पहुँच वाले देशों’ में उदाहरण के लिए - अजरबैजान, बोस्निया-हर्जोगोविना, कोर्रो, इराक, जोर्डन, कजाकिस्तान, तुर्कमेनिस्तान एवं उजबेकिस्तान है, इन सभी देशों के पास एक छोटा तट है लेकिन एक बहुत ही तंग जलीय गलियारा है जो विदेशी व्यापार के लिए ज्यादा प्रयोग करने योग्य नहीं है वास्तव में ये देश बहुत सारी विशेषताओं में उन देशों के समान ही हैं जिनका यहाँ विचार किया गया है। परन्तु निरंतरता के उद्देश्य से इस अध्याय में स्थलबद्ध देश को एक ऐसे देश के लिए प्रयोग किया गया है जिसका कोई तट ही नहीं है।



चित्र 1. अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रमुख स्थलबद्ध एवं पारगमन राज्य

II. समुद्र तक पहुँच के सिद्धान्त को प्रभावित करने वाले सिद्धान्त एवं नीतियाँ

सार्वजनिक अन्तर्राष्ट्रीय कानून विकसित और गतिशील है, न कि एक स्थिर संस्था। विकासशील देशों की अन्तर्राष्ट्रीय गतिविधियों में बढ़ती भागीदारी के कारण इसके परस्पर विरोधी इसकी नकारात्मक प्रकृति को समझने में असफल रहे हैं। जब भी स्थलबद्ध देशों से सम्बन्धित समस्याओं के समाधान प्रस्तुत किए जाते हैं, तो आर्थिक, सामाजिक व राजनैतिक आंकड़े इसे उलझा देते हैं एवं समस्याओं का हल नहीं निकल पाता है।¹³

चूँकि समुद्र और उसके पास तक पहुँचने से सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रीय कानून का विकास विभिन्न प्रकार की अवधारणाओं एवं परम्पराओं पर आधारित है। सिद्धान्तों की असमानता के कारण अन्तर्राष्ट्रीय कानून की प्रकृति व सिद्धान्तों में बड़ी असमानता देखने को मिलती है। स्थलबद्ध देशों की समुद्र तक पहुँच को लेकर अन्तर्राष्ट्रीय कानून मुख्यतः दो बिन्दुओं पर आकर रूकता है। एक राज्य की सम्प्रभुता एवं लोगों के बीच संचार की स्वतंत्रता। अन्तर्राष्ट्रीय कानून में वर्णित सभी सिद्धान्त स्थलबद्ध देशों से संबंधित कानूनों को आधार प्रदान करते हैं। इसलिए सकारात्मक कानूनों पर विचार करने से पहले, इससे संबंधित नीतियों पर चर्चा करना उचित प्रतीत होता है।

III. पारगमन की स्वतंत्रता पर आधारित सिद्धान्त

संचार के अधिकार में किसी देश में पारगमन एवं यात्रा के अधिकार से अधिक नियम शामिल है। राज्यों को दुनियाभर में व्यापार करने के लिए पारगमन की आवश्यकता होती है। प्रसिद्ध फ्रांसिसी न्यायविद् वी. रयूट ने कहा है कि पारगमन की समस्या जमीनी संचार से संबंधित है, मुख्यतः उन देशों के लिए जो भौगोलिक रूप से नुकसानदायक स्थिति में है क्योंकि उनके पास तटीय व्यापार की व्यवस्था उपलब्ध नहीं है। अफ्रीका के आर्थिक आयोग ने इस बात पर जोर दिया कि तट से वंचित देशों की समुद्र तक मुक्त पहुँच की समस्या पारगमन से संबंधित महत्वपूर्ण समस्याओं में से एक थी जो कि मूलतः आर्थिक हितों से सम्बन्धित है एवं इससे संबंधित देशों की न्यायिक शर्तें शामिल हैं।¹⁴ इस सिद्धान्त को अस्वीकार करने वाले विचारकों का मानना है कि ऐसा करना किसी भी राज्य की सम्प्रभुता के लिए खतरा है। पारगमन की स्वतंत्रता का अधिकार तटीय राज्य की सम्प्रभुता का उल्लंघन नहीं कर सकता है। अतः उनका मानना है कि पारगमन की स्वतंत्रता का अधिकार तटीय राज्यों की सहमति के अधीन है, जिसे पारित करने का अधिकार तटीय राज्यों के पास है।

अन्तर्राष्ट्रीय कानूनविद् मैकेनयर एवं हाइड मानते हैं कि स्थलबद्ध देशों का पारगमन अधिकार अन्तर्राष्ट्रीय कानून द्वारा मान्यता प्राप्त नहीं है, बल्कि तटीय राज्यों के साथ सम्पन्न समझौतों द्वारा संचालित एक अधिकार है। उनका मानना है कि पारगमन का अधिकार राज्य की सहमति पर आधारित है। सन् 1950 में सम्पन्न हुए अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलन में पाकिस्तानी प्रतिनिधि ने कहा कि किसी भी राज्य का यह दायित्व नहीं है कि वह दूसरों को अपने क्षेत्र में पारगमन का अधिकार प्रदान करें।¹⁵ एक अन्य विचारक का कहना है कि राज्यों का परस्पर आर्थिक निर्भरता का सिद्धान्त पारगमन अधिकारों को मान्यता देने के लिए एक महत्वपूर्ण न्यायिक आधार प्रदान करता है। इस सिद्धान्त के प्रस्तावकों और समर्थकों का मानना है कि किसी भी देश की सम्प्रभुता के अत्रतगत पारगमन का अधिकार एवं आयात- निर्यात का रास्ता बंद करना, अन्तर्राष्ट्रीय कानून व सन्धियों द्वारा प्रतिबन्धित है। इस सिद्धान्त के समर्थकों का मानना है कि स्थलबद्ध देशों का आर्थिक विकास एवं व्यापार पारगमन को सुविधा पर निर्भर है। अतः वे अन्तर्राष्ट्रीय कानूनों को आधार मानते हुए, अपने अधिकारों के लिए दावा कर सकते हैं।

न्यायविद् लौटरपेच का मानना है कि कोई स्थलबद्ध देश यदि निम्न दो शर्तें पूर्ण करता है तो "पारगमन का अधिकार" प्राप्त करने का दावा कर सकता है। प्रथम पारगमन के अधिकार का दावा करने वाला राज्य, योग्यता और अधिकार की आवश्यकता को साबित करने में सक्षम होना चाहिए, द्वितीय अधिकार की प्रक्रिया से पारगमन देश को कोई व्यवधान पैदा नहीं होना चाहिए। लौटरपेच के अनुसार लीग ऑफ नेशन, द बार्सिलोना कन्वेंशन एवं इनके समान अन्य संस्थाओं ने स्वतंत्र पारगमन सिद्धान्त का अनुमोदन किया कि स्थलबद्ध राज्य पारगमन राज्यों के साथ सौदेबाजी व तार्किक आधार पर पारगमन समझौते के माध्यम से रास्ता प्राप्त कर सकते हैं।¹⁶

(1) हवाना चार्टर एवं दी जनरल एग्रीमेंट आन टैरिफ्स एण्ड ट्रेड:- लंदन सम्मेलन में संयुक्त राष्ट्र अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार संगठन के निर्माण का एक मसौदा तैयार किया गया, जिसे अगस्त 1947 में जिनेवा में आयोजित सम्मेलन में रखा गया। इसके पश्चात 21 नवम्बर 1947 से 21 मार्च 1948 तक हवाना में हुए सम्मेलन में 106 आर्टिकल वाला एक मसौदा तैयार किया गया जो काफी विस्तारपूर्वक था। इस चार्टर का प्रमुख उद्देश्य एक ऐसे संगठन का निर्माण करना था जो प्रतिस्पर्धा मुक्त व्यापार एवं स्वतंत्र व्यापार के सिद्धान्त के आधार पर विश्व व्यापार तंत्र की निगरानी कर सके। यह सदस्य राज्यों के लिए लक्ष्य बनाता है, उन्हें 'समानता के आधार पर बाजार तक पहुँच, आपूर्ति स्रोतों और उनकी समृद्धि और आर्थिक विकास के लिए आवश्यक उत्पादन सुविधाओं का विकास आदि समस्त बिन्दुओं पर सहमत हो।' चार्टर को लागू होने के लिए 27 देशों से पुष्टिकरण होना आवश्यक था, परन्तु दो देशों के द्वारा ही इसकी पुष्टि की गई। जिसके कारण यह लागू नहीं हो सका।¹⁷

हालांकि यह चार्टर लागू नहीं हो सका परन्तु हवाना चार्टर को समुद्र तक स्वतंत्र एवं सुरक्षित पहुँच की अनुमति की प्रक्रिया में एक सशक्त कदम माना गया। क्योंकि हवाना चार्टर ने ऍ।ज्ज की स्थापना के लिए स्थाई जगह तैयार की तथा इसके विरोध में 1 जनवरी 1948 को दी जनरल एग्रीमेंट आन टैरिफ्स एण्ड ट्रेड (ऍ।ज्ज) प्रभावी हो गया एवं 30 अक्टूबर 1947 को इसकी प्रोटोकाल प्रोविजनल एप्लीकेशन की शर्तों को स्वीकार कर लिया गया। यह तुष्टिकरण के लिए उठाया हुआ कदम नहीं था। दी जनरल एग्रीमेंट आन टैरिफ्स एण्ड ट्रेड का आर्टिकल पारगमन की स्वतंत्रता से संबंधित है। यह बार्सिलोना अधिनियम द्वारा बनाए गए सिद्धान्तों की पुष्टि करता है। लाईफ मेरियन ने दी जनरल एग्रीमेंट आन टैरिफ्स एण्ड ट्रेड व बार्सिलोना अधिनियम के बीच एक महत्वपूर्ण अंतर देखा कि दी जनरल एग्रीमेंट आन टैरिफ्स एण्ड ट्रेड के सात अनुच्छेदों में सम्प्रभुता शब्द का कहीं प्रयोग नहीं होता जबकि बार्सिलोना अधिनियम राज्यों के सम्प्रभुता के अधिकारों को याद करता है।

(2) व्यापारिक समझौते के लिए बार्सिलोना अधिनियम:- जब बार्सिलोना अधिनियम की संधि की गई उस समय परिवहन योग्य जलमार्गों पर पारगमन की स्वतंत्रता को लेकर एक नवीन प्रावधान डाला गया। राष्ट्र संघ के केबिनेट ने सदस्य देशों को संचार एवं पारगमन की स्वतंत्रता को बनाए रखने के लिए प्रावधान बनाने के निर्देश दिए। राष्ट्र संघ के प्रतीक्षा पत्र में सभी सदस्य देशों को व्यापार में सामान्य व्यवहार करने के आदेश प्रसारित किए गए एवं इसे लागू करने के लिए राष्ट्र संघ के अधीन बार्सिलोना में एक कांग्रेस रखी गई। इस सम्मेलन में एक नया तकनीकी अंग आगेनाइजेशन ऑफ कम्यूनिकेशन एण्ड ट्रांजिट ऍजेंडर जोड़ा गया। संचार एवं पारगमन की स्वतंत्रता को बनाए रखने के लिए ऍजेंडर के द्वारा कार्य करना प्रारम्भ किया गया जिसके परिणामस्वरूप द फसूट जनरल कांग्रेस ऑफ कम्यूनिकेशन एण्ड ट्रांजिट (बार्सिलोना कांग्रेस) ने अपनाया गया। परिवहन योग्य जलमार्गों के बारे में सन् 1921 बार्सिलोना कन्वेंशन नवीन कानूनी मापदण्ड बनाये गए। कन्वेंशन नवीन कानूनी मापदण्ड बनाए गए। कन्वेंशन में जलीय मार्ग एवं अजलीय मार्ग वाली श्रेणियों को शामिल करके 'समुद्र तक पहुँच के स्वतंत्रता' के सिद्धान्त को प्रस्तुत किया गया एवं 'अन्तर्राष्ट्रीय नदी' शब्दावली के स्थान पर 'अन्तर्राष्ट्रीय जलमार्ग' नवीन शब्दावली का प्रयोग किया गया।¹⁸ बार्सिलोना अधिनियम 1921 जो कि पारगमन की स्वतंत्रता से संबंधित था में यह सुनिश्चित किया गया कि पारगमन के लिए एक नवीन अन्तर्राष्ट्रीय व्यवस्था बनायी जाए जो यूरोपीय स्थलबद्ध राज्यों को संचार की गारंटी प्रदान करे जो आस्ट्रो हंगरियन साम्राज्य के विघटन के बाद अस्तित्व में आये है।

बार्सिलोना कन्वेंशन में पारगमन की स्वतंत्रता के सिद्धान्त के पालन पर जोर दिया गया। परन्तु संधि से हस्ताक्षरित कोई भी राज्य कुछ विशिष्ट परिस्थितियों में इनका पालन से इन्कार कर सकता है। उदाहरण - जब कोई गम्भीर धटना पारगमन देश की सुरक्षा के लिए खतरा पैदा करे या पारगमन देश के राष्ट्रीय हितों को प्रभावित करे। ऐसी परिस्थितियों में अनुबन्धित देश अधिनियम का उल्लंघन कर सकता है व पारगमन की सुविधा देने को इन्कार कर सकता है। नागरिकों के स्वास्थ्य एवं सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए लीग ऑफ नेशन के अन्तर्राष्ट्रीय कन्वेंशनों में ये अधिकार प्रदान किए गए है।¹⁹ बार्सिलोना अधिनियम जो 21 अक्टूबर 1921 को प्रभाव में आया जो उन व्यापार संबंधों को प्रमुख आधार बना जो पारगमन से संबंधित थे जो कि 1930 के दशक के बाद अस्तित्व में आये। ये सभी समझौते "पारगमन की स्वतंत्रता" एवं "वस्तुओं की स्वतंत्रता" पारगमन से संबंधित थे।

IV. तटों तक निःशुल्क प्रवेश का अधिकार और सागरों की स्वतंत्रता का सिद्धान्त:-

अन्तर्राष्ट्रीय कानून के प्रमुख कानूनी विचारक जॉर्ज शैल्स ने लिखा है गहरो समुद्रों की स्वतंत्रता से संबंधित आवश्यक कानूनी सिद्धान्त है "आदर्श उपयोग की स्वतंत्रता का सिद्धान्त" - उपयोग में नौपरिवहन ही शामिल नहीं है बल्कि मछली पकड़ना, केबल डालना एवं वैज्ञानिक अनुसंधान भी शामिल है। इस सिद्धान्त के समर्थकों का मानना है कि समुद्रों पर सभी को समान रूप से स्वतंत्रता मिलनी चाहिए उसे किसी निश्चित नियम व शर्तों में बांधने का प्रयास नहीं करना चाहिए। शैल्स का कहना है कि "गहरे समुद्र सामूहिक रूप से अन्तर्राष्ट्रीय कानून के दायरे में आने चाहिए। अन्तर्राष्ट्रीय समुदाय के सभी नाविकों को समान रूप से इनको उपयोग में लेने की स्वतंत्रता होनी चाहिए यहाँ तक की एन्क्लेव देश के नागरिकों द्वारा भी इनका प्रयोग किया जाना सुनिश्चित होना चाहिए।¹⁰

स्थलबद्ध देशों की समुद्र तक पहुँच की स्वतंत्रता का समर्थन करते हुए एम. साइबर्ट कहते हैं कि गहरे समुद्र सभी की सम्पत्ति है, जिनके प्रयोग का अधिकार सम्पूर्ण जनसमुदाय को है और सभी को इनसे समान रूप से लाभ प्राप्त होना चाहिए एवं उन स्थलबद्ध देशों को भी लाभ मिलना चाहिए जिनके पास समुद्र तट नहीं है।¹¹ इसी सन्दर्भ में अन्तर्राष्ट्रीय न्यायविद् लैटर पाउंड्स ने जोर देते हुए कहा कि समुद्र तक पहुँच का सिद्धान्त, समुद्र की स्वतंत्रता के सिद्धान्त का ही उपज है। उन्होंने लिखा कि "समुद्र समस्त मानव जाति के लिए समान रूप से खुला हुआ है, अतः सभी को समुद्र तक स्वतंत्र पहुँच, नौपरिवहन आयात, निर्यात का अधिकार मिलेगा एवं सभी नदियों पर नौपरिवहन का अधिकार क्योंकि ये प्राकृतिक रूप से समुद्र से जुड़ी हुई है।"¹²

चाल्स चैनी हाइड भी इस विचार से सहमत है, परन्तु उनका विचार इससे थोड़ा भिन्न है। उनके अनुसार अन्तर्राष्ट्रीय कानून का यह सिद्धान्त है कि सभी स्थलबद्ध देशों को समुद्र तक पहुँच का पूर्ण अधिकार होना चाहिए व यह जलीय पारगमन व अन्य सभी पारगमन की संरचनाओं को इसमें शामिल किया जाना चाहिए।¹³ उनका मानना है कि ये सिद्धान्त अन्तर्राष्ट्रीय कानून से नहीं निभता बल्कि देशों के मध्य सम्पन्न हुई संधियों का परिणाम है।

एम. थियरी जो इन्टरनेशनल कांग्रेस आन द ला ऑफ द सी (1958) में फ्रांस का प्रतिनिधि थे ने कहा कि जलीय लोक परिवहन के प्रयोग के सन्दर्भ में सभी स्थलबद्ध देशों के पास समानता के सिद्धान्त के अनुसार वो ही अधिकार है जो अन्य देशों के पास है।¹⁴

ए.एच. तबीबी जो कि अन्तर्राष्ट्रीय कानूनी आयोग के सदस्य थे, उन्होंने स्थलबद्ध देशों के सम्बन्ध में जमीनी एवं समुद्री मार्ग के अधिकारों के बीच मजबूत आपसी संबंधों पर जोर दिया। उनका कहना है कि "स्थलबद्ध राज्यों के निर्बाध आवागमन के अधिकार को केवल एक तरीके से ही प्रभावी बनाया जा सकता है कि उनके समुद्र तक पहुँच के रास्तों के सिद्धान्तों व नियमों को प्रभावी रूप से लागू किया जाये। ऐसा तभी सम्भव हो पायेगा जब समुद्र की स्वतंत्रता के सिद्धान्त को प्रभावी रूप से लागू किया जाये। तबीबी ने सुझाव दिया कि तटीय देशों के क्षेत्रों पर स्थलबद्ध राज्यों की पहुँच को सुनिश्चित करने के लिए समुद्र की स्वतंत्रता के सिद्धान्त को प्रभावी रूप से लागू करना होगा एवं इसका मुख्य परिणाम यह होगा कि सभी देशों को समानता की स्थिति प्राप्त होगी। तबीबी ने इस दृष्टिकोण के संबंध में बहुत से आलेख प्रस्तुत किए, परन्तु उन्होंने ग्रीसियस के नीतिगत

अधिकारों पर अधिक जोर दिया। उन्होंने समुद्र तक निर्बाध रास्ते के अधिकार का गहरा समर्थन किया। तबीवी ने अपने सम्पूर्ण अध्ययन के पश्चात् यह निष्कर्ष निकाला कि स्थलबद्ध राज्यों के लिए समुद्र तक सड़क मार्ग एवं हवाई मार्ग का अधिकार पूर्णतः वैधानिक और उल्लंघनीय है एवं इसके अभाव से समुद्र की स्वतंत्रता का सिद्धान्त अपनी प्रसांगिकता खो देगा।¹⁵ इसे पूर्ण करते हुए कहा कि गहरे समुद्र पर अन्तर्राष्ट्रीय परिक्षेत्र के रूप में सभी की पहुँच होनी चाहिए। अतः यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि समुद्र तक पहुँच के अधिकार के बिना स्थलबद्ध देशों के लिए समुद्र की स्वतंत्रता का सिद्धान्त कोई महत्व नहीं रखता है यदि स्थलबद्ध देशों को समुद्र तक पहुँच के अधिकार की गारंटी नहीं मिलती है, तो गहरे समुद्रों की स्वतंत्रता पूर्णतः अर्थविहिन हो जाएगी।

V. दास्ता का सिद्धान्त एवं समुद्र तक पहुँच का अधिकार:-

स्थलबद्ध देशों के लिए दास्ता का सिद्धान्त एक ऐसा अधिकार है जो दो या अधिक देशों के बीच एक समझौते पर आधारित होता है, जिसके द्वारा एक देश के क्षेत्र का उपयोग विशेष लक्ष्य की प्राप्ति के लिए स्थाई तौर पर दूसरे देश द्वारा किया जा सकता है, परन्तु वह इसके एवज में कुछ करने को बाध्य नहीं है। यह केवल उन क्षेत्रों के बीच स्थायी और कानूनी संबंधों के परिवर्तन से प्रभावित नहीं हो सकते हैं। इसे केवल आपसी समझौते, वर्चस्व वाले राज्य द्वारा त्याग या एक ही संप्रभु के तहत प्रभावित प्रदेशों के एकीकरण के द्वारा समाप्त किया जा सकता है।

ओपेनहाइम ने दास्ता को परिभाषित करते हुए कहा है कि "किसी देश की क्षेत्रीय श्रेष्ठता पर संधि द्वारा लगाये गए विशेष प्रतिबंध जिनके द्वारा किसी देश के एक भाग या सम्पूर्ण क्षेत्र का प्रयोग किसी खास उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए दूसरे देश के द्वारा किया जा सकता है।" इस प्रकार अन्तर्राष्ट्रीय दास्ता किसी देश की आंतरिक एवं बाहरी सम्प्रभुता पर एक सीमा है। इसके अन्तर्गत उसे दूसरे देश कि गतिविधियों को स्वीकारने के लिए बाध्य होना पड़ता है। दास्ता के सिद्धान्तों का जन्म अन्तर्राष्ट्रीय कन्वेंशनों के द्वारा होता है। दास्ता के सिद्धान्त के अन्तर्गत इस बात पर भी जोर दिया गया है कि देशों को ऐसे कदम नहीं उठाने चाहिए जिससे जलीय मार्गों के प्राकृतिक स्वरूप एवं संरचना के लिए खतरा उत्पन्न हो।¹⁶

इन सभी तथ्यों को ध्यान में रखते हुए अन्तर्राष्ट्रीय दास्ता के सिद्धान्त को कुछ अध्ययनकर्ता ने आगे बढ़ाया। स्थलबद्ध देशों की समुद्र तक पहुँच की समस्या के समाधान के रूप में यह दृष्टिकोण विरोधाभासी है क्योंकि यह कहता है कि अन्तर्राष्ट्रीय कानून द्वारा स्थलबद्ध देशों के लिए उन क्षेत्रों से होकर पारगमन की स्वतंत्रता प्राप्त होती है जो क्षेत्र उसे समुद्र से अलग करते हैं। परन्तु इस पारगमन की स्वतंत्रता के लिए कोई भी देश अपनी सम्प्रभुता को संकट में नहीं डालना चाहता है। लॉब्राउस के अनुसार किसी विशेष संधि या समझौते के माध्यम से स्वतंत्र स्थलबद्ध देशों को स्थायी सुविधा प्रदान करने के लिए दास्ता के सिद्धान्त को विस्तारित किया जाना चाहिए।¹⁷ लॉब्राउस ने इस बात पर भी जोर दिया कि यह सिद्धान्त बनाना तभी उपयोगी होगा जब ऐसा देश जिसके पास कोई समुद्री सीमा नहीं है, को एक ऐनक्लेव देश का दर्जा प्राप्त हो और उसे ऐनक्लेव देश के रूप में यह अधिकार मिले जिससे वह अपनी समुद्र तक पहुँच सुनिश्चित कर सके।

एच. डवाईड रीड ने जमीनी पारगमन के बारे में विचार व्यक्त करते हुए कहा कि पारगमन संबंधी सभी संधियां व समझौते स्थलबद्ध देशों के निवेदन के पश्चात् ही अस्तित्व में आये। परन्तु स्थलबद्ध देशों की प्राकृतिक स्थिति ने उन्हें एक दास्ता की ओर मोड़ दिया है अतः उन्हें इस बात की गारंटी मिलनी चाहिए कि अन्तर्राष्ट्रीय कानून का सिद्धान्तों द्वारा प्राप्त अधिकार स्थाई है। परन्तु दास्ता के सिद्धान्त से सम्बन्धित विचारकों का मानना है स्थलबद्ध राज्यों की पारगमन की आवश्यकता ने उनके लिए दास्ता का एक नवीन रूप तैयार कर दिया है। अन्तर्राष्ट्रीय राजनीतिक विचारक रोलास का मानना है कि स्थलबद्ध देशों का समुद्र तक पहुँच का अधिकार संचार के साधन सम्बन्धी अधिकार में समाहित है।¹⁸

अतः इस सिद्धान्त के अनुसार स्थलबद्ध राज्य को "प्रमुख राज्य" एवं पारगमन राज्य को "सेवाभावी राज्य" माना जाना चाहिए। अतः पारगमन के अधिकार को "प्रमुख राज्य" का एक आवश्यक अधिकार माना जाना चाहिए। यह सिद्धान्त स्थलबद्ध देशों के लिए फायदेमंद है क्योंकि इससे स्थलबद्ध राज्य को तटीय राज्यों से होकर पारगमन का अधिकार प्राप्त होता है, परन्तु दुर्भाग्यवश तटीय राज्यों के द्वारा इस सिद्धान्त का कभी अनुमोदन नहीं किया गया है। इसी कारण वर्तमान समय में भी स्थलबद्ध राज्य पड़ोसी तटीय राज्यों के परोपकार के अधीन है।

ग्लासनर ने कहा है कि समुद्र तक पहुँच के अधिकार का दास्ता संबंधी सिद्धान्त का लोक कानून में कोई आधार नहीं है और वास्तव में पूरी तरह से अप्रचलित है।¹⁹ कुछ विचारकों ने क्षेत्रीय समुद्रों तक पहुँच के अधिकार एवं स्थलबद्ध राज्यों को पारगमन देशों से मिलने वाले समुद्र तक पहुँच के अधिकार में समानता स्थापित करने का प्रयास किया है, परन्तु यह समानता पूर्णतः स्वीकार्य नहीं है। क्योंकि क्षेत्रीय समुद्र तक पहुँच से स्थलबद्ध देशों के पारगमन संबंधी अधिकार अधिक व्यापक है अतः इनमें समानता की बात करना निरर्थक एवं अतिशयोक्तिपूर्ण है। स्थलबद्ध राज्यों के नदी में परिवहन को लेकर और उससे संबंधित समस्याओं को लेकर विशेष प्रावधान बनाए गए हैं। दूसरी तरफ इन देशों की नौपरिवहन संबंधी समस्याओं को हल करने के लिए विशेष प्रयास किए गए हैं। अन्तर्राष्ट्रीय कन्वेंशनों में समुद्र तक पहुँच के अधिकार के अन्तर्गत व्यापक दृष्टिकोण अपनाते हुए नदी परिवहन, पारगमन की स्वतंत्रता एवं गहरे समुद्रों का नियमीकरण को सम्मिलित किया गया है।

VI. भौगोलिक असमानताओं के लिए क्षतिपूर्ति का अधिकार:-

स्थलबद्ध राज्यों के संदर्भ में पूर्व प्रचलित नीतियों को छोड़ते हुए आधुनिक नीतियों को अनुकूल बनाने का प्रयास किया गया है। इसमें स्थलबद्ध देशों की आर्थिक स्थिति पर पड़ने भौगोलिक प्रभावों को ध्यान में रखते हुए, न्यायिक हल खोजने का प्रयास किया गया है।

प्रोफेसर आर.जे. डूपुय ने समुद्र के कानून को "पारिस्थितिजन्य" माना है, जिसका मुख्य उद्देश्य एक राज्य के लिए विशेष मामलों और समस्याओं को हल करना है। यद्यपि यह एक सार्वभौमिक कानून है क्योंकि यह सभी देशों पर लागू होता है, इसे समान्यीकृत नहीं किया जा सकता है क्योंकि प्रत्येक मामले को अलग तरीके से विनियमित और नियन्त्रित किया जाता है।²⁰ द्वितीय विश्वयुद्ध के बाद इस अवधारणा की प्रगति हुई। अपने चार्टर अनुसार आर्थिक प्रगति और अन्तर्राष्ट्रीय समस्याओं के समाधान की परिस्थितियों को बढ़ावा देने के यह अधिकार "स्थिरता और खुशहाली की स्थितियों के निर्माण के लिए एक दृष्टिकोण है, जो राष्ट्रों के बीच शांतिपूर्ण और मैत्रीपूर्ण संबंधों के लिए आवश्यक है।"

स्थलबद्ध राज्यों और अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार को ध्यान में रखते हुए राष्ट्र संघ की महासभा ने संकल्प 1028, गृद्ध सभी सदस्य देशों को बुलाया गया एवं स्थलबद्ध देशों के आर्थिक विकास को ध्यान में रखते हुए पारगमन कानून एवं उचित सुविधाएं देने संबंधी पारित किया गया। न्चब्ज़।क् (न्यूयार्क कन्वेंशन की प्रस्तावना के बाद) द्वारा प्रस्तुत किए गए आठ सिद्धान्तों में से पहला सिद्धान्त अधिक प्रसांगिक है। यह सिद्धान्त घोषणा करता है कि "समुद्र तक मुक्त पहुँच का अधिकार हर स्थलबद्ध राज्य का अनिवार्य अधिकार है एवं यह अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार और आर्थिक विकास के लिए अपरिहार्य सिद्धान्त है।"

ये सभी प्रावधान स्थलबद्ध विकसित और विकासशील देशों को प्रस्तावित करते हैं, लेकिन स्थलबद्ध देशों के विकास के लिए अन्य प्रावधानों में विशेष ध्यान दिया गया है। उदाहरण के लिए चार्टर आफ इकोनामिक राइट्स एण्ड फ्रीडम ऑफ स्टेट्स की मूल भावना में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार का विस्तार एवं आर्थिक एवं सामाजिक व्यवस्थाओं के बीच अंतर को पूर्ण आधार प्रदान किया गया है। इससे व्यापार और विकासशील देशों के

आर्थिक विकास को मजबूती मिलती है। चार्टर के अनु. 14 से 21 पर अपने विचार व्यक्त करते हुए गाय फ्यूर कहते हैं कि सभी राज्यों को व्यापार में आने वाली बाधाओं को ध्यान में रखते हुए सहयोग करना चाहिए और सभी राज्यों को विकासशील राज्यों के सामने आने वाली समस्याओं का समाधान प्रभावी रूप से करने में सहयोग देना चाहिए।²¹ चार्टर में विशेषतः विकासशील स्थलबद्ध देशों के आर्थिक विकास को ध्यान में रखते हुए उनकी समुद्र तक पहुँच को सुनिश्चित करने का प्रयास किया गया है।

VII. नौपरिवहन की स्वतंत्रता:-

स्थलबद्ध राज्यों के नदियों में नौपरिवहन को लेकर और उससे सम्बन्धित समस्याओं को लेकर कुछ विशेष प्रावधान बनाए गए हैं। दूसरी तरफ स्थलबद्ध राज्यों की नौपरिवहन संबंधी समस्याओं को हल करने के लिए विशेष प्रयास किए गए हैं। अन्तर्राष्ट्रीय कन्वेंशनों में समुद्र तक पहुँच के अधिकार के अन्तर्गत नदी परिवहन, पारगमन, गहरे समुद्रों का नियमीकरण सभी सिद्धान्तों को व्यापक रूप से सम्मिलित किया गया है। हालांकि नदियों के कानून का मूल उद्देश्य स्थलबद्ध राज्यों की समुद्र तक पहुँच की समस्याओं को हल करना नहीं था। परन्तु यह समुद्र तक पहुँच के प्रश्न पर किया गया प्रथम अन्तर्राष्ट्रीय प्रयास था। डी विश्वर के अनुसार "समुद्र तक पहुँच के सिद्धान्त ने प्रत्यक्ष रूप से उन सभी अन्तर्राष्ट्रीय कारकों को प्रेरित किया जो नदी तक पहुँच के कानून से संबंधित थे।²² उन्होंने अन्तर्राष्ट्रीय नदियों के कानूनों की व्याख्या करते हुए कहा कि "यह वह केन्द्र है जिसके आसपास संचार के आधुनिक कानूनों का निर्माण किया गया है।

एक शताब्दी बाद जब फ्रांसीसी गणराज्य की सेनाओं ने एशियन शासक द्वारा गठित सेनाओं को पराजित किया एवं बेल्जियम को आजादी दिलवाई। इस रास्ते में पड़ने वाली अन्तर्राष्ट्रीय नदियों स्केल्ड और म्यूज डेढ़ सदी से अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार के लिए बंद पड़ी है। इसी को ध्यान में रखते हुए 20 नवम्बर 1792 को एकजीक्यूटिव कौंसिल ऑफ द कन्वेंशन ने स्केल्ड व म्यूज नदियों का उदारीकरण किया व फ्रांसीसी लोगों ने इसे सम्मान देने का वादा किया। 1804 में पेरिस समझौते के तहत राईन नदी पर जल परिवहन की स्वतंत्रता के सिद्धान्त को अपनाया गया, जो यूरोप की सबसे महत्वपूर्ण अन्तर्राष्ट्रीय नदी थी। इस संधि के द्वारा जलमार्ग तक पहुँच के लिए सहयोगात्मक व्यवस्था को अपनाया गया।

30 मई 1814 को पेरिस में एक अन्य संधि सम्पन्न हुई जिसमें लोगों के बीच संचार पर जोर दिया गया था। इसमें इंग्लैंड, एशिया और रूस ने भाग लिया एवं बोरोइन लाइन को फ्रांसीसी सिंहासन के लिए बहाल कर दिया और फ्रांस को अपने पूर्व 1792 के आकार तक सीमित कर दिया। सन् 1814 के वियना कांग्रेस के अन्तिम अधिनियम के अनुसार "नदियों के कानून का प्रमुख उद्देश्य था समुद्र तक स्वतंत्रत पहुँच के लिए उच्च स्थित क्षेत्रों के लिए जलपरिवहन सुनिश्चित करना।" राइन व पेरिस संधि के अनुच्छेद-5 (30 मई 1814) में समुद्र तक मुक्त पहुँच पर जोर दिया गया व इसमें स्पष्ट रूप से ये कहा गया कि राइन पर जल परिवहन की सुविधा स्वतंत्र रूप से बिना किसी अवरोध के सभी को प्राप्त हो।²³

फाइनल एक्ट ऑफ वियना अनु. 108 जो नदी परिवहन से संबंधित है ने 19वीं सदी की सभी संधियों को आधार प्रदान किया। इसके अलावा अन्तर्राष्ट्रीय नदियों व सहायक नदियों में भी फाइनल एक्ट ने बिना भेदभाव के जल परिवहन की स्वतंत्रता प्रदान की। यह ध्यान देना उचित है कि संयुक्त राज्य अमेरिका ने सेंट लॉरेस पर मुक्त जलपरिवहन को सुनिश्चित करने के लिए कांग्रेस के निर्माण का आवहान किया। वास्तव में इस अवधारणा की विजय सम्पूर्ण विश्व में देखी जा सकती है। अमेरिका ने अमेजन, रियो की ला प्लाटा, रियो ग्रंडे एवं उनकी सहायक नदियों पर स्वतंत्र जल परिवहन का दावा किया। अफ्रीका में कोर्गो व नाईजर व एशिया में यान-त्से-किआंग को स्वतंत्र नौपरिवहन के लिए खोला गया। सन् 1648 की बेस्टफेलिया की संधि के बाद कई स्थलबद्ध देश अस्तित्व में आए। जिससे केन्द्रीय यूरोप कई देशों में बँट गया, जिनसे जल परिवहन की नई समस्याओं की जानकारी प्राप्त हुई।

VIII. द डैन्यूब कन्वेंशन:-

मध्य यूरोप की आर्थिक धमनी डैन्यूबे इस क्षेत्र की सबसे बड़ी नदी है। वर्तमान में इसकी कानूनी व्यवस्था कन्वेंशन ऑफ बेलग्रेड द्वारा शासित है, जो कि आस्ट्रिया, चेकोस्लोवाकिया और हंगरी द्वारा हस्ताक्षरित बहुपक्षीय कन्वेंशन है। ये तीनों ही स्थलबद्ध राज्य हैं जो डैन्यूबे जलीय मार्ग का प्रयोग करते हैं। डैन्यूबे कन्वेंशन जो 18 अगस्त 1948 को सम्पन्न हुई, इसके प्रावधान 1856 की पेरिस संधियों एवं 1878 की बर्लिन संधियों के सिद्धान्त एवं वाणिज्यिक जहाजों एवं माल की समानता के सिद्धान्त को व्यवहार में मान्यता प्रदान करती हैं

यह याद रखना उपयोगी है कि नदियों से सम्बन्धित कानूनों का प्रमुख उद्देश्य यह था कि जलीय मार्ग वाले और गैर जलीय मार्ग वाले को जल परिवहन का समान एवं पूर्ण अधिकार मिले। समुद्र तक स्वतंत्रत पहुँच का ये अधिकार केवल स्थलबद्ध देशों के लिए नहीं है, बल्कि तटीय देशों के लिए भी है। समय के साथ नदियों का कानून, समुद्र तक स्वतंत्रत पहुँच के अधिकार को नियन्त्रित करने लगा एवं तटीय देशों पर कुछ शुल्क लगाया गया। 30 मार्च 1836 को (अनु. 16) पेरिस सन्धि द्वारा यूरोपियन डैन्यूबे की स्थापना की गई, जो अपने तरीके की प्रथम अन्तर्राष्ट्रीय संस्था थी जिसमें जलमार्ग एवं गैर जलमार्ग वाले देशों ने भाग लिया। इस आयोग को राजनीतिक कारण से अत्यधिक शक्तियाँ प्रदान की गई।²⁴

IX. निष्कर्ष

एक पड़ोसी देश के क्षेत्र में होकर पारगमन एवं समुद्र तक पहुँच की स्वतंत्रता तटीय देश के आर्थिक विकास के लिए आवश्यक होती है, किसी भी स्थलबद्ध देश के लिए यह जीवन रेखा की तरह होती है। जिसे प्राप्त करने स्थलबद्ध देश अपनी आवश्यकता के आधार पर पारगमन देश को समझौते के लिए बाध्य कर सकता है। स्थलबद्ध देशों के लिए पारगमन एवं समुद्र तक पहुँच की स्वतंत्रता या आयात निर्यात की सुविधा प्रदान करना अन्तर्राष्ट्रीय नियमों के अनुसार बाध्यकारी है। परन्तु इनकी माँग करने वाले राज्य के लिए कुछ निश्चित योग्यताओं का होना आवश्यक है। बिना शर्तों और मापदण्डों को पूरा किये बिना कोई भी स्थलबद्ध देश पारगमन का अधिकार प्राप्त नहीं कर सकता है। यह स्थलबद्ध देशों के आर्थिक विकास को मजबूती प्रदान करता है। अन्तर्राष्ट्रीय कानून में दास्ता का विचार विवादास्पद है। वर्तमान समय में इसका इतना महत्व नहीं है जितना 20वीं सदी में था। परन्तु वर्तमान में भी यह सिद्धान्त पूर्णतः अप्रासंगिक नहीं कहा जा सकता है। स्थलबद्ध देशों को बिना किसी भेदभाव के समुद्र तक पहुँच मिलनी चाहिए। कई अन्तर्राष्ट्रीय संधियों और सम्मेलनों में स्थलबद्ध देशों के आर्थिक विकास और भौगोलिक स्थिति को हटाना उनके हितों को संरक्षण प्रदान किया जा सके। उनके समुद्र तक पहुँच के अधिकार को भौगोलिक असमानता की क्षतिपूर्ती की तरह बनाकर उनके आर्थिक विकास को गति देने का प्रयास किया गया है।

संदर्भ ग्रन्थ सूची

1. उप्रेती, बी. सी. एण्ड उद्दब, प्योकुरैल: कंटेम्परेरी नेपाल; कलिंगा प्रकाशन, नई दिल्ली, 2012, पृ. 23
2. वहीं, पृ. 25
3. उप्रेती, किशोर: राईट ऑफ एक्सेस टू दी सी ऑफ लैंडलाकड स्टेटस्- रेट्रोस्पेक्ट एण्ड प्रोस्पेक्ट फार डवलपमेंट, 1995, पृ.स. 21

4. Economic Commission for Africa, UN Doc. A/CN 14/Trans/28, at 3.
5. सागर के कानून पर संयुक्त राष्ट्र सम्मेलन के अधिनियमों में पाकिस्तान के प्रतिनिधिमंडल की घोषणा (A/CONF 13/43, 1958)
6. लौटरपैच: फ्रीडम ऑफ ट्रांजिट इन इन्टरनेशनल लाॅ, ग्रेसियस सोसायटी, 1958-59, पृ.सं. 332
7. बराल, लोकराज: नेपाल: न्यू फ्रंटियर्स ऑफ रिस्ट्रक्चरिंग ऑफ स्टेट, एड्रोट पब्लिशर्स, नई दिल्ली, 2008
8. स्मंहनम व िछंजपवदे ब्वअमदंदजए ।तजपबसम 23;मद्धण
9. लेमीचाने, अंजू: फेडरेलिज्म एण्ड स्टेट रिस्ट्रक्चरिंग इन नेपाल (द चैलेन्जेज फॉर द कांस्टीट्यूएंटे असेम्बली); रिपोर्ट ऑफ ए कांफ्रेंस ऑर्गेनाइज्ड बाइ द कांस्टीट्यूशनल एडवाजरी यूनिट यूएनडीए, 2007
10. शैल्स, जार्ज: मैन्यूल डी ड्राइट इन्टरनेशनल पब्लिक, 1964, पृ.स. 382
11. साईबट, एम.: ट्रेड डी ड्राइट इन्टरनेशनल पब्लिक, वोल्यूम 1, 1956, पृ.स. 660
12. पाउन्ड्स, जे.जी. नार्मन: ए फ्री एण्ड सैक्यूर एक्सेस टू दी सी, एनाल्स एसो. अमे. ज्योग्राफर्स, 1959, पृ.स. 257
13. हाइड, सी. चैनी: इन्टरनेशनल लाॅ, चीफली एस इन्टरप्रीटेड एण्ड एप्लाइड बाय दी यूनाइटेड स्टेट्स, वोल्यूम 1, 1945, पृ.स. 618
14. UNCLOS के अधिनियम में कन्वेंशन की कार्यवाही, 1958, पृ.स. 95
15. तबीबी, ए.एच.: फ्री एक्सेस टू दी सी फार कन्ट्रीस विदाउट सी-काॅस्ट: पाॅजिशन ऑफ अफगानिस्तान आन दीस क्योशन, 1958
16. ओप्पेनहाइम: इन्टरनेशनल लाॅ, वोल्यूम 1, 1992, पृ.स. 670-71
17. लाब्राउस, पीयेरी: डेस सर्विंट्यूडस् एन ड्राइट इन्टरनेशनल, 1911, पृ.स. 316
18. रीड, एच. डूवाइट: डेस सर्विंट्यूडस् इन्टरनेशनल इन एन ड्राइट, वोल्यूम 45, 1933, पृ.स. 15
19. मार्टिन आइरा ग्लासनर एवं हार्म जे. डी बिल्ज, सिस्टमैटिक पाॅलिटिकल ज्योग्राफी, न्यू यॉर्क, 1967
20. डूपे, जीन: दी लाॅ ऑफ दी सी- करंट प्राबलम्स, ओसियन पब्लिकेशन, 1974
21. फ्यूर, जी.: रीफ्लेक्शन्स सूर ला चार्टी डेस ड्राइटस एट डीवाइर्स इकानामिक्स, 1975, पृ.स. 286
22. विश्वर, डी.: ड्राइट इन्टरनेशनल डी कम्यूनिकेशन, 1924, पृ.स. 98
23. वहीं, पृ.स. 100
24. हमल, एल.बी.: कॅन्टेम्पेरी नेपाल, गंगा कावेरी पब्लिकेशन, वाराणासी, 1994.

