

نقش دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در حل و فصل اختلافات مربوط به: «کشتی‌رانی، اقدامات موقت و تحدید حدود»

علی کاظمی^۱، زینب اصغری مرزیدره^۲

^۱دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق بین‌المللی عمومی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد صفادشت

^۲استادیار حقوق بین‌الملل عمومی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد صفادشت

چکیده

در این پژوهش به روش توصیفی-تحلیلی و با هدف «بررسی نقش دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در حل و فصل اختلافات مربوط به کشتی‌رانی، اقدامات موقت و تحدید حدود» و در راستای یافتن پاسخی برای این مسأله که «آیا سوخت‌رسانی به شناورهای خارجی در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی دولت ساحلی مشمول اصل آزادی کشتیرانی است یا اینکه دولت ساحلی در پرتو حق خود نسبت به حفاظت و مدیریت منابع زنده در این منطقه؛ در این مورد قادر است اعمال صلاحیت نماید؟» با بررسی قضایا و پرونده‌های بررسی شده در دیوان بین‌المللی حقوق دریا می‌توان بیان نمود که سوخت‌رسانی در دریای سرزمینی مشمول صلاحیت دولت ساحلی و سوخت‌رسانی در دریای آزاد مصداق اصل آزادی کشتیرانی در این منطقه در نظر گرفته می‌شود. منطقه‌ای که به مانند منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، از این لحاظ با پیچیدگی‌های جزئی روبرو می‌باشد، فلات قاره است که مانند منطقه‌ی مذکور نهاد حقوق حاکمه بر آن حاکم می‌باشد. در مورد این منطقه دو فرض بایستی در نظر گرفته شود؛ (۱) دولت ساحلی تنها نهاد فلات قاره را برای خود مدعی می‌شود؛ (۲) دولت ساحلی، در صورت طولانی‌بودن لبه‌ی حاشیه قاره‌اش در ۲۰۰ مایل اول نهاد منطقه‌ی انحصاری اقتصادی را حاکم کند و ادامه‌ی آن جزء فلات قاره‌ی او محسوب شود. در فرض اول این دولت بر سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری صلاحیت ندارد، چرا که، به موجب این نهاد دولت ساحلی حق ماهیگیری ندارد که به واسطه‌ی آن سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری را فعالیتی مرتبط باماهیگیری قلمداد کنیم و متعاقباً آن را مشمول صلاحیت دانست. در فرض دوم نیز در ۲۰۰ مایل دریایی اول، این حق برای دولت ساحلی محفوظ است، اما بعد از این ۲۰۰ مایل این حق وجود ندارد.

واژه‌های کلیدی: فلات قاره، دولت ساحلی، ماهیگیری، آزادی کشتیرانی، دیوان بین‌المللی حقوق دریا

مقدمه

حقوق دریاها یکی از قدیمی‌ترین گرایش‌های حقوق بین‌الملل است. دریاها همواره استفاده‌های گوناگونی را برای ملت‌ها به همراه داشته‌اند، از کشتیرانی و تجارت دریایی گرفته تا بهره‌برداری از منابع زنده (مانند ماهیان) و منابع غیرزنده (مانند منابع معدنی و نفت و گاز). نیاز به تنظیم این‌گونه استفاده‌ها و برقراری نظم حقوقی در استفاده از دریاها همواره ایجاب نموده است تا قواعد و مقررات حقوقی وضع شوند تا بر این‌گونه استفاده‌های از دریاها حاکم باشند. بر این اساس بوده است که در دوران معاصر نظام حقوقی بین‌المللی (به‌عنوان جزئی از نظام حقوق بین‌الملل عمومی) شکل گرفته است که حقوق دریاها (یا حقوق بین‌الملل دریاها) نام دارد که بر همه دریاها و اقیانوس‌های جهان حاکم است (میرحیدر و همکاران، ۱۳۹۳: ۳۳۸؛ مرادی، جلالی، ۱۳۹۸: ۱۵۶). بدین ترتیب می‌توان حقوق دریاها را این‌گونه تعریف نمود: حقوق دریاها (یا حقوق بین‌الملل دریاها) مجموعه‌ای از قواعد، مقررات و اصول حقوقی است که در روابط میان دولت‌ها (و به‌نوعی در روابط میان دولت‌ها با سازمان‌های بین‌المللی و در برخی موارد با افراد) در استفاده‌های از دریاها حاکم باشند (طلایی، ۱۴۰۰: ۴-۳). اهمیت حقوق دریاها، بی‌شک بسته به اهمیت دریاها خواهد داشت. درگذشته، دریاها و اقیانوسها بیشتر به لحاظ راه ارتباطی دارای اهمیت بودند، اما امروزه با پیشرفت فناوری و در نتیجه شناخت بیشتر از منابع دریاها و توان بهره‌برداری از این منابع، دریاها از اهمیت خاصی برخوردار شده‌اند و همچنین به واسطه‌ی نقششان در حمل و نقل دریایی از لحاظ استراتژی نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار گشته‌اند و این مسائل به ویژه از نیمه دوم قرن بیستم با عبور نفتکش‌های بزرگ، افزایش تنش در خصوص ادعاهای متعارض نسبت به اقیانوس‌ها و منابع موجود در آن‌ها، زبردیری‌های هسته‌ای، طرح استقرار سامانه موشک ضد بالستیک در بستر دریا و... نگرانی‌هایی را ایجاد کرده است (UNCLOS, 1998, P.6-7). بنابراین، کشورها در راستای رفع این نگرانی‌ها به وجود قوانین و مقررات بین‌المللی در زمینه هم‌زیستی مسالمت‌آمیز پی بردند و دریافتند که حل‌وفصل مسالمت‌آمیز اختلافات، شرط لازم و ضروری این نظام حقوقی است (Gorshkov, 1976, p.46).

در این زمینه، دیوان بین‌المللی حقوق دریاها^۱ یک نهاد قضایی مستقل است که نقش مهمی در زمینه حقوق دریاها و حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات - به ویژه در مواردی که کنوانسیون حقوق دریاها مقررهای در زمینه‌ی اختلافات وارده ندارد- ایفا نموده است. برای نمونه در برخی مسائل از جمله گسترش فعالیت شناورهای سوخت‌رسان با توجه به اینکه علی‌رغم اهمیت موضوع هیچ اشاره‌ای به این موضوع در کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها مورخ ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ به شناورهای سوخت‌رسان نشده است به ناچار بایستی با ارجاع به رویه‌ی قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها جواب برخی پرسش‌ها را پیدا کنیم. برای نمونه در بسیاری از اختلافات این پرسش مطرح می‌گردد که آیا سوخت‌رسانی به شناورهای خارجی در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی دولت ساحلی مشمول اصل آزادی کشتیرانی است یا اینکه دولت ساحلی در پرتو حق خود نسبت به حفاظت و مدیریت منابع زنده در این منطقه در این مورد قادر است اعمال صلاحیت نماید؟ پرسش دیگر این است که میزان این تأثیرگذاری دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در توسعه حقوق بین‌الملل دریاها تا چه حد بوده است؟ که در راستای یافتن پاسخی برای پرسش‌های فوق در این پژوهش به روش توصیفی - تحلیلی سعی در بررسی رویه و عملکرد دیوان خواهیم داشت تا بدین وسیله دریابیم که آیا دیوان علاوه بر آن که به عنوان مرجع قضایی به حل‌وفصل اختلافات بین‌المللی می‌پردازد، قادر است با تفسیر مواد کنوانسیون، ابهامات را برطرف و از طریق صدور آراء توافقی و نظرات مشورتی و ایجاد عرف و رویه یکسان، نقش مهمی در توسعه حقوق بین‌الملل دریاها ایفا نماید یا خیر؟

^۱International Tribunal for the Law of the Sea

۱- بررسی نقش دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در حل و فصل اختلافات مربوط به کشتی‌رانی

بیشتر اختلافات مطرح‌شده در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، از جمله پرونده‌ی «SAIGA»، به موضوع «رفع فوری توقیف کشتی و خدمه»^۲ مربوط می‌شود. اگرچه صلاحیت دیوان بین‌المللی حقوق دریا کلی و عام است و همه‌ی مسائل مربوط به حقوق دریا را شامل می‌شود، اما در راستای دعاوی مرتبط با رفع فوری توقیف کشتی‌هایی که به دلایل مختلف از سوی یک کشور ساحلی توقیف‌شده‌اند، این صلاحیت الزامی است (بیگزاده، ۱۳۸۹: ۱۲). از این منظر، دیوان نقش بسیار مهمی در حل فوری و مؤثر این‌گونه دعاوی برای کشورهایایی که به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا، پیوسته‌اند، ایفا می‌نماید (Harrison, 2007, p.128).

۱-۱- قضیه‌ی کشتی «MV SAIGA»

در این بخش سعی در بررسی مواردی چون، دادخواست ارائه‌شده توسط سنت وینسنت، عکس‌العمل گینه، نحوه‌ی ارجاع اختلاف به دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، ادعاهای خواهان: ادعاهایی مبتنی بر حقوق بین‌الملل، دفاعیات خواننده: اصرار بر نقض آشکار مقررات بین‌المللی، رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای: تأیید مقررات بین‌المللی، احراز صلاحیت و قابلیت پذیرش دادخواست از سوی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای؛ خواهد شد.

۱-۱-۱ دادخواست ارائه‌شده توسط سنت وینسنت

قضیه‌ی کشتی «MV SAIGA»، نخستین اختلافی بود که در ۱۳ نوامبر ۱۹۹۷، در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، مطرح گردید و به همین دلیل مورد توجه ویژه‌ای قرار گرفته است (Case No. 1: The M/V "SAIGA"). این اختلاف مربوط به «رفع فوری توقیف کشتی و خدمه»، -موضوع ماده‌ی ۲۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا- است که در مورد توقیف غیرقانونی کشتی SAIGA به وسیله‌ی دولت «سنت وینسنت» علیه دولت «گینه»^۳ اقامه شد.

کشتی SAIGA، یک تانکر نفت بود که به کشتی‌های ماهیگیری و سایر کشتی‌هایی که در سواحل غربی آفریقا، مشغول به فعالیت بودند، سوخت گازوییل و در مواقعی نیز، آب می‌رساند. از مهم‌ترین مزایایی است که یک کشتی خارجی از آن برخوردار

^۱Prompt Release of Ships and Its Crews.

^۲Art 292 of NUCLOS:

Prompt release of vessels and crews

1. Where the authorities of a State Party have detained a vessel flying the flag of another State Party and it is alleged that the detaining State has not complied with the provisions of this Convention for the prompt release of the vessel or its crew upon the posting of a reasonable bond or other financial security, the question of release from detention may be submitted to any court or tribunal agreed upon by the parties or, failing such agreement within 10 days from the time of detention, to a court or tribunal accepted by the detaining State under article 287 or to the International Tribunal for the Law of the Sea, unless the parties otherwise agree.

2. The application for release may be made only by or on behalf of the flag State of the vessel.

3. The court or tribunal shall deal without delay with the application for release and shall deal only with the question of release, without prejudice to the merits of any case before the appropriate domestic forum against the vessel, its owner or its crew. The authorities of the detaining State remain competent to release the vessel or its crew at any time.

4. Upon the posting of the bond or other financial security determined by the court or tribunal, the authorities of the detaining State shall comply promptly with the decision of the court or tribunal concerning the release of the vessel or its crew.

^۳Saint Vincent.

^۴Guinea.

است سوخت‌گیری در دریا است؛ به ویژه در زمانی که در فواصل دوری از پایگاههای خود مشغول فعالیت است (Amerasinghe, 2009; Tuerk, 2012, p.98). مالک کشتی SAIGA، شرکت ماهیگیری با مسئولیت محدود تابونا^۶ و مدیریت آن در اختیار شرکت با مسئولیت محدود سی اسکات^۷ بود، که در تاریخ ۱۲ مارس ۱۹۹۷، کشتی را در کشور سنت وینسنت به ثبت رسانده، به گروه ماهیگیری و صید لمانیا^۸ اجازه داده بود. تمام محموله‌ی کشتی گازوییل و مالک آن شرکت آدکس بی‌وی^۹ بود و اتباع دو کشور اوکراین و سنگال مجموع خدمه‌ی کشتی SAIGA را تشکیل می‌دادند. کشتی SAIGA با محموله‌ی گازوییل و به فرماندهی کاپیتان روسی اورلوف^{۱۰}، در تاریخ ۲۴ اکتبر ۱۹۹۷، داکا پایتخت سنگال را به مقصد خلیج گینه ترک نمود. طرفین اختلاف در این زمینه، این سؤال را مطرح می‌نمودند که کشتی SAIGA واقعاً در چه نقطه‌ای اقدام به سوخت‌رسانی کرده بود؟ در پاسخ گفته شده که «SAIGA» در ۲۴ مایلی جزیره‌ی آلتکاترازا^{۱۱} گینه حرکت می‌کرده است. نقل قول دیگر هم این است که کشتی SAIGA اقدام به سوخت‌رسانی به سه کشتی ماهیگیری به نامهای Giuseppe Primo، Eleni S. و Kriti، در منطقه‌ی مجاور گینه می‌کرده است که کشتی‌های ذکر شده، دارای مجوز ماهیگیری در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی^{۱۲} از سوی کشور گینه بوده- اند (Akehurst, 1987, p.186).

۱-۲-۱ عکس‌العمل گینه

در تاریخ ۲۸ اکتبر ۱۹۹۷، یعنی یک روز پس از ورود کشتی SAIGA به منطقه‌ی انحصاری اقتصادی گینه، این کشتی به وسیله‌ی قایق‌های گشتی گمرک گینه، توقیف گردید. کشتی SAIGA، هیچ مقاومتی به هنگام ورود نیروهای گمرک گینه، از خود نشان نداد، باین وجود، نیروهای گمرک گینه کاملاً مسلح وارد کشتی شدند و اقدام به تیراندازی نمودند. دو نفر از خدمه‌ی کشتی به نامهای سرگی کلی یویفوفو^{۱۳} اجبریل نیاسی^{۱۴} طی این جریان به شدت مجروح شدند و در اثر شلیک گلوله کشتی SAIGA نیز به شدت خسارت دید. پس از آن، کشتی به بندر کوناکری منتقل شد و توسط مقامات گمرکی گینه محموله‌ی گازوییل آن تخلیه گردید و به خدمه‌ی مجروح اجازه داده شد تا برای مداوای خود، گینه را ترک کنند. در تاریخ ۱۷ نوامبر ۱۹۹۷ هفت نفر از خدمه‌ی اوکراینی کشتی SAIGA به همراه دو خدمه‌ی سنگالی، در تاریخ ۱۴ دسامبر ۱۹۹۷ یک نفر و در تاریخ ۱۲ ژانویه‌ی ۱۹۹۸ ۶ نفر اجازه پیدا کردند کوناکری را ترک کنند؛ اما تا تاریخ ۲۸ فوریه‌ی ۱۹۹۸ فرمانده کشتی SAIGA به همراه ۶ نفر دیگر از خدمه همچنان در کوناکری باقی ماندند. دولت گینه، برای رفع توقیف کشتی سایگا و خدمه‌ی آن هیچ‌گونه وثیقه یا تضمین مالی دیگری، از دولت سنت وینسنت درخواست نکرد. در این زمینه، دولت سنت وینسنت هم هیچ‌گونه پیشنهادی برای پرداخت وثیقه یا تضمین مالی ارائه نمود. فرمانده کشتی SAIGA توسط دیوان بدوی گینه به پرداخت مبلغ ۱۵ میلیون فرانک گینه و شش ماه حبس تعلیقی محکوم شد و جهت تضمین پرداخت جریمه‌ی مذکور، دیوان دستور توقیف کشتی و محموله‌ی آن را صادر کرد و ازلحاظ مدنی، دولت سنت وینسنت را نیز مسئول شناخت.

^۶Tabona.

^۷Seascot.

^۸Lemania.

^۹Addax BV.

^{۱۰}Orlov.

^{۱۱}Alcatraz

^{۱۲}Exclusive Economic Zone.

^{۱۳}Sergey Klyuyev.

^{۱۴}Djibril Niasse.

در ادامه، فرمانده کشتی SAIGA از دیوان استیناف گینه، تقاضای پژوهش کرد، اما به موجب قانون گینه دیوان مذکور وی را به جرم خرید و فروش سوخت غیرمجاز و واردات غیرقانونی در جمهوری گینه محکوم و حکم دیوان بدوی را تأیید نمود. عمده دلایلی که در اتخاذ حکم علیه فرمانده کشتی SAIGA، دیوان بدوی گینه، بدانها استناد نمود عبارتند از:

۱. تلاش برای واردات بدون اطلاع قبلی به مقامات محلی که طبق قوانین گمرکی گینه جرم است.
۲. تلاش برای وارد کردن کالایی (گازوییل) که در هنگام ورود به سرزمین ملی گینه، مشمول مالیات بوده است.
۳. سرپیچی از دستورات و فرامین مأمورین نیروی دریایی گینه
۴. ارتکاب جرم قاچاق و فرار مالیاتی.

با توجه به اینکه مذاکرات بین نمایندگان طرفین به حل این موضوع نیانجامید و طرفین در خصوص ارجاع اختلاف به دیوان یا دیوان دیگری، به توافق نرسیدند، لذا به موجب ماده‌ی ۲۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، اختلاف به دیوان بین‌المللی حقوق دریاها ارجاع گردید.

۱-۳-۱ نحوه‌ی ارجاع اختلاف به دیوان بین‌المللی حقوق دریاها

هر دو طرف دعوا، عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا بودند. سنت وینسنت در اول اکتبر ۱۹۹۳ و گینه در ۶ سپتامبر ۱۹۸۵ کنوانسیون را تصویب نموده‌اند (Ravin, 2005, p.5). در ۱۳ نوامبر ۱۹۹۷، نماینده‌ی دولت سنت وینسنت، به موجب ماده‌ی ۲۹۲ (۱) کنوانسیون ۱۹۸۲ نزد دیوان دادخواستی را ثبت نمود و طی آن در مورد اختلاف مربوط به رفع فوری توقیف کشتی SAIGA و خدمه‌ی آن، علیه کشور گینه اقامه‌ی دعوی نمود. بند ۱ ماده‌ی مزبور به این شرح است:

هنگامی که مقامات یک دولت متعاقد، کشتی‌ای را که پرچم یک دولت متعاقد دیگر را حمل می‌کند توقیف نمایند و ادعا شود که دولت توقیف‌کننده‌ی کشتی، مفاد کنوانسیون در مورد لغو فوری توقیف کشتی یا آزادی خدمه‌ی آن در برابر تضمین مناسب یا سایر ضمانت‌های مالی را رعایت نکرده است، موضوع رفع توقیف یا آزادی خدمه را می‌توان به دیوان یا دیوانی که با توافق طرفین تعیین می‌شود ارجاع داد. در صورت عدم توافق در ظرف مدت ۱۰ روز از تاریخ توقیف کشتی یا دستگیری خدمه‌ی آن، این مسئله می‌تواند بر اساس طبق ماده ۲۸۷ به دیوان یا دیوانی که از طرف دولت دستگیرکننده‌ی خدمه یا دولت توقیف‌کننده‌ی کشتی مورد پذیرش قرار گرفته است ارجاع داده شود یا در دیوان بین‌المللی حقوق دریا مطرح شود و این مسأله در شرایطی است که طرفین به شکل دیگری توافق نکرده باشند. بر اساس ماده‌ی ۲۴ (۲) اساسنامه‌ی دیوان بین‌المللی حقوق دریا و مواد ۵۲ (۲) (الف) و ۱۱۱ (۴) آیین دادرسی دیوان، در همان تاریخ (۱۳ نوامبر ۱۹۹۷) از طریق پیک مخصوصی به وسیله‌ی مدیر دفتر دیوان، رونوشت مصدقی از دادخواست، برای وزیر امور خارجه‌ی گینه در کوناکری فرستاده

^۱Art 21(1) of Statute of Tribunal:

1. Disputes are submitted to the Tribunal, as the case may be, either by notification of a special agreement or by written application, addressed to the Registrar. In either case, the subject of the dispute and the parties shall be indicated.

^۱Art 52(1)(a):

1. All communications to the parties shall be sent to their agents. 2. The communications to a party before it has appointed an agent and to an entity other than a party shall be sent as follows: (a) in the case of a State, the Tribunal shall direct all communications to its Government.

^۱Art 111(4):

4. A certified copy of the application shall forthwith be transmitted by the Registrar to the detaining State, which may submit a statement in response with supporting documents annexed, to be filed as soon as possible but not later than 96 hours before the hearing referred to in article 112, paragraph 3.

شد. علاوه بر این؛ مراتب، به اطلاع سفیر گینه در آلمان نیز رسید. مدیر دفتر دیوان، سایر دولت‌های عضو کنوانسیون را نیز از طریق نمایندگی‌های آنها در سازمان ملل متحد و به‌موجب ماده‌ی ۲۴ (۳) اساسنامه^{۱۸} از این دادخواست مطلع نمود. دادخواست، تحت عنوان «M/V SAIGA CASE»، به‌عنوان نخستین اختلاف، در فهرست دعاوی دیوان قرار گرفت. بر اساس ماده‌ی ۱۱۲ (۳)^{۱۹} آیین دادرسی، رییس دیوان، تاریخ ۲۱ نوامبر ۱۹۹۷ را به‌عنوان روز شروع رسیدگی به دادخواست تعیین نمود و به طرفین ابلاغ گردید؛ اما یک روز قبل از موعد مقرر رسیدگی، به دلیل بروز برخی مشکلات در تهیه و ارائه‌ی مدارک و اسناد لازم، وزیر دادگستری وقت گینه، از طریق نامه‌ای، خواستار تعویق رسیدگی گردید؛ در نتیجه، دیوان در ۲۱ نوامبر ۱۹۹۷، نخستین روز شروع رسیدگی، با صدور قرار، برای مدت شش روز ادامه‌ی رسیدگی را به تعویق انداخت. تا قبل از شروع رسیدگی علنی، دیوان کلیه‌ی بیانیه‌های مکتوب و دفاعیات هر یک از طرفین اختلاف را دریافت کرد و به‌طرف دیگر ابلاغ نمود. بدین ترتیب، در تاریخ ۲۷ نوامبر ۱۹۹۷، نخستین جلسه‌ی علنی دیوان برای رسیدگی به دادخواست رفع فوری توقیف کشتی «SAIGA» و خدمه‌ی آن، شروع شد (Robert, 1998, p.415).

۱-۱-۴ ادعاهای خواهان: ادعاهایی مبتنی بر حقوق بین‌الملل

خواهان در دادخواست خود بیان نمود که گینه با نادیده گرفتن بند ۲ ماده‌ی ۷۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاهای و عمل غیرقانونی خود مبنی بر توقیف کشتی و تخلیه‌ی محموله و توقیف آن؛ قواعد بین‌المللی را نقض نموده است، در نتیجه هیچ تمایلی برای پرداخت نمودن وثیقه به دولت گینه ندارد؛ اما در مقابل، تمایل دارد هر نوع تضمین مالی یا وثیقه‌ی دیگری را که دیوان تعیین نماید، نزد خود دیوان بسپارد؛ در نتیجه خواهان از دیوان خواست تا رأی رفع فوری توقیف کشتی و خدمه‌ی آن و محموله را بدون وثیقه یا ضمانت مالی دیگر صادر نماید. خواهان در لایحه‌ی دیگر خود، استدلال کرد که یک دولت ساحلی تنها در همان محدوده و چارچوب خاصی که کنوانسیون، به‌ویژه در ماده‌ی ۵۶^{۲۰} معین نموده، حق اعمال حقوق حاکمه

^{۱۸}Art 24(3) of Statute of ITLOS:

3. The Registrar shall also notify all States Parties

^{۱۹}Art 112(3) of Rules of Tribunal:

3. The Tribunal, or the President if the Tribunal is not sitting, shall fix the earliest possible date, within a period of 15 days commencing with the first working day following the date on which the application is received, for a hearing at which each of the parties shall be accorded, unless otherwise decided, one day to present its evidence and arguments.

^{۲۰}Art 73(2) of NUCLOS:

2. Arrested vessels and their crews shall be promptly released upon the posting of reasonable bond or other security.

^{۲۱}Art 56 of UNCLOS:

1. In the exclusive economic zone, the coastal State has:

(a) sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, of the waters superjacent to the seabed and of the seabed and its subsoil, and with regard to other activities for the economic exploitation and exploration of the zone, such as the production of energy from the water, currents and winds;

(b) jurisdiction as provided for in the relevant provisions of this Convention with regard to:

(i) the establishment and use of artificial islands, installations and structures;

(ii) marine scientific research;

(iii) the protection and preservation of the marine environment;

(c) Other rights and duties provided for in this Convention.

را داراست. در نتیجه، با توجه به این مطلب، خواننده از دو جهت مرتکب اشتباه شده است: اولاً، اگر بخواهیم از منظر صلاحیت خواننده نسبت به کشتی SAIGA بررسی کنیم، باید گفت که وی در رعایت مقررات مربوط به رفع فوری توقیف کشتی و خدمه، به محض تعیین وثیقه‌ی متعارف یا دیگر تضمین‌های مالی، سهل‌انگاری کرده است؛ چراکه اصلاً از سوی خواننده هیچ نوع وثیقه یا تضمین مالی دیگری درخواست نشده است. ثانیاً، خواننده در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و بیش‌تر از صلاحیت خود، اعمال حاکمیت کرده است؛ به گونه‌ای که با مداخله در حقوق دیگران از جمله حقوق کشتی SAIGA، که با پرچم خواهان در حال حرکت بوده است، مفاد کنوانسیون را نقض نموده است. از دیگر ادعاهایی که در دادخواست خواهان مطرح شده بود، این بود که مقامات گینه، دلایل توقیف کشتی SAIGA را به مقامات سنت وینسنت که به‌عنوان دولت صاحب‌پرچم شناخته شده است؛ اعلام نکرده‌اند. با توجه به ادعاهایی که ذکر گردید، خواهان از دیوان خواست تا در عدم رعایت بند ۲ ماده‌ی ۷۳، گینه را مقصر بشناسد و خود دیوان، ماهیت، نوع و مقدار وثیقه یا تضمین مالی لازم برای رفع توقیف کشتی SAIGA را مشخص نماید.

۱-۵- دفاعیات خواننده: اصرار بر نقض آشکار مقررات بین‌المللی

خواننده در پاسخ به ادعاهای خواهان، بر چند نکته اصرار داشت: نکته‌ی اول اینکه خواهان، ماده‌ی ۱۱۰ آیین دادرسی دیوان بین‌المللی حقوق دریازا^۲ نقض نموده است؛ چون آقای استفان هاروود^۳ که به‌عنوان نماینده معرفی شده‌اند، فاقد مجوز بوده است، لذا، دادخواست مذکور فاقد اعتبار می‌باشد. دادخواست باید توسط دولت صاحب‌پرچم و یا به نمایندگی از طرف آن و بر اساس ماده‌ی ۱۱۰ آیین دادرسی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، تسلیم دیوان شود. نکته‌ی دوم، در مورد مالکیت شرکت تابونا بر کشتی SAIGA نیز تردید وجود دارد. نکته‌ی سوم اینکه، دولت گینه نه‌تنها مرتکب تخلفی در مورد ماده‌ی ۷۳ کنوانسیون نشده است، بلکه بر این نظر است که ماده‌ی ۷۳ که مورد استناد خواهان است، در قضیه‌ی مزبور اصلاً قابل‌اعمال نمی‌باشد؛ چرا که بند ۲ ماده‌ی ۷۳ به نظر گینه تأیید ماده‌ی ۲۹۲ کنوانسیون می‌باشد. به عبارت دیگر، در صورتی که ضمانت‌نامه‌ی متعارف یا سایر ضمانت‌های مالی برقرار شده باشد، کشتی و خدمه‌ی آن باید از توقیف آزاد شوند، هرچند برای این منظور وثیقه یا تضمینی تعیین نشده است. در نتیجه ماده‌ی ۲۹۲، مفاد بند ۲ ماده‌ی ۷۳ را آنگونه که خواهان تفسیر نموده است، مورد تأیید

2. In exercising its rights and performing its duties under this Convention in the exclusive economic zone, the coastal State shall have due regard to the rights and duties of other States and shall act in a manner compatible with the provisions of this Convention.

3. The rights set out in this article with respect to the seabed and subsoil shall be exercised in accordance with Part VI.

^۲Art 110 Of Rules of Tribunal:

1. An application for the release of a vessel or its crew from detention may be made in accordance with article 292 of the Convention by or on behalf of the flag State of the vessel. 2. A State Party may at any time notify the Tribunal of: (a) the State authorities competent to authorize persons to make applications on its behalf under article 292 of the Convention; (b) the name and address of any person who is authorized to make an application on its behalf; (c) the office designated to receive notice of an application for the release of a vessel or its crew and the most expeditious means for delivery of documents to that office; (d) any clarification, modification or withdrawal of such notification. 3. An application on behalf of a flag State shall be accompanied by an authorization under paragraph 2, if such authorization has not been previously submitted to the Tribunal, as well as by documents stating that the person submitting the application is the person named in the authorization. It shall also contain a certification that a copy of the application and all supporting documentation has been delivered to the flag State.

^۳Stephan Harwood.

قرار نمی‌دهد. ماده‌ی ۲۹۲ کنوانسیون نیز قابل اجرا نیست؛ زیرا به گفته‌ی گینه، این ماده تنها زمانی اعمال می‌گردد که یک ضمانت‌نامه‌ی متعارف یا سایر ضمانت‌های مالی از سوی دولت عضو که کشتی وی توقیف شده است یا به نمایندگی از او و یا به نمایندگی از طرف مالک کشتی، تعیین و یا حداقل پیشنهاد شده باشد، این در شرایطی است که هیچ وثیقه یا تضمینی از سوی آنها نه تنها تعیین، بلکه پیشنهاد هم نگردیده است. دولت «گینه» معتقد است که کشتی SAIGA اقدام به قاچاق کرده است و ضبط آن، در نتیجه‌ی اعمال و اجرای قوانین گمرکی «گینه» بوده است؛ و دیگر اینکه ضبط کشتی SAIGA، بعد از اعمال حق تعقیب فوری طبق ماده‌ی ۱۱۱ کنوانسیون انجام شده است (Case No 1. /M/V SAIGA).

۱-۱-۶ رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای: تأیید مقررات بین‌المللی

دیوان ابتدا صلاحیت خود و سپس قابل پذیرش بودن دادخواست را تأیید و در پایان نظر نهایی خود را در خصوص دادخواست رفع فوری توقیف کشتی و خدمه آن اعلام می‌کند. در ادامه به چگونگی تشخیص صلاحیت و قابل پذیرش بودن دادخواست و سپس تصمیم دادگاه می‌پردازیم. لازم به ذکر است که مراحل رسیدگی به دادخواست در دیوان بین‌المللی حقوق دریا به شرح زیر است:

الف) ارائه‌ی دادخواست به وسیله‌ی دولت صاحب پرچم و یا از طرف آن

ب) پاسخ دولت بازداشت کننده

ج) اظهارات تکمیلی خواهان

د) دادرسی

ه) شور کردن دیوان و تصمیم‌گیری به صورت رأی

و) قرائت رأی صادر شده در جلسه‌ی علنی.^{۲۴}

۱-۱-۷ احراز صلاحیت و قابلیت پذیرش دادخواست از سوی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای

در این پرونده و به موجب ماده‌ی ۲۹۲ کنوانسیون، به اتفاق آراء، صلاحیت خود را برای رسیدگی به دادخواست، احراز نمود. همچنین با ۱۲ رأی مثبت در مقابل ۹ رأی منفی، قابل پذیرش بودن دادخواست را تأیید نمود. در ادامه، به نحوه‌ی احراز صلاحیت و قابلیت پذیرش دادخواست پرداخته می‌شود:

۱-۱-۷-۱ احراز صلاحیت دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای

در این پرونده دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای به اتفاق آراء و پس از بررسی نمودن ادعاهای خواهان و دفاعیات خوانده، به این نتیجه رسید که صلاحیت رسیدگی به دادخواست را دارد. باید گفت که خوانده در خصوص صلاحیت هیچ اعتراضی نداشته است، بلکه اعتبار دادخواست و نحوه‌ی تقدیم آن مسأله‌ای بود که مورد اعتراض واقع شد. باین‌حال ممکن است این سؤال پرسیده شود که چنانچه خوانده به صلاحیت دیوان اعتراض کند، شرایط به چه صورت پیش خواهد رفت؟ در پاسخ باید بیان داشت که احراز صلاحیت دیوان، تنها در اختیار خود دیوان قرار دارد و در این راستا اعتراض هیچ‌یک از طرفین دعوی بر صلاحیت دیوان اثرگذار نیست. به بیان دیگر هنگامی که دادخواستی به دیوان بین‌المللی حقوق دریا ارسال گردید، احراز صلاحیت دیوان برای رسیدگی به دادخواست ذکر شده، تنها از اختیارات خود دیوان می‌باشد؛ ولی اصولاً رویه‌ی دیوان‌ها و دیوان‌های بین‌المللی بر این است که با ذکر مستندات از قواعد و مقررات حقوق بین‌الملل صلاحیت خود را احراز می‌نمایند؛ در نتیجه، در این پرونده نیز هرچند خوانده هیچ اعتراضی به صلاحیت دیوان نداشت، با این‌حال با استناد به ماده‌ی ۲۹۲

^{۲۴}Www. itlos.org/ Jurisdiction/ Procedures.

کنوانسیون دیوان صلاحیت خود را برای رسیدگی به دادخواست تقدیمی از سوی سنت وینسنت غیرقابل انکار دانست. دیوان به موجب ماده ۲۹۲، برای احراز صلاحیت خود، عقیده داشت که باید شرایط خاصی برای ارجاع نمودن یک اختلاف به دیوان وجود داشته باشد، که در این قضیه این مساله وجود دارد. اولین شرط این است که هر دو طرف، باید از اعضای کنوانسیون باشند. دومین شرط به دادخواست ارتباط دارد که در ۲۸ اکتبر ۱۹۹۷ پس از توقیف کشتی و خدمه‌ی آن، در زمینه‌ی رفع توقیف یا ارجاع اختلاف به دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای یا دیوان دیگری هیچ موافقت‌نامه‌ای -قبل از اینکه نماینده‌ی سنت وینسنت به موجب ماده ۲۹۲ کنوانسیون، دادخواست خود را نزد دیوان به ثبت برساند- منعقد نگردیده است. در نتیجه، دادخواست رفع توقیف پس از ۱۰ روز از زمان توقیف کشتی SAIGA و خدمه‌ی آن، بر اساس بند ۱ ماده ۲۹۲ به دیوان ارجاع گردیده است. دیوان، همچنین اعتراض گینه در مورد مجوز نماینده‌ی سنت وینسنت برای اقامه‌ی دعوی را وارد ندانست و بیان نمود که از نظر دیوان آقای استفان هاروود^{۲۵} مجوز لازم را دارا می‌باشد. در انتها، دیوان اعتراض گینه در مورد مالکیت کشتی را موجه ندانست و بیان نمود که این موضوع، به ماده ۲۹۲ کنوانسیون هیچ ارتباطی ندارد. در نتیجه، دیوان به موجب ماده ۲۹۲ کنوانسیون و با رد اعتراضات خواننده، صلاحیت خود را برای رسیدگی به دادخواست، احراز نمود (Amerasinghe, 2009, p.271).

۱-۷-۲ بررسی قابل پذیرش بودن دادخواست توسط دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای

مهم ترین موضوعی که دادگاه پس از احراز صلاحیت باید به آن رسیدگی می‌کرد، موضوع قابل پذیرش بودن دادخواست بود. به عبارت دیگر سؤالی که دادگاه باید به آن پاسخ دهد این است که آیا دادخواست دارای سایر شرایط مندرج در ماده ۲۹۲ کنوانسیون است یا خیر؟ هرچند به اتفاق آراء، دیوان بین‌المللی حقوق دریا، صلاحیت خود را برای رسیدگی به دادخواست احراز نمود، اما بین اعضای دیوان اختلاف بسیار شدیدی درباره‌ی مسئله‌ی قابلیت پذیرش دادخواست، بروز کرد، به روشی که اعضای دیوان به دودسته تقسیم شدند و با ۱۲ رأی مثبت در مقابل ۹ رأی منفی به قابلیت پذیرش دادخواست رأی دادند. اعضای دیوان اکثراً معتقد بودند که دادخواست قابلیت پذیرش دارد؛ زیرا شرایط مقرر در ماده ۲۹۲ کنوانسیون را دارا می‌باشد. در بند ۳ ماده ۲۹۲ اولین شرط ذکر شده، که دارای این مضمون است: «دعوی رفع توقیف کشتی و خدمه، باید بدون تأخیر مورد رسیدگی قرار گیرد». شرط ذکر شده در بند ۱ ماده ۱۱۲ آیین دادرسی دارای قابلیت اجرا شده است؛ چراکه این ماده مقرر می‌دارد: دیوان باید در مقایسه با تمام دعاوی دیگری که نزد دیوان مطرح است، برای دادخواست‌های مربوط به رفع توقیف کشتی و خدمه‌ی آن، تقدم قائل شود. آیین دادرسی همچنین بیان می‌کند: دیوان باید رسیدگی‌های شفاهی را در اولین فرصت، انجام دهد و حتی‌الامکان رأی را نیز صادر کرده، در یکی از جلسات علنی -که نباید بیش از ۱۰ روز از پایان رسیدگی‌های شفاهی تأخیر داشته باشد- قرائت نماید. دعوی رفع توقیف، بر اساس بند ۳ ماده ۲۹۲ کنوانسیون، نباید به ماهیت سایر دعاوی که نزد دیوان صالح داخلی، علیه کشتی، مالک و یا خدمه‌ی آن مطرح است، صدمه‌ای وارد نماید. بنابراین نظر اکثریت اعضای دیوان این بود که طرفین دعوا در مورد رفع توقیف کشتی و وثیقه یا ضمانت‌های مالی، ملزم به رأی دیوان می‌باشند، اما فراتر از این مسأله، دیوان‌های داخلی که مشغول رسیدگی به ماهیت دعوی هستند، هیچ الزامی در مورد تصمیمات دیوان ندارند. سؤالی که در این راستا ممکن است مطرح شود این است که آیا دیگر مراجع بین‌المللی، می‌توانند به دعوی که نزد دیوان بین‌المللی حقوق دریا مطرح است، رسیدگی نمایند و رأی صادر کنند یا خیر؟ در پاسخ باید گفت: شرایط مقرر در ماده ۲۹۲ کنوانسیون فرعی نیست بلکه کاملاً مستقل و مجزا است. بنابراین، به نظر می‌رسد که دیوان بین‌المللی حقوق دریا،

^{۲۵}Stephen Harward

به موجب ماده‌ی ۲۸۷ کنوانسیون^۶ بتواند از رسیدگی به جنبه‌های ماهوی اختلاف و صدور رأی در خصوص رفع توقیف، توسط دیگر مراجع بین‌المللی یا مراجع صالح، ممانعت به عمل آورد، اما این ممانعت به‌طور محدود است. ممکن است به ذهن متبادر شود که دیوان بین‌المللی دادگستری ممکن است بتواند قضیه‌ای را که در دیوان بین‌المللی حقوق دریا مطرح می‌شود، بررسی و رسیدگی کند. فرض وجود تعارض صلاحیت بین دیوان بین‌المللی دادگستری و دیوان بین‌المللی حقوق دریا، تقریباً تئوری است تا عملی. به عبارتی، این مطلب را می‌توان از ماده‌ی ۲۸۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا استنباط نمود که ارجاع اختلاف واحد به دو مرجع بین‌المللی، تقریباً غیرممکن است.^۷ روشن است که معیار ارزیابی پذیرفته‌شده از سوی دیوان نیز در چنین شرایطی، تحت تأثیر قرار می‌گیرد؛ زیرا امکان ارجاع دادن یک دعوی در مرحله ماهوی به یک دیوان یا دیوان بین‌المللی و همچنین ماهیت تسریعی دعاوی رفع توقیف فوری را نمی‌توان بدون تأثیر بر روی معیار ارزیابی دیوان از ادعاهای طرفین اختلاف و ادله‌ی ارائه‌شده از طرف آنها، قلمداد نمود. در این زمینه دیوان عقیده داشت، همین‌که ادله و ادعاهای طرفین، دارای دلیل موجه باشد و یا حداقل از یک ویژگی نسبتاً قابل قبول برای استناد، بهره‌مند باشند، برای ارزیابی دیوان کافی است. به این دلیل این معیار از طرف دیوان برگزیده شد تا علاوه بر اینکه دیوان، محدودیت‌های لازم در خصوص ماهیت دعوی را اعمال می‌نماید، تصمیم لازم را نیز، بتواند اتخاذ کند. در نتیجه دیوان هیچ اجباری برای خود نمی‌بیند که یک قاعده‌ی لایتغیر و قطعی در خصوص ادعاهای طرفین وضع نماید؛ چراکه دیوان این برداشت را داشت که در زمان‌های آتی، بررسی جامعی از ماهیت دعوی انجام خواهد گرفت. در نتیجه، ضروری نیست که در مرحله‌ی احراز قابلیت پذیرش، به یک معیار مسلم و قطعی دست‌یافت. شرایط و ترتیبات بیان شده در ماده‌ی ۲۹۲ کنوانسیون، به این مسأله بستگی دارد که حداقل یکی از مقررات کنوانسیون در مورد رفع فوری توقیف کشتی و خدمه‌ی آن به‌محض تعیین وثیقه‌ی متعارف یا سایر تضمین‌های مالی، رعایت نشده باشد. در این راستا، به ۳ ماده از مواد کنوانسیون می‌توان اشاره نمود؛ اما خواهان، فقط به ماده‌ی ۷۳ کنوانسیون که در مورد اعمال و اجرای قوانین و مقررات دولت ساحلی است، استناد نمود. این ماده بدین شرح است:

۱. دولت ساحلی در راستای اجرای حقوق حاکمه‌ی خود برای کشف کردن، استخراج نمودن، حفاظت و مدیریت منابع زنده در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، قادر است اقداماتی را از جمله وارد شدن به کشتی، بازرسی، دستگیری و در مواقع لزوم رسیدگی قضایی عملی کند. اقدامات یاد شده، در شرایطی انجام خواهد شد که بر اساس کنوانسیون ملل متحد، در راستای رعایت مقررات و قوانین تصویب‌شده توسط دولت یاد شده باشد.

۲. کشتی‌های توقیفی و خدمه‌ی آنها بایستی فوراً و به‌محض تعیین و ارسال وثیقه‌ی متعارف یا سایر تضامین، از توقیف آزاد شوند.

۳. مجازات دولت ساحلی در مورد نقض مقررات و قوانین ماهیگیری در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، ناپیوستگی حبس یا سایر اشکال مجازات بدنی را در برگیرد، جز اینکه بین دولت‌های ذینفع، برخلاف این امر، موافقت‌نامه‌ای شکل گرفته باشد.

^۶Art 278 of NUCLOS:

The competent international organizations referred to in this Part and in Part XIII shall take all appropriate measures to ensure, either directly or in close cooperation among themselves, the effective discharge of their functions and responsibilities under this Part.

^۷Art 282 of UNCLOS:

If the States Parties which are parties to a dispute concerning the interpretation or application of this Convention have agreed, through a general, regional or bilateral agreement or otherwise, that such dispute shall, at the request of any party to the dispute, be submitted to a procedure that entails a binding decision, that procedure shall apply in lieu of the procedures provided for in this Part, unless the parties to the dispute otherwise agree.

۴. به محض بازداشت و توقیف کشتی‌های خارجی؛ دولت ساحلی، بایستی از طرق مناسب، دولت صاحب پرچم را از تصمیمات گرفته شده و کلیه مجازاتی که به دنبال آن وضع کرده است، آگاه نماید.^{۲۸}

مسئله‌ی تعقیب فوری از دیگر مسائلی است که به قابلیت پذیرش دادخواست مرتبط می‌باشد.^{۲۹} گینه در این استدلال خود بیان نمود که توقیف کشتی SAIGA در راستای اعمال حق مشروع و قانونی تعقیب فوری و به موجب ماده‌ی ۱۱۱ کنوانسیون بوده است؛ اما دیوان در جهت رد این استدلال بیان نمود که دلیل گینه موجه نیست؛ زیرا تعقیب، یک روز بعد از نقض مقررات ادعا شده، آنهم پس از خروج کشتی SAIGA از منطقه‌ی مجاور «گینه» صورت پذیرفته است. گینه همچنین استدلال‌های دیگری در این زمینه ارائه نمود از جمله اینکه، تعقیب و به دنبال آن، توقیف کشتی SAIGA، تنها اعمال و اجرای قطعنامه‌ی ۱۹۹۷/۱۱۳۲ مورخ ۸ اکتبر ۱۹۹۷ شورای امنیت بوده است. بر طبق بند ۶ این قطعنامه، شورای امنیت از کلیه دولت‌ها درخواست می‌کند تا از فروش یا عرضه‌ی نفت یا تولیدات وابسته به آن، اسلحه و سایر کالاهای مربوطه، توسط اتباع خود یا از سرزمین خود یا با استفاده از هواپیماها و کشتی‌هایی که پرچم آنها را برافراشته‌اند، به کشور سیرالئون جلوگیری کنند. در نتیجه گینه بیان نمود که کشتی SAIGA در هنگام تعقیب، در آبهای سیرالئون پنهان بوده است. در نتیجه، در راستای اجرای قطعنامه‌ی یاد شده، اقدام به توقیف آن نموده است. دیوان این استدلال گینه که کشتی در راستای پنهان نمودن فعالیت‌های غیرقانونی خود به سمت آبهای سیرالئون حرکت کرده است را نیز ناموجه پنداشت و بیان نمود که به نظر نمی‌رسد که هدف گینه پیشگیری از انجام فعالیت‌های غیرقانونی در سیرالئون باشد. در نتیجه، با توجه به دلایلی که اشاره شد، دیوان، با ۱۲ رأی مثبت در مقابل ۹ رأی منفی، به قابل پذیرش بودن دادخواست، رأی مثبت داد.

۱-۸ رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای

دیوان با قابلیت پذیرش دانستن دادخواست، بیان نمود که ادعاهای یاد شده از سوی خواهان کاملاً موجه هستند. در نتیجه، با ۱۲ رأی مثبت در مقابل ۹ رأی منفی، دستور رفع فوری توقیف کشتی SAIGA و خدمه‌ی بازداشت‌شده‌ی آن صادر شد؛ اما دیوان با همان اکثریت (۱۲ رأی مثبت در مقابل ۹ رأی منفی) و برخلاف درخواست خواهان، بیان نمود که رفع شدن توقیف مشروط به ارسال وثیقه‌ی متعارف یا دیگر تضمین‌های مالی است. در تأیید همین نظر بند ۲ ماده‌ی ۱۱۳ آیین دادرسی دیوان نیز بیان می‌دارد: دیوان باید ماهیت، مقدار و نوع وثیقه یا تضمین مالی را معین نماید. گذشته از این، ماده‌ی ۲۹۲ کنوانسیون نیز به صراحت بیان می‌کند که وثیقه یا تضمین، باید متعارف باشد. در نتیجه دیوان بار دیگر با همان اکثریت، بیان نمود که نگه‌داشتن گازویلی که از کشتی توقیف‌شده در بندر کوناکری تخلیه‌شده را می‌توان به منزله‌ی وثیقه‌ای معقول و متعارف تلقی

^{۲۸}Art 73 of UNCLOS:

1. The coastal State may, in the exercise of its sovereign rights to explore, exploit, conserve and manage the living resources in the exclusive economic zone, take such measures, including boarding, inspection, arrest and judicial proceedings, as may be necessary to ensure compliance with the laws and regulations adopted by it in conformity with this Convention.
2. Arrested vessels and their crews shall be promptly released upon the posting of reasonable bond or other security.
3. Coastal State penalties for violations of fisheries laws and regulations in the exclusive economic zone may not include imprisonment, in the absence of agreements to the contrary by the States concerned, or any other form of corporal punishment.
4. In cases of arrest or detention of foreign vessels the coastal State shall promptly notify the flag State, through appropriate channels, of the action taken and of any penalties subsequently imposed.

^{۲۹}Hot Pursuit.

^{۳۰}Security Council Resolution 1132 (1997), the situation in Sierra Leone.

نمود. به علاوه، تضمین مالی به مبلغ ۴۰۰/۰۰۰ دلار آمریکا نیز به‌عنوان وثیقه از سوی دیوان تعیین گردید. دیوان بیان نمود که این تضمین باید به صورت ضمانت‌نامه‌ی بانکی یا اعتبارنامه و یا به هر شکلی که مورد توافق طرفین است، تهیه و ارسال شود و هزینه‌ها بر عهده‌ی طرفین است.^{۳۱}

۱-۲ قضیه‌ی «Camouco»

در این بخش ابتدا به شرح قضیه‌ی «Camouco» پرداخته می‌شود و در ادامه رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در این زمینه بیان می‌شود.

۱-۲-۱ شرح قضیه

کشور پاناما، در تاریخ ۱۴ ژانویه سال ۲۰۰۰ میلادی، علیه فرانسه در مورد رفع توقیف سریع کشتی ماهیگیری Camouco که در سال ۱۹۹۹ توسط ناو فرانسوی در منطقه‌ی انحصاری جزایر کروزت با پرچم پاناما توقیف شده بود، اقامه‌ی دعوی کرد.

۱-۲-۲ رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای

در تاریخ ۱۷ فوریه سال ۲۰۰۰ میلادی، دیوان بیان داشت که درخواست پاناما قابلیت پذیرش دارد. فرانسه بایستی از کشتی و ناخدای آن فوراً و به‌شرط تودیع وثیقه‌ای به مبلغ ۸ میلیون فرانک فرانسه، رفع توقیف نماید. (این رقم پیش از این ۲۰ میلیون بود که پاناما آن را ناعادلانه خواند)؛ که این وثیقه یا به‌صورت ضمانت‌نامه‌ی بانکی است و یا به روشی که مورد توافق طرفین است و هزینه‌ها نیز در این زمینه بر عهده‌ی طرفین است (Case No. 5: The "Camouco" Case (Panama v. France)).

۱-۳ قضیه‌ی «Monte Confurco»

در این بخش ابتدا به شرح قضیه‌ی «Monte Confurco» پرداخته می‌شود و در ادامه رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در این زمینه بیان می‌شود.

۱-۳-۱ شرح قضیه

در تاریخ ۲۰ نوامبر سال ۲۰۰۰ میلادی، این قضیه بین جمهوری سیشل^{۳۲} و جمهوری جزیره‌ای است که در اقیانوس هند واقع شده است) در خصوص رفع توقیف سریع کشتی ماهیگیری Monte Confurco و خدمه‌ی آن علیه فرانسه، رخ داد.

۱-۳-۲ رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای

در تاریخ ۱۸ دسامبر سال ۲۰۰۰ میلادی دیوان اعلام کرد که بایستی فرانسه فوراً از کشتی و خدمه‌ی آن به‌شرط تودیع وثیقه-ای به مبلغ ۹ میلیون فرانک فرانسه که بر اساس نظر دادگاه معادل بهای پولی ۱۵۸ تن از ماهی توقیف‌شده به‌وسیله‌ی فرانسه بود رفع توقیف کند؛ که این وثیقه یا به‌صورت ضمانت‌نامه‌ی بانکی است یا به روشی است که مورد توافق طرفین است و

^{۳۱}This part is written in accordance with the opinion of judges of ITLOS/ [www.itlos.org/ Cases/List of cases/ Case No. 1/ Judgment](http://www.itlos.org/Cases/List of cases/Case No. 1/ Judgment):

Judgment of 4 December 1997.

Dissenting opinion of President Mensah.

Collective dissenting opinion of Vice-President Wolfrum and Judge Yamamoto.

Collective dissenting opinion of Judges Park, Nelson, Chandrasekhara Rao, Vukas and Ndiaye.

Dissenting opinion of Judge Anderson

^{۳۲}Crozet Islands.

^{۳۳}Republic of Seychelles.

هزینه‌ها نیز بر عهده‌ی طرفین است (Case No. 6: The "Monte Confurco" Case (Seychelles v. France)).

۱-۴ قضیه‌ی «Volga»^{۳۴}

در این بخش ابتدا به شرح قضیه‌ی «Volga» پرداخته می‌شود و در ادامه رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در این زمینه بیان می‌شود.

۱-۴-۱ شرح قضیه

در تاریخ ۲ دسامبر ۲۰۰۲ این قضیه به وسیله‌ی فدراسیون روسیه علیه استرالیا درباره‌ی رفع سریع توقیف از کشتی Volga و خدمه‌ی آن مطرح شد.

۱-۴-۲ رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای

در تاریخ ۲۳ دسامبر سال ۲۰۰۲ میلادی دیوان بیان کرد که استرالیا باید فوراً و به شرط تودیع وثیقه‌ای معادل ۱۹۲۰۰۰۰ دلار استرالیا که توسط دادگاه تعیین می‌گردد؛ از کشتی رفع توقیف نماید و این مبلغ بایستی توسط استرالیا در قالب ضمانت‌نامه‌ی بانکی از بانک‌هایی که در استرالیا می‌باشند یا بانک‌هایی که با بانک‌های استرالیا متناظر می‌باشند یا به طریقی که مورد رضایت طرفین است، پرداخت گردد. هزینه‌ها بر عهده‌ی طرفین می‌باشد (Case No. 11: The "Volga" Case (Russian Federation v. Australia)).

۲- بررسی قضایای مطرح شده نزد دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای مربوط به تحدید حدود^{۳۵}

در این مبحث ابتدا به قضیه‌ی خلیج بنگال پرداخته می‌شود و در ادامه قضیه‌ی گینه و جمهوری Côte d'Ivoire (ساحل عاج) مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱-۲ قضیه‌ی خلیج بنگال

در این بخش ابتدا به شرح قضیه‌ی «بنگال» پرداخته می‌شود و در ادامه رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در این زمینه بیان می‌شود.

۱-۲-۱ شرح قضیه

جمهوری بنگلادش مطابق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، در تاریخ ۸ اکتبر سال ۲۰۰۹ میلادی، علیه جمهوری هند و جمهوری میانمار، در مورد تحدید حدود مرزهای دریایی بنگلادش با میانمار و هند در دریای سرزمینی، منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و فلات قاره در خلیج بنگال،^{۳۶} اقامه‌ی دعوی کرد.

۱-۲-۲ رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای

در ۲۲ دسامبر ۲۰۱۱ دیوان اعلام کرد که مرز دریایی بین میانمار و بنگلادش در دریای سرزمینی باید همان خطی باشد که در سال ۱۹۷۴ در مورد آن توافق شده بود و در سال ۲۰۰۸ مورد تأیید قرار گرفته بود. دیوان در قالب ۷ نقطه این مرز دریایی را تعیین نموده بود و مرزهای دریایی هرکدام را بر اساس این نقاط و با کارشناسی‌های انجام گرفته اعلام کرد (Case No. 16: Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Bangladesh and Myanmar (in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar))).

^{۳۴}Volga.

^{۳۵}Delimitation.

^{۳۶}Bangal Bay.

۲-۲ قضیه‌ی گینه و جمهوری Côte d'Ivoire (ساحل عاج)

در این بخش ابتدا به شرح قضیه‌ی «Côte d'Ivoire (ساحل عاج)» پرداخته می‌شود و در ادامه رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در این زمینه بیان می‌شود.

۲-۲-۱ شرح قضیه

جمهوری غنا، در تاریخ ۳ دسامبر ۲۰۱۴، نزد دیوان؛ علیه جمهوری Côte d'Ivoire در مورد مرزهای دریایی آنها در دریای سرزمینی، منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و فلات قاره (فلات قاره‌ی بیش از ۲۰۰ مایل دریایی) واقع در اقیانوس اطلس، اقامه دعوی کرد. در موافقت‌نامه‌ی آنها، مقرر گردیده بود که باید دعوا نزد شعبه‌ی ویژه‌ی دیوان رسیدگی گردد. این شعبه از سه نفر از اعضای دیوان و دو قاضی ویژه^{۳۸} تشکیل شده بود.

۲-۲-۲ رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها

بریتانیای کبیر و در زمان استعمار؛ مرز دریایی بین این دو کشور در دریای سرزمینی را به واسطه‌ی خط منصف^{۳۹} تعیین نموده بود. نقطه‌ی آغازین این مرز، نقطه‌ی BP55 بود. شعبه عقیده داشت که خط منصف معیار تحدید حدود بین این دو کشور می‌باشد و همان مرزی که پیش از این تعیین گردیده بود، تایید شد. بر اساس اصول حقوق بین‌الملل، این معیار برای هر دو طرف عادلانه است.

خط منصف در مورد فلات قاره و منطقه‌ی انحصاری اقتصادی نیز، بایستی رعایت شود؛ یعنی از نقطه‌ی نهایی تا بیرونی‌ترین حد دریای سرزمینی. به عبارت دیگر از نقطه‌ی CEB-2 تا CEB-7 (Case No. 23: Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Ghana and Côte d'Ivoire in the Atlantic Ocean ((Ghana/Côte d'Ivoire)).

۳- بررسی قضایای مطرح شده نزد دیوان بین‌المللی حقوق دریاها مربوط به اقدامات موقت^{۴۰}

در صورتی که دیوان بین‌المللی حقوق دریا، صلاحیت خود را برای رسیدگی به یک اختلافی احراز نماید قبل از تصمیم‌گیری نهایی در مورد آن اختلاف، قادر است برای حفظ حقوق طرفین دعوا و همچنین جلوگیری از ورود آسیب شدید به محیط‌زیست دریایی، اقداماتی انجام دهد که مناسب اوضاع و احوال خاص اختلاف یاد شده باشد. دادگاه، همچنین در مورد دعوایی که قبلاً به یک دادگاه داوری ارجاع گردیده و یکی از طرفین اختلاف تقاضای صدور اقدامات موقتی نموده باشد و ظرف دو هفته از زمان درخواست یاد شده، طرفین دعوا، اختلاف خود را به دادگاه یا دیوان دیگری ارجاع ندهند نیز صلاحیت صدور اقدامات موقتی دارد. در این شرایط، دیوان بین‌المللی حقوق دریا می‌تواند در صورتی که صلاحیت دادگاه داوری یاد شده را احراز نماید و شرایط نیز ایجاب نماید، اقدام به صدور اقدامات موقتی کند.

^{۳۸}Special Chamber.

^{۳۹}Ad Hoc Judge.

^{۴۰}Equidistance Line.

Provisional Measures

۳-۱ قضیه‌ی «M/V "SAIGA" 2»

طرفین پرونده‌ی مذکور در ۱۳ ژانویه ۱۹۹۸ توافق نمودند که این بار قضیه‌ی SAIGA با تمرکز بر موضوعاتی از جمله تعقیب فوری، آزادی دریانوردی و... مطرح گردد و دیوان دستور اقدام موقت- این بدان معناست که دادگاه وقتی قادر است دستورالعمل اجرای اقدام موقت را صادر نماید که این مسأله برای حفظ مؤثر خواسته تا صدور حکم قطعی یا جهت اداره و حفظ وضع موجود از سایر جهات لازم باشد- صادر کرد. اما در ژوئیه ۱۹۹۹ تصمیم نهایی خود را اتخاذ کرد.

دادگاه تصمیم گرفت که گینه به حقوق گرتادینز و سنت ونسنت تجاوز نموده و برخلاف قواعد حقوق بین‌الملل از زور مفرط استفاده نموده است و بایستی مبلغ ۱۱۲۳۳۵۷ میلیون دلار غرامت پرداخت نماید (Case No. 2: The M/V "SAIGA" (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)).

۳=۲ قضیه‌ی «بولوفین تن جنوبی»^{۴۱}

استرالیا و زلاندنو در تاریخ ۱۵ جولای ۱۹۹۹ میلادی، در خصوص ماهی‌های تن جنوبی علیه ژاپن دعوی نزد دیوان اقامه نمودند.

در ابتدا دیوان به دعوی زلاندنو و سپس به دعوی استرالیا رسیدگی کرد که در مورد تعیین اقدامات موقت بود. ژاپن در همکاری برای حفظ و مدیریت ذخایر ماهی تن جنوبی با اجرای یک‌جانبه‌ی ماهیگیری آزمایشی، مرتکب سهل‌انگاری شده بود. زیاده‌روی در برداشت می‌توانست موجودیت ذخایر را به مخاطره اندازد. مقرر شد که دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در ۱۹ اگوست ۱۹۹۹ اقدامات موقتی را مشخص نماید و آنها را اجرایی کند که بخشی از این اقدامات عبارت بودند از:

(۱) در حفاظت از محیط‌زیست دریا حفاظت منابع زنده‌ی دریا یک اصل است.

(۲) میزان ماهی گیری از ماهی تن جنوبی بایستی توسط طرفین به میزانی که آخرین بار توافق شده رعایت شود و از انجام ماهی گیری آزمایشی خودداری شود. (Cases No. 3 & 4: Southern Bluefin Tuna Cases (New Zealand v. Japan; Australia v. Japan), Provisional Measures.

نتیجه‌گیری

۱. دیوان بین‌المللی حقوق دریاها یک دیوان بین‌المللی تخصصی است که تنها در حوزه‌ی مسائل حقوق بین‌الملل دریاها به فعالیت می‌پردازد. وقتی که قضیه‌ای در این دیوان مطرح می‌شود، با توجه به ترکیب قضات مجرب دیوان می‌توان استنتاج نمود که رأی که در یک مورد مشخص صادر شده است، می‌تواند به صورت قاعده‌ی عرفی درآمد و رفته‌رفته مورد استناد در موارد مشابه قرار گرفته و نهایتاً به یک قاعده‌ی نوشته تبدیل شود. که این مهم در قضایای مطروحه نزد دیوان، بالاخص در قضایای مربوط به کشتی‌رانی، به چشم می‌خورد.

توسعه‌ی حقوق نیز، مستلزم شکل‌گیری قواعد جدید است که بر اساس قواعد پیشین، بتوان قواعد جدید را ارزیابی نموده و مورد استناد قرارداد. در واقع، توسعه‌ی حقوق به معنای روشن نمودن ابهامات موجود در قوانین یا اجرای آنها می‌باشد. این مهم از طریق تفسیر حاصل می‌شود و مطابق اساسنامه‌ی دیوان، قضات قادرند حسب مورد، دست به تفسیر زنند. تفسیر موجب روشن نمودن دامنه‌ی اجرای قوانین می‌شود و یا در مواردی می‌تواند منجر به ظهور قاعده‌ای جدید شود. قضات در جریان رسیدگی به اقتضای مورد، مبادرت به تفسیر می‌نمایند. از جمله در اولین و مهم‌ترین قضیه‌ی مطرح شده نزد دیوان؛ یعنی

^{۴۱}Southern Bluefin Tuna

قضیه‌ی "M/V "SAIGA" که در خصوص قابلیت اعمال ماده‌ی ۷۳ تردید و ابهام وجود داشت که قضات، با توجه به قوانین، تفسیری مقتضی و حقوقی ارائه دادند. این تفسیر حسب مورد توسط قضات انجام می‌شود که این خود نقش بسیار مهمی در توسعه‌ی حقوق بین‌الملل دریاها ایفا می‌کند. مضافاً اینکه این دیوان یک‌نهاد قضایی مستقل است که علاوه بر کشورها، سازمانهای بین‌المللی نیز می‌توانند نزد آن اقامه‌ی دعوی نمایند. پس با توجه به این دو مؤلفه، می‌توان عنوان نمود که در صورت قائل شدن قدرت تقنین برای دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، می‌توان انتظار داشت که گام مهم و مؤثری در راستای توسعه‌ی حقوق بین‌الملل دریاها برداشته شده است.

۲. با توجه به پژوهش باید گفت، با توجه به اینکه وضعیت حقوقی سوخت‌رسانی در کنوانسیون نامشخص می‌باشد و صلاحیت وضع قوانین در مورد این فعالیت به هیچکدام از دولت ساحلی و دول ثالث اعطا نشده است؛ همین موضوع باعث اختلافات زیادی بین دولت‌ها گردیده است و علاوه بر اختلافاتی که به موجب مذاکره مرتفع شدند، اختلافاتی به دیوان بین‌المللی حقوق دریاها نیز در این رابطه ارجاع شده است. با توجه به بررسی قضایای مطرح شده در پژوهش در خصوص سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری خارجی با توجه به حاکمیت یا عدم حاکمیت سرزمینی دولت ساحلی می‌توان بیان داشت، سوخت‌رسانی در دریای سرزمینی مشمول صلاحیت دولت ساحلی و سوخت‌رسانی در دریای آزاد مصداق اصل آزادی کشتیرانی در این منطقه در نظر گرفته می‌شود. منطقه‌ای که به مانند منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، از این لحاظ با پیچیدگی‌های جزئی روبرو می‌باشد، فلات قاره است که مانند منطقه‌ی مذکور نهاد حقوق حاکمه بر آن حاکم می‌باشد. در مورد این منطقه دو فرض بایستی در نظر گرفته شود؛ (۱) دولت ساحلی تنها نهاد فلات قاره را برای خود مدعی می‌شود؛ (۲) دولت ساحلی، در صورت طولانی‌بودن لبه‌ی حاشیه قاره‌اش در ۲۰۰ مایل اول نهاد منطقه‌ی انحصاری اقتصادی را حاکم کند و ادامه‌ی آن جزء فلات قاره‌ی او محسوب شود. در فرض اول این دولت بر سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری صلاحیت ندارد، چرا که، به موجب این نهاد دولت ساحلی حق ماهیگیری ندارد که به واسطه‌ی آن سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری را فعالیتی مرتبط باماهیگیری قلمداد کنیم و متعاقباً آن را مشمول صلاحیت دانست. در فرض دوم نیز در ۲۰۰ مایل دریایی اول این حق برای دولت ساحلی محفوظ است، اما بعد از این ۲۰۰ مایل این حق وجود ندارد.

منابع

۱. بیگزاده، ابراهیم (۱۳۸۹)، جزوه‌ی درسی حقوق دریاها، تهران: دانشکده‌ی حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شهید بهشتی
۲. طلائی، فرهاد (۱۴۰۰)، حقوق بین‌الملل دریاها، تهران: انتشارات جنگل جاودانه
۳. مرادی، محمدمهدی؛ جلالی، محمود (۱۳۹۸)، نقش دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در نظام حل و فصل اختلافات کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد، مطالعات حقوق انرژی، دوره‌ی ۵، ش. ۱
۴. میرحیدر، غلامی و همکاران (۱۳۹۳)، جغرافیای سیاسی و حقوق بین‌الملل دریاها، مجله‌ی پژوهش‌های جغرافیای انسانی، دوره‌ی ۲۶، ش. ۴

۵. Akehurst, Michael, "A Modern Introduction to International Law", 6th Ed. London, Unwin Hyman Publishers, 1987
۶. Amerasinghe, Chittharanjan, Jurisdiction of the ITLOS in Contentious Cases, in: Jurisdiction of Specific International Tribunals, Martinus Nijhoff Publisher, 2009
۷. Case No 1. /M/V SAIGA/ Institution of Proceedings/ Response of Guinea.
۸. Case No. 1: The M/V "SAIGA" Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Prompt Release.
۹. Case No. 11: The "Volga" Case (Russian Federation v. Australia), Prompt Release.
۱۰. Case No. 16: Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar).
۱۱. Case No. 2: The M/V "SAIGA" (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea).
۱۲. Case No. 23: Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Ghana and Côte d'Ivoire in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire).
۱۳. Case No. 5: The "Camouco" Case (Panama v. France), Prompt Release.
۱۴. Case No. 6: The "Monte Confurco" Case (Seychelles v. France), Prompt Release.
۱۵. Cases No .۳ & ۴: Southern Bluefin Tuna Cases (New Zealand v. Japan; Australia v. Japan), Provisional Measures.
۱۶. Gorshkov, S G (1979). The Sea Power of the State: Naval Institute Press, Annapolis (Maryland).
۱۷. Harrison, James, Evolution of the law of the sea: Development in Law Making in the Wake of the 1982 Law of the Sea Convention, School of Law, University of Edinburgh, PhD degree, July 2007
۱۸. Ravin, Mom, ITLOS and Dispute Settlement Mechanisms of the United Nations Convention on the Law of the Sea, United Nations-The Nippon Foundation Fellow Germany, March-December 2005
۱۹. Robert, Ken, "The International Tribunal for the Law of the Sea, Some Comments on the M/V SAIGA Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), African Journal of International and Comparative Law, Vol. 10, No. 3, October 1998
۲۰. The United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 1998 http://www.hwwilsoninprint.com/pdf/RS_ocean_pgs.pdf
۲۱. Tuerk, H. Reflections on the Contemporary Law of the Sea. Leiden & Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2012.