

توقیف و بازرسی کشتی در آب های آزاد در پرتو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

رضا پریزاد طاسرانی^۱، رضا بهرامی^۲

^۱ استادیار و عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد قم، ایران (نویسنده مسئول).

^۲ دانشجوی دکتری رشته حقوق عمومی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد قم، ایران.

چکیده

بنیان حفظ نظم در دریای آزاد، بر مفهوم تابعیت کشتی، صلاحیت تالی کشور صاحب پرچم بر کشتی بنا نهاده شده است. اساساً این کشور صاحب پرچم است که نه تنها قواعد و مقررات داخلی خود، بلکه قوانین و مقررات حقوق بین الملل را در آب های آزاد اعمال می کند. بر اساس قواعد حقوق بین الملل عرفی مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کشور صاحب پرچم در آب های آزاد حق توقیف و بازرسی کشتی های تحت پرچم خویش را دارد. انحصاری بودن حق کشور صاحب پرچم در دریای آزاد مطلق نیست، بلکه استثنائاتی دارد که با توجه به آن سایر کشورها دارای صلاحیت مشترک برای قانون گذاری یا اعمال قوانین یا هر دو آنها با دولت صاحب پرچم هستند. بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کشورها در آب های آزاد با شرایطی حق توقیف و بازرسی کشتی های دیگر کشورها را دارند. طبق اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم (بند ۱ ماده ۹۲) کنوانسیون حقوق دریاها، کشتی ها در دریای آزاد تابع هیچ قدرتی نیستند، مگر قدرت کشوری که پرچم آن را برافراشته اند. در آب های آزاد کشورهای ثالث با شرایطی حق توقیف و بازرسی کشتی ها را دارند. طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها این موارد در مواد (۹۹، ۱۰۰، ۱۱۰، ۱۱۱، ۲۲۱ و ...) کنوانسیون تصریح شده است.

واژه های کلیدی: توقیف و بازرسی، آب های آزاد، کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به حقوق دریاها، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، صلاحیت.

مقدمه

حقوق بین‌الملل دریاها تحت حاکمیت سه اصل قرار دارد: اصل آزادی^۱، اصل حاکمیت^۲ و اصل میراث مشترک بشریت^۳. به‌طور سنتی دریاها تحت سلطه و غلبه دو اصل آزادی و اصل حاکمیت قرار داشت. در این زمینه، حقوقدان فرانسوی جین‌رنه‌دوپویی حقوق دریاها را اینگونه خلاصه می‌کند:

«دریا همواره توسط دو جریان عمده مخالف محافظت شده است: جریان آزادی که از سوی دریای آزاد به‌سوی خشکی می‌وزد؛ و جریانی که جریان حاکمیت‌هاست. حقوق دریاها همواره میان این دو جریان متعارض بوده است.»

تقابل این دو دیدگاه نزد دولت‌ها و دانشمندان، پایه‌های تدوین اصول و قواعد کنوانسیون‌های حقوق بین‌الملل دریاها را پی‌ریزی کرده است. مبانی توقیف و بازرسی کشتی در دریا نیز، عمدتاً از این دو دیدگاه ناشی می‌شود، با توجه به اینکه کنوانسیون‌های ژنو ۱۹۵۸ در زمینه حقوق دریاها و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به‌طور کلی اعلام‌کننده اصول تثبیت شده در حقوق بین‌الملل دریاها می‌باشند و بعد از سالیان طولانی قواعد دریانوردی را از حقوق عرفی به حقوق معاهده‌ای و مکتوب تبدیل کردند و عموماً تمام کشورها از اصول این کنوانسیون‌ها پیروی می‌کنند، به‌عنوان مستند اصلی به‌کار گرفته شده است.

محور اصلی نظام حقوقی دریاها، آزادی کشتیرانی و دریانوردی است که در شق «الف» بند ۱ ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها^۴ ذکر شده است. در این ماده، تأکید بر آزادی دریاها، آزادی در آنجاست که، مداخله کشتی‌هایی که پرچم کشور دیگری را برافراشته‌اند، در امور یک کشتی خارجی در زمان صلح را ممنوع می‌سازد. این اصل، یکی از اصولی است که در حقوق بین‌الملل نهادینه شده و توسط دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی^۵ نیز در قضیه لوتوس آن را تأیید کرده است. یکی از لوازم اصل آزادی دریاها این است که کشتی در دریای آزاد شبیه سرزمین دولتی است که پرچم آن را به اهتزاز در می‌آورد، چون همین دولت است که مثل سرزمین خود، اقتدار خویش را بر آن اعمال می‌کند و هیچ دولت دیگری نمی‌تواند چنین کند» همانطور که ماده ۹۲ کنوانسیون بر آن تأکید دارد، کشتی‌هایی که در حال دریانوردی در دریاها، آزاد می‌باشند، اصولاً تابع صلاحیت دولت صاحب پرچم خود هستند. با این حال، در برابر این حق، تعهداتی نیز وجود دارد از جمله اینکه دولت صاحب پرچم بایستی تضمین نماید که کشتی تحت پرچم از استانداردهای مشخصی تبعیت می‌نماید. همچنین بر این حق (آزادی دریانوردی)، استثنائاتی نیز وارد است که اجازه می‌دهد که یک کشتی در حال دریانوردی در دریای آزاد، بدون رضایت دولت صاحب پرچم آن، مورد اقدامات اجرائی دولت دیگر قرار گیرد.

۱- تعریف مفاهیم

یکی از ابزارهای شناخت صلاحیت توقیف و بازرسی کشتی در دریاها و بخصوص در آب‌های آزاد، شناخت قواعدی است که بر اساس آن این حق ایجاد می‌گردد. مؤلفه‌هایی مانند کنوانسیون‌های حقوق دریاها، تعریف آب‌های آزاد، کشور صاحب پرچم، کشتی بدون تابعیت، حق بازرسی و توقیف، شمولیت کنوانسیون به کشورهای ثالث و ... بصورت اجمالی ضروری به نظر می‌رسد.

¹ The principle of freedom

² Principle of sovereignty

³ Jane Renee Dupouy

⁴ United Nations Convention on the Law of the Sea

⁵ Permanent Court of International Justice

۱- توقیف کشتی

توقیف در لغت به معنی بازداشتن و بازداشت است. در اصطلاحات مختلف به صورت مضاف به کلمه یا کلمات دیگر می‌آید و همه جا همین معنی لغوی ملحوظ است (جعفری لنگرودی، محمدجعفر، مبسوط در ترمینولوژی حقوق، جلد ۲، گنج دانش، ۱۳۸۸، ص ۱۴۶۲). از نظر حقوقی توقیف کشتی یعنی مانع تصرفات آزادانه مالک کشتی به موجب حکم دادگاه یا طبق قواعد مندرج در حقوق دریاهای یا حقوق بین‌الملل بشویم (ماده ۱ کنوانسیون بین‌المللی درباره توقیف کشتی‌ها، مصوب ۱۹۹۹) در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، عنوان مجزایی به عنوان توقیف کشتی وجود ندارد، لیکن در جای‌جای این کنوانسیون اعلام می‌دارد که کشتی‌های جنگی و یا دولتی کشور صاحب پرچم و یا کشور ثالث، در صورت ظن معقول، دلایل معقول و موجه اقدام به بازرسی و توقیف کشتی نمایند. البته این رویه عرفی حقوق بین‌الملل می‌باشد زیرا در تمام کنوانسیون‌های راجع به دریاهای، این رویه تکرار شده است. به عنوان مثال طبق بند ۲ ماده ۱۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای «هر کشوری که به-دلایل منطقی اعتقاد دارد که کشتی حامل پرچم او به قاچاق غیر قانونی موادمخدر یا روانگردان اشتغال دارد می‌تواند از سایر کشورها بخواهد برای سرکوب قاچاق با وی همکاری نمایند»، همچنین بر اساس مواد ۲۲۰ تا ۲۲۶ کنوانسیون مزبور راجع به اقدامات در خصوص جلوگیری از آلودگی دریایی توسط کشتی‌ها نیز همین داشتن دلایل روشن و ظن معقول جهت بازرسی و توقیف کشتی بیان شده است. بدین ترتیب توقیف درجه قطعیت ظن معقول است. (کوشکی، غلامحسن، سال هشتم، شماره ۹۴، ۱۳۹۵ صفحات ۱۹۳ تا ۲۲۷، ص ۲۰۴). در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای عنوان توقیف ملازم با بازرسی و تفتیش می‌باشد، یعنی بایستی با بازرسی و تفتیش دلایل روشن و ظن معقولی ایجاد شود تا منجر به توقیف کشتی گردد. از جهتی دیگر اصولاً این توقیف می‌بایستی منطبق بر صلاحیت‌های ملی، صلاحیت بر اساس معاهدات و صلاحیت‌های عام حقوق بین‌الملل منجمله صلاحیت جهانی باشد. کشتی دارای شخصیت حقوقی است، دلایل روشن و ظن قوی در مورد توقیف کشتی می‌بایست توسط مسئولین کشتی و یا دولت صاحب کشتی جنگی اعمال شود، به نظر می‌رسد، یکی از دلایل معقول وقوع یکی از جرایم بین‌المللی در دریا باشد. در هر حال دادگاه می‌بایست بر اساس قواعد و قوانین معاهده‌ای و عرفی بررسی نماید که آیا این دلایل کافی بوده است یا خیر؟ به عنوان مثال در کنوانسیون ۱۹۸۲ دریاهای، شرایطی را برای توقیف کشتی دزدان دریایی (ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ دریاهای) و یا بخش برنامه‌های رادیویی یا تلویزیونی غیر مجاز از دریای آزاد (بند ۳ ماده ۱۰۹) عنوان کرده است، اگر با بررسی هر کدام معلوم شود که شرایط انطباق لازم را ندارد، باعث مسولیت بین‌المللی کشور توقیف‌کننده می‌شود. شاید به دلیل اینکه دلایل بایستی مورد به مورد بر اساس قوانین بین‌المللی بررسی شود و این کار باعث خسارات سنگینی به کشور صاحب پرچم کشتی توقیفی می‌شود، در کنوانسیون بعد از شرایط توقیف در هر بخش، مسئولیت جبران خسارت در صورت کافی نبودن دلایل کشور توقیف‌کننده را مطرح کرده تا بتواند از سوءاستفاده‌های احتمالی یا تفاسیر خاص جلوگیری نماید.

۱-۲ آبهای آزاد

بر طبق ماده ۱ کنوانسیون راجع دریاهای آزاد ۱۹۵۸ ژنو، اصطلاح «دریاهای آزاد» به معنای همه بخش‌های دریاست که جزء آب‌های سرزمینی یا در آب‌های داخلی آن کشور قرار ندارند. این وضعیت در قانون بین‌المللی کنونی، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای انعکاس داده شده است. بر اساس ماده ۸۶ کنوانسیون حقوق دریاهای، که در آن از تعریف دریاهای آزاد اجتناب شده است، اصطلاح دریای آزاد، به تمام قسمت‌های دریایی گفته می‌شود که جزء منطقه انحصاری اقتصادی، دریای سرزمینی یا در آب‌های

داخلی آن کشور قرار ندارند، یا اینکه در آب‌های مجمع‌الجزایری یک دولت مجمع‌الجزایری قرار ندارند. (ماده ۴۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) چنانچه دولت ساحلی منطقه انحصاری اقتصادی تأسیس نماید، محدوده به سمت خشکی دریای آزاد، حد خارجی منطقه انحصاری اقتصادی می‌باشد. چنانچه دولت ساحلی منطقه انحصاری اقتصادی را ادعا نکند، محدوده به سمت خشکی دریای آزاد، حد خارجی دریای سرزمینی است. امروزه با وجود منطقه انحصاری اقتصادی و پیش‌بینی وضعیت خاص آب‌های اطراف کشورهای مجمع‌الجزایری به عنوان «آب‌های مجمع‌الجزایری»، در عهدنامه حقوق دریاها، تعریف دریای آزاد تا حدود زیادی دچار دگرگونی شده است؛ بدین ترتیب که منطقه انحصاری اقتصادی و آب‌های مجمع‌الجزایری از حیثه شمول دریای آزاد خارج شده‌اند و در نتیجه، گستره دریای آزاد محدود شده است.

۱-۳ کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو راجع به حقوق دریاها (The First Conference on Law Of The seas 1958)

بعد از تأسیس سازمان ملل متحد، به‌ویژه کمیسیون حقوق بین‌الملل، کمیسیون مزبور از همان سال‌های اولیه تشکیل، اقداماتی در راستای تدوین حقوق دریاها آغاز نمود که در واقع، اساس کار اولین کنفرانس ملل متحد در زمینه حقوق دریاها بود. (ضیائی بیگدلی، ص ۲۸۳)

نخستین کنفرانس حقوق دریاها در ۲۴ فوریه ۱۹۵۸ ژنو با مشارکت ۸۶ دولت برگزار شد. این کنفرانس چهار کنوانسیون و یک پروتکل راجع به حل و فصل اختلافات را تصویب نمود. (Yoshifumi Tanaka, op.cit, pp.21,22) یکی از نتایج قابل توجه کنفرانس این بود که رویکرد دوگانه سنتی در خصوص اقیانوس‌ها یا همان دریای سرزمینی و دریای آزاد در کنوانسیون ژنو به صورت قانون تدوین شد. ماده (۱) کنوانسیون دریای آزاد تصریح می‌کند که: «دریای آزاد به معنی تمامی بخش‌های دریا به استثنای دریای سرزمینی و آب‌های داخلی یک دولت است». همچنین در ماده (۱) کنوانسیون ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه مجاور تأیید شد که: حاکمیت یک دولت فراتر از قلمرو سرزمینی و آب‌های داخلی تا حاشیه‌ای از دریا نزدیک ساحلش که دریای سرزمینی نامیده می‌شود گسترش می‌یابد. (Yoshifumi Tanaka, op.cit, p.22.

همچنین، در مقدمه کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به دریای آزاد چنین آمده است که این کنوانسیون «بطور کلی اعلام‌کننده اصول تثبیت شده در حقوق بین‌الملل می‌باشد». در مقابل در مورد سه کنوانسیون دیگر باید چنین گفت که مقررات آن‌ها به‌طور همزمان مبین قواعد از پیش موجود و قواعد جدید می‌باشد» (ملکم. ان. شاو، ص ۲۶)

۱-۴ کنفرانس ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاها (United Nations Conference on the Law of the Sea, 1973-1982)

سومین کنفرانس سازمان ملل راجع به حقوق دریاها در طول سال‌های ۱۹۷۳ تا ۱۹۸۲ جمعاً یازده جلسه برگزار کرد. آخرین روز کنفرانس در نیویورک با تدوین و تصویب یک عهدنامه جدید در زمینه حقوق دریاها به کار خود پایان داد و ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ آن را برای امضای کشورها و برخی سازمان‌های بین‌المللی در شهر مونته‌گوبی جامائیکا مفتوح گذاشتند. اما لازم‌الاجرا شدن آن منوط به تصویب یا الحاق ۶۰ کشور و سپری شدن ۱۲ ماه از زمان تودیع شصتمین سند تصویب و یا الحاق بود. این معاهده یک سال پس از پیوستن گویان به این کنوانسیون به عنوان شصتمین کشور در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴ لازم‌الاجرا شد. تا (سپتامبر ۲۰۱۶) ۱۶۸ کشور از جمله تمام اعضای شورای اروپا به آن پیوسته‌اند. تا کنون ۱۴ کشور این کنوانسیون را امضاء

کرده و لیس آن را تصویب نکند. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_parties_to_the_United_Nations_Convention_on_the_Law_of_the_Sea)
 خود دارد. کنوانسیون حقوق دریاهای مشتمل بر ۳۲۰ ماده ۹ الحاقیه و چندین قطعنامه ضمیمه است. کنوانسیون یادشده، حق شرط و هیچ استثنای دیگری را نمی‌پذیرد، اما کشورهای عضو در صدور اعلامیه تفسیری مختارند. (Arif Ahmed, International Law of the Sea: An Overlook and Case Study, Beijing Law Review, 2017, 8, (40.pp.22

۲- صلاحیت توقیف و بازرسی کشتی در آب‌های آزاد در پرتو کنوانسیون‌های حقوق دریاهای ۱۹۸۲

آزادی دریانوردی، حق عبور از آب‌های آزاد با حداقل مداخله از سوی هر کشور دیگر برای هر دولت‌ها را فراهم می‌کند. وجه اصلی آزادی دریانوردی به این ترتیب است که این وجه تحت قلمرو انحصاری کشور صاحب پرچم اعمال می‌شود (بند ۱ ماده ۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ و بند ۱ ماده ۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به آب‌های آزاد). دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی در قضیه لوتوس (فرانسه در مقابل ترکیه) (۱۹۲۷) تایید کرد که به‌جز در موارد محدود که صریحاً توسط حقوق بین‌الملل به رسمیت شناخته شده است، کشتی‌ها در آب‌های آزاد تابع هیچ کشوری غیر از کشوری که پرچمش را حمل می‌کنند نیستند. برای کشتی که پرچم کشوری را حمل می‌کند پیوند حقیقی باید بین کشور و کشتی وجود داشته باشد (بند ۱ ماده ۹۱ کنوانسیون حقوق دریا). قلمرو کشور صاحب پرچم به اجرای حوزه قضایی و قانون‌گذاری گسترش می‌یابد (قلمروی دریایی). یک کشور می‌تواند به کشور دیگر اجازه دهد قلمرو قدرت خود را بر کشتی‌هایش اعمال کند و بسیاری از اقدامات مداخله‌ای در آب‌های آزاد از اختیارات اعطایی توسط پیمان‌ها نشأت می‌گیرد. هر کشتی هنگام دریانوردی در آب‌های آزاد تابع تمام الزامات بین‌المللی مرتبط است که توسط کشور صاحب پرچم برعهده گرفته شده است. حق کشورها برای تدوین توافقنامه‌های خاص برای اجازه حضور در عرشه و توقیف احتمالی کشتی‌ها مطابق با پاسخ به تلاش‌ها برای جلوگیری از اقدامات جزایی خاص خواهد بود. برای مثال، کنوانسیون ۱۹۸۸ مقابله با تجارت موادمخدر و داروهای روانگردان، جلوگیری از عبور کشتی مشکوک به تجارت قاچاق موادمخدر توسط کشوری غیر از کشور صاحب پرچم را در آب‌های آزاد ممکن می‌سازد. اگر کشور طرف، قصد دارد روی عرشه کشتی کشور دیگر برود باید درخواست مجوز کند.

نمونه دیگری از محدودیت نسبت به اصل آزادی دریانوردی در آب‌های آزاد حق تعقیب فوری می‌باشد، برای کشور ساحلی این حق وجود دارد، کشتی خارجی که قوانین و مقرراتش را نقض کرده است، با ناو یا هواپیمای جنگی‌اش تا آب‌های آزاد تعقیب کند و در صورت تشخیص توقیف نماید (ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا).

حق توقیف و بازرسی، توسط ناو جنگی در آب‌های آزاد تنها در شرایطی وجود دارد که در آن زمینه‌های عقلایی برای مظنون شدن به مشارکت کشتی در دزدی دریایی، تجارت برده، کشتی‌های پخش غیرمجاز رادیویی وجود داشته باشد، یا جایی که به تابعیت کشتی مشکوک باشد (ماده ۱۱۰ کنوانسیون حقوق دریا). تعداد این نمونه‌های منصوص کم است و در برقراری حوزه قانون‌گذاری و اجرایی برای کشتی‌های مظنون یکنواخت نیستند. ناو جنگی باید مبنای تعیین شده صلاحیت اجرایی برای توجیه توقیف کشتی در هر دو صورت کشتی‌های مظنون به مشارکت در تجارت برده یا پخش غیر مجاز رادیویی داشته باشد.

⁶ Permanent Court of International Justice (PCIJ)

(ماده‌های ۹۹، ۱۰۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا). این استثناءها برای آزادی دریانوردی و کنترل کشور صاحب پرچم انحصاری عموماً برای تمام کشتی‌ها در آب‌های آزاد اعمال می‌شود مگر غیر از این مشخص شده باشد. تنها نمونه‌ای که در آن هیچ تداخلی تحت هر شرایطی مجاز نیست در ارتباط با ناوها و کشتی‌های تحت تملک یا تحت عملیات کشور است که تنها در خدمات غیر تجاری دولتی است (کشتی‌های دولتی) استفاده می‌شوند. از آنجایی که این کشتی‌ها کاملاً در برابر حوزه قضایی هر کشوری غیر از کشور پرچم مصونیت دارند، هیچ کشور دیگری نمی‌تواند در امور این کشتی‌ها مداخله کند یا صلاحیت قضایی و اجرایی خود را نسبت به آن‌ها در آب‌های آزاد اعمال کند (ماده‌های ۹۵، ۹۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا). نمونه‌های دیگری بر اصل صلاحیت کشور صاحب پرچم تخصیص ایجاد کرده‌اند. این موارد مربوط به تروریسم، تسلیحات کشتار جمعی و سایر نگرانی‌های امنیتی است که منجر به جلوگیری از حرکت کشتی‌های مظنون به مشارکت در این فعالیت‌ها در آب‌های آزاد شده است. برخی از توقیف و بازرسی‌ها، توسط هیچ کنوانسیون بین‌المللی یا قوانین حقوق بین‌الملل منع نشده‌اند و به واسطه قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل نیز جنبه الزامی گرفته‌اند.

پیمان‌ها و عهدنامه‌های متعددی وجود دارد که حق توقیف و بازرسی کشتی‌ها در آب‌های آزاد را مجاز می‌سازند. (ضیایی بیگدلی، حقوق معاهدات بین‌المللی، ص ۱۰). مقاومت در برابر خلق استثنایی دیگر برای اصل حوزه صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم در طی بازنگری کنوانسیون ۱۹۸۸ جلوگیری از اقدامات غیرقانونی در برابر امنیت دریانوردی و پروتکل مربوطه‌اش با نگاهی به مواجهه با دزدی دریایی و تهدیدات تروریستی به شکلی اثربخش نشان داده شد.

۲- اشمولیت کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نسبت به کشورهای ثالث

با امعان نظر مواد ۳۵، ۳۶، ۳۷ و ۳۸ کنوانسیون ۱۹۶۹ وین راجع به حقوق معاهدات و مبحث معاهدات موجد حق و تکلیف برای ثالث، با توجه به اینکه حقوق بین‌الملل دریاها به عنوان قانون اساسی دریاها دارای وصف عام بوده و تعداد ۱۶۸ کشور آن را امضاء کرده‌اند و از سویی دیگر، تدوین‌کننده عرف‌های پیشین و تثبیت شده حقوق دریاها می‌باشد و همچنین بسیاری از قواعد آن به صورت رویه بین‌المللی درآمده است، تردیدی نیست که دولت‌های غیر عضو همواره مشمول آن دسته از مقررات مندرج در کنوانسیون که بعضاً قواعد عرفی مورد پذیرش جامعه بین‌المللی را مدون کرده است، خواهند بود. به عبارت دیگر، قسمت‌هایی از کنوانسیون جدید که تبلور یافته از اصول پابرجای ناظر و حاکم بر استفاده صلح‌جویانه از دریاها و حفظ محیط‌زیست دریایی، آزادی دریانوردی در گستره‌های عظیم آب‌های بین‌المللی، حل مسالمت‌آمیز اختلافات ناشی از تعارض منافع و حاکمیت کشورها در دریا و... می‌باشد، کماکان برای کلیه کشورهای جهان اعم از آنها که کنوانسیون را امضاء کرده‌اند و به آن ملحق خواهند شد یا خیر، محفوظ و معتبر خواهد بود. تنها آن قسمت از موارد کنوانسیون که صرفاً مولود توافق متقابل و محصول بده بستان چندجانبه می‌باشد و طبیعت تقنینی ندارد، منحصر به کشورهای عضو بوده و فقط گروه اخیر می‌توانند از حقوق قراردادی ناشی از آن بهره‌مند شوند. عبور ترانزیتی از تنگه‌های بین‌المللی، از جمله امتیازات مهمی است که در زمره توافق‌های گروه کشورهای قدرتمند دریایی قرار می‌گیرد و به خاطر رفع برخی محدودیت‌های مرتبط با عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی، علی‌الاصول شامل کشورهای ثالث غیر عضو کنوانسیون جدید حقوق دریاها نمی‌گردد. (کازمی، علی اصغر، مجله حقوقی، شماره هشتم، ۱۳۶۶، ص ۷۵).

۲-۲ کشور صاحب پرچم

مفهوم دولت صاحب پرچم بیش از چند صد سال تکامل یافته است. اهمیت استفاده از پرچم در کشتیرانی در حدود ۱۰۰۰ سال قبل از میلاد توسط مصری‌های باستان کشف شد، مصریان برای شناسایی و تمایز کشتی‌ها از پرچم استفاده می‌کردند. استفاده از پرچم توسط مصریان به تمدن‌های دیگر گسترش یافته و در نهایت آن توسط کشورها به رسمیت شناخته شد. مفهوم پرچم برای شناسایی کشورها و مالکیت کشتی به عنوان یک رژیم عرفی مطرح گردید. قوانین مربوط به کشور صاحب پرچم اولین بار در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد و بعد از آن در کنوانسیون ۱۹۸۲ منعکس گردید.

دولت صاحب پرچم، دولتی است که به یک کشتی حق کشتیرانی را تحت پرچم خود می‌دهد و صلاحیت انحصاری بر آن کشتی‌ها دارد. این امر به معنای اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم می‌باشد. (Roland Cofie Robertson, 2015. p.122) این اصل به خوبی در حقوق بین‌الملل عرفی تثبیت شده است. بند ۱ ماده ۹۲ کنوانسیون حقوق دریاهای مبین اصل مزبور است. این بند اشعار می‌دارد: «کشتی‌ها می‌بایست فقط تحت پرچم یک دولت، کشتیرانی کنند و جزء در موارد استثنایی که صریحاً در معاهدات بین‌المللی یا در این کنوانسیون پیش‌بینی شده است، در دریای آزاد تحت صلاحیت انحصاری آن دولت خواهند بود».

کشورهایی که کلاً در خشکی محاصره شده‌اند نیز می‌توانند دولت صاحب پرچم باشند. تخصیص یک «پرچم» تابعیت کشتی نیز در بردارنده چندین هدف است. نخست اینکه، تعیین می‌کند کدام دولت مسئولیت اصلی اجرای وظایف قید شده در ماده ۹۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای آزاد است، هدف دومی که توسط دولت صاحب پرچم تعیین می‌شود آن است که تابعیت کشتی، تعیین‌کننده حوزه صلاحیت اصلی قابل اعمال بر روی کشتی است؛ عموماً این حقوق دولت صاحب پرچم است که برای تنظیم، بررسی و تعقیب و پیگیری رفتارها در کشتی (در بسیاری موارد) اعمال می‌شود. هدف سوم در تعیین دولت صاحب پرچم فراهم آوردن یک حوزه صلاحیت مناسب برای درخواست‌های کشتی‌های جنگی، در مورد کشتی‌هایی است که ممکن است در شرایط خاص قرار داشته باشند، به عنوان مثال درخواست یک ناو جنگی در مورد مجاز بودن ورود به یک کشتی یک نمونه از این موارد است (که به آن تحت عنوان رضایت دولت صاحب پرچم اطلاق می‌شود).

۲-۳ تابعیت کشتی

تابعیت عبارت است از رابطه سیاسی، حقوقی و معنوی یک شخص حقیقی یا حقوقی و یا یک شی با یک دولت معین، به طوری- که حقوق و تکالیف وی از همین رابطه ناشی شود. (ابراهیمی، نصرالله، حقوق بین‌الملل خصوصی، انتشارات سمت، ۱۳۹۴، ص ۸۳) بند ۱ ماده ۹۱ کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاهای اعلام می‌دارد که کشورهای عضو ملزم به ایجاد شرایطی برای اعطای تابعیت خود به کشتی‌ها هستند. این کنوانسیون اعلام می‌دارد کشتی‌ها، دارای تابعیت کشوری هستند که با پرچم آنها حق حرکت دارند و این تابعیت باید یک پیوند واقعی میان دولت و کشتی به وجود آورد. بنابراین یک کشتی با تابعیت، کشتی می‌باشد که به موجب پیوند واقعی موجود در دفتر ثبت آن، حق دارد پرچم آن کشور را برافراشته و در مسیر خود در دریایی آزاد حرکت نماید.

در حالی که در دو کنوانسیون ۱۹۸۲ و ۱۹۵۸ حقوق دریاهای عمداً از ارائه یک تعریف خاص برای پیوند واقعی خودداری کردند، دیوان بین‌المللی دریاهای (ایتلوس) در قضیه کشتی ام‌وی سایگا به صورت مشروح به بحث پیوند واقعی می‌پردازد (Pierandrea Leucci, op.cit.pp.5-6).

۲-۴ پرچم مصلحتی و ثبت کشتی

طبق بند ۱ ماده ۹۴ کنوانسیون ۱۹۲ حقوق دریاها یکی از وظایف کشور صاحب پرچم این است که هر کشور به‌طور مؤثر صلاحیت و کنترلش را بر امور اداری، فنی و اجتماعی کشتی‌هایی که پرچمش را حمل می‌کنند اعمال خواهد کرد. اصل کنترل و اجرای حاکمیت بر کشتی در دریا در کنوانسیون حقوق دریاها ضروری به نظر می‌رسد، زیرا در دریاها نه پلیس بین‌المللی و نه دادگاهی جهت ایجاد نظم وجود دارد. لیکن این قاعده با ثبت کشتی‌ها بصورت مصلحتی به خطر می‌افتد. مطالعه سال ۲۰۰۳ توسط اداره امور دریایی ایالات متحد آمریکا اعلام می‌دارد رقابت‌های اقتصادی باعث کاهش ثبت ملی کشتی‌های کشورهای توسعه یافته شده است. یک مطالعه در سال ۲۰۰۱ اعلام می‌دارد که هزینه‌های عملیاتی سالانه یک کشتی با ثبت ملی در کشورهای توسعه یافته ۲/۷ برابر بیشتر از کشتی‌هایی بود که بصورت پرچم مصلحتی در کشورهای دیگر ثبت شده‌اند. (Jo Inge Bekkevold, Geoffrey Till London, 2016, p.23) در بحث توقیف و بازرسی کشتی‌ها در آب‌های آزاد، معایب پرچم مصلحتی باعث شده است که کشورهای قدرتمند بتوانند با وجود رابطه ضعیف کشورهای اعطاءکننده پرچم مصلحتی با کشور مالک کشتی از لحاظ حقوقی اقدامات خود را توجیح نمایند.

۲-۵ حق بازرسی و حق تفتیش

حق بازرسی: در خصوص پرچم کشتی است که توسط کشتی‌های جنگی از کشتی‌های غیر دولتی در آب‌های آزاد انجام می‌گردد (طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها)، به‌نظر می‌رسد که ریشه‌های حق بازرسی به کنوانسیون ۱۹۸۴ فرانسه و انگلیس برای جلوگیری از تجارت برده بر می‌گردد. برخی علمای حقوق معتقدند، با توجه به فقدان نیروی پلیس بین‌المللی در دریای آزاد، و در عین حال نیاز به فراهم آوردن شرایط مراعات نظم، حق بازرسی امری موجه است. به‌نظر می‌رسد کنوانسیون دریای آزاد با بیان صریح مواردی که کشتی‌های جنگی می‌توانند کشتی‌های دیگر را برای حمل پرچم بازرسی کنند، ریشه‌های قراردادی این حق را تأیید کرده است. در واقع مطابق ماده ۲۲ کنوانسیون مزبور، کشتی‌های جنگی نمی‌توانند «اقدام به بازرسی کشتی‌های دیگر برای حمل پرچم خود بکنند ... مگر اینکه زمینه‌های معقولی برای سوءظن داشته باشند».

حق تفتیش: اگر پس از بازرسی اوراق کشتی همچنان سوءظن کشتی جنگی یا دولتی باقی باشد «می‌تواند اقدام به بررسی بیشتر در روی عرشه کشتی بکند» که امکان دارد شامل بازبینی دقیق کلیه قسمت‌های کشتی و محموله آن شود. بر اساس مفاد ماده ۷۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دولت ساحلی می‌تواند «اقدامات لازم منجمله سوار شدن به کشتی، بازرسی، توقیف یا رسیدگی قضایی ضروری را برای حصول اطمینان از رعایت قوانین و مقررات خود به‌عمل آورند...». به‌خاطر جلوگیری از سوءاستفاده از این حق، هر دو کنوانسیون ۱۹۵۸-۱۹۸۲، اصرار دارند که این حق باید با رعایت کلیه ملاحظات ممکن انجام گیرد و اگر سوءظن نادرست باشد و روشن شود که کشتی مورد سوءظن کاری که مستلزم بروز سوءظن باشد انجام نداده است، جبران خسارات ضرورت دارد (رابین چرچیل، آلن لو. پیشین، صص ۲۶۱ و ۲۶۲).

۲-۶ صلاحیت کشور صاحب پرچم در آب‌های آزاد

برای تقریباً ۴۰۰ سال، مفهوم پایه برای قانون دریا، اصل مارا لیبرم، آزادی دریاها بوده است. محدوده وسیعی از اقیانوس‌ها به‌طور سنتی به عنوان مناطقی مورد استفاده قرار می‌گیرند که هیچ کشوری نمی‌تواند کنترل کند و از این‌رو هیچ کشوری نمی‌تواند ادعای سلطه یا حاکمیت داشته باشد. هرگونه تحولات در قانون دریا بر این ایده قرار گرفته است که اقیانوس‌ها، غیر از

مناطق کوچکی تحت حاکمیت دولت ساحلی، برای همه کشورها آزاد است و هرگونه ادعا در مورد آب‌های آزاد و یا ادعای حاکمیت بر آن باید به عنوان تجاوز به این آزادی‌های دریاها در نظر گرفته شود (Natalie Klein, The Right Of Visit And The 2005) دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی در رأی صادره در قضیه لوتوس مورخ ۷ سپتامبر ۱۹۲۷، صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم کشتی را چنین شرح داده است «مسلماً این محرز است که خارج از موارد خاصی که حقوق بین‌الملل مشخص کرده است، کشتی‌ها در دریای آزاد تابع هیچ قدرتی نیستند، مگر قدرت کشوری که پرچم آن را برافراشته‌اند. طبق اصل آزادی دریاها، یعنی عدم هرگونه حاکمیت سرزمینی در دریای آزاد، هیچ کشوری نمی‌تواند اقتدار قضایی خود را در مورد کشتی‌های خارجی در دریای آزاد اعمال کند. (ماده ۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد و بند ۱ ماده ۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها).

آزادی دریانوردی تمام کشورها در دریای آزاد با توجه مقتضی به منافع سایر کشورها اعمال می‌شود، هیچ برتری در این مناطق برای دولت ساحلی یا غیر ساحلی در نظر گرفته نشده است. کشتی در دریای آزاد تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم هستند (ماده ۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲)، مقررات مربوط به دریایی آزاد در منطقه انحصاری اقتصادی نیز قابل اعمال است. به عنوان یک اصل بنیادین، دریای آزاد برای استفاده همه کشورها باز است. طبق بند ۱ ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، این آزادی‌ها عبارتند از: آزادی دریانوردی، آزادی پرواز، آزادی قرار دادن کابل و لوله‌های زیر دریایی، آزادی ایجاد جرایر مصنوعی و تأسیسات مجاز، آزادی ماهیگیری، آزادی تحقیقات علمی. کشورها در اعمال این آزادی‌ها می‌بایست به حقوق و تکالیف کشورهای دیگر توجه نمایند.

اصل صلاحیت انحصاری صاحب پرچم، نقشی دوگانه ایفا می‌کند. نخست، این اصل از هرگونه دخالت سایر کشورها در کشتی‌هایی که پرچم یک کشور را به اهتزاز درآورده‌اند، جلوگیری می‌کند. بدین ترتیب، اصل صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم، آزادی فعالیت کشتی‌ها را در دریایی آزاد تضمین می‌نماید. دوم، براساس این اصل، کشور صاحب پرچم مسئولیت انطباق فعالیت‌های کشتی حامل پرچم خود با قوانین ملی و بین‌المللی دارد. صلاحیت انحصاری برای کشور صاحب پرچم، الزاماتی را برای او بار می‌کند؛ از جمله اتخاذ تدابیر لازم اداری، فنی و اجتماعی در مورد کلیه کشتی‌های تحت پرچم خود، به‌ویژه در این موارد: ثبت کشتی‌ها، اعمال صلاحیت طبق حقوق داخلی در مورد کلیه کشتی‌ها و خدمه آن‌ها، تضمین امنیت کشتی‌ها از حیث ساخت و غیره (ماده ۱۰ کنوانسیون دریای آزاد و ماده ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاها) (ضیایی بیگدلی، حقوق بین‌الملل عمومی، پیشین، ص ۳۱۸).

۳- استثنائات صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم در آب‌های آزاد

طبق مواد ۶ و ۹۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کشتی فقط در صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم خواهد بود مگر در موارد استثنایی که در عهدنامه‌های بین‌المللی و این کنوانسیون‌ها صریحاً پیش‌بینی شده باشد. عدم قابلیت کشورهای صاحب پرچم در نظارت موثر بر کشتی‌های خود موجب پیش شرطی برای دولت‌های ثالث شده است که بر اعمال کشتی‌های خارجی در دریاهای آزاد مداخله و اعمال صلاحیت کنند. علاوه بر این، دولت‌های ثالث با اعمال صلاحیت بر کشتی‌های خارجی سعی در ایجاد نظم و امنیت در دریای آزاد دارند که یکی از اهداف مهم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها است (Karolina Mickute, op.cit. p.17). انحصاری بودن حق دولت صاحب پرچم در دریای آزاد مطلق نیست، بلکه استثنائاتی دارد که با توجه به آن سایر کشورها دارای صلاحیت مشترک برای قانون‌گذاری یا اعمال قوانین یا هر دوی آنها با دولت صاحب پرچم

هستند. در آب‌های آزاد کشورهای دیگر با شرایطی حق توقیف و بازرسی کشتی‌ها را دارند (Anne Bardin Rev. 27. (2002, p.57) طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها این موارد عبارتند از؛

الف) دزدی دریایی (ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و ماده ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲)؛ ب) تجارت برده و مواد مخدر (ماده ۱۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد و ماده ۹۹ کنوانسیون ۱۹۸۲)؛ پ) بخش غیرمجاز برنامه‌های رادیوی (ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲)؛ ت) تعقیب فوری و حضور مؤثر (ماده ۲۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲)؛ ث) جلوگیری از آلودگی گسترده (ماده ۲۲۱ کنوانسیون ۱۹۸۲)؛ ج) جلوگیری از کشتی‌های دارای تابعیت نامشخص (ماده ۲۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲).

۳-۱ دزدی دریایی

قواعد مربوط به دزدی دریایی سابقه کهنی دارند. انگلستان نخستین کشوری بود که در سال ۱۶۹۸ به تصویب قانونی علیه دزدان دریایی پرداخت. همزمان با انگلستان سایر دولت‌های اروپایی نیز به این نتیجه رسیدند که دزدی دریایی یک مسئله بین‌المللی است. در سال ۱۹۲۶ کمیته متخصصان جامعه ملل برای تدوین و توسعه تدریجی حقوق بین‌الملل پیش‌نویس مقررات مبارزه با دزدی دریایی را تنظیم نمود. این مقررات شامل ۸ ماده بود که دزدی دریایی را محدود به عملی می‌کرد که در دریای آزاد و برای اهداف خصوصی رخ دهد و در برخی موارد، به دولت‌ها اجازه تصمیم‌گیری در خصوص وضعیت آنان را اعطاء می‌کرد. این پیش‌نویس قبل از کنفرانس تدوین حقوق دریاها به بررسی گذاشته نشد چرا که بیم آن می‌رفت که اقبال جهانی قرار نگیرد. در این میان دانشگاه هاروارد تحقیق در مورد این موضوع را به‌عهده گرفت. سؤال اصلی آنان این بود که دزدی دریایی چه جایگاهی در حقوق بین‌الملل دارد؟ این گروه در سال ۱۹۳۲ چنین اظهار داشته بود: «دلیل فقدان قضایای بین‌المللی مرتبط با دزدی دریایی و نیز فقدان عملکرد و رویه دولت‌ها در این مورد این است که: دزدی دریایی تا حدی زیادی از بین رفته است و تمام انواع آن در دریای آزاد و یا در ورای آن در مناطق محدودی که تحت نظارت دولت خاصی نیست، به ندرت رخ می‌دهد. در واقع دزدی دریایی اهمیت خود را قبل از ایجاد اصول جدید در مورد صلاحیت دولت‌ها و اصل آزادی دریاها در حقوق بین‌الملل از دست داده است». در سال ۱۹۴۹، کمیسیون تازه تأسیس حقوق بین‌الملل، طرح هاروارد را کنار گذاشت. هرچند طرح هاروارد اساس مواد ۱۴ تا ۲۱ معاهده دریای آزاد را تشکیل داده بود، در پایان، کنفرانس سال ۱۹۵۸ دریای آزاد تنها آن بخش از طرح را مورد تصویب قرار داد که توسط کمیسیون پیشنهاد شده بود و کمیسیون تنها مواردی را توصیه کرده بود که به‌نظر می‌رسید در کنفرانس مورد قبول قرار خواهد گرفت. با وجود این، با اندکی تساهل می‌توان گفت که معاهده دریای آزاد، مقررات مربوط به دزدی دریایی را تدوین نمود. (موسوی، فضل‌الله، و دیگران ص ۳۷۰ و ۳۷۱). دزدی دریایی مهم‌ترین استثناء بر صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم و اصل آزادی دریایی آزاد به‌شمار می‌آید. مهم‌ترین سند جامع در خصوص دزدی دریایی، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها است. (پوربافرانی، حسن، و دیگران)، صفحات ۲۷ تا ۴۶). قواعد بین‌المللی دزدی دریایی در مواد ۱۰۰ تا ۱۰۷ و ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها بیان شده است. این حقیقت که این مواد تقریباً کلمه به کلمه مواد ۱۴ تا ۲۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد را تکرار می‌کند. بر اساس ماده ۱۵ کنوانسیون دریای آزاد ۱۹۵۸ و ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریایی، اعمال ذیل دزدی دریایی محسوب می‌گردد:

الف- هرگونه اقدام خشونت‌آمیز غیرقانونی، یا توقیف، یا هرگونه غارت که در راستای اهداف خصوصی توسط خدمه یا مسافران یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی هدایت شده باشد؛

ب- هرگونه اقدام خشونت‌آمیز غیرقانونی، یا توقیف، یا هرگونه غارت علیه یک کشتی خصوصی یا هواپیمای خصوصی و یا علیه اشخاص و اموال موجود در این کشتی‌ها و هواپیماها در دریاهای آزاد؛

ج- هرگونه اقدام خشونت‌آمیز غیرقانونی، یا توقیف، یا هرگونه غارت علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد؛

د- هرگونه همکاری داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به اینکه آن وسیله یک کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی است؛

ه- هر عملی که منتهی به تحریک و آماده‌سازی برای انجام اعمال مورد اشاره در بندهای (الف) و (ب) شود.

تعریف مؤثر دیگری نیز از سوی سازمان دریایی بین‌المللی (IMO) ارائه شده است: «عمل سوار شدن به هرگونه کشتی با هدف انجام دزدی یا هرگونه جرم دیگر و با قصد یا احتمال به کار بردن زور برای پیشبرد این عمل». (متکی، منوچهر، سبزیان، مرتضی و دیگران، تهران، ۱۳۹۱، ص ۲).

الف- کشتی یا هواپیما حتماً باید در دریای آزاد یا محل دیگری باشد که مربوط به حوزه رسیدگی هیچ دولتی نمی‌باشد. «شایان ذکر است که تعریف دزدی دریایی به عنوان یک قاعده بین‌المللی عرفی توسط جامعه جهانی پذیرفته شده است، لذا کشورهای مختلف ممکن است تعاریف خود را از جرایم مشابه دزدی دریایی در قوانین ملی خود درج نمایند که واجد شرایط اعلامی کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نباشد. بنابراین تعریف دزدی دریایی که در قوانین ملی وجود دارد موجب صلاحیت جهانی بین‌المللی نمی‌شود، جرم دزدی دریایی که واجد شرایط صلاحیت جهانی است می‌بایست منطبق بر ماده ۱۰۱ کنوانسیون و خارج از قلمرو ملی و داخل آب آزاد باشد».

ب- دزدی دریایی طبق حقوق بین‌الملل را نباید با دزدی دریایی طبق قوانین داخلی کشورها اشتباه گرفت. اولی جرمی است جهانی و به این عنوان مورد شناسایی قرار گرفته است و لذا همه دولت‌ها صلاحیت رسیدگی دارند.

ج- کشتی‌های نظامی یا دولتی دزد دریایی محسوب نمی‌شوند و چنانچه مبادرت به اقدامات و اعمال غیرقانونی خشونت‌آمیز بنمایند، کشور صاحب پرچم مسئول مجازات فرمانده کشتی یا هواپیما و پرداخت خسارت به موجب قواعد حاکم بر مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها می‌باشد.

د- از آنجایی که مقابله با دزدی دریایی تحت شمول صلاحیت جهانی می‌باشد، خود دزدی دریایی به عنوان دشمن بشریت تلقی شده و اقدامات علیه دزدان دریایی را می‌توان در محاکم بین‌المللی یا دادگاه در هر کشوری در جهان انجام داد، صرف‌نظر از اینکه جرم در کجا اتفاق افتاده است و تابعیت دزدان دریایی مظنون چه باشد.

ه - طبق بند ۲ ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، مقررات ۸۸ تا ۱۱۵ مربوط به دریای آزاد در منطقه انحصاری اقتصادی هم قابل اعمال می‌باشد، لذا به نظر می‌رسد مقررات بین‌المللی راجع به دزدی دریایی در این منطقه نیز قابل اجرا باشد.

۳-۲ اختیارات کشورها در مقابل دزدی دریایی (توقیف و بازرسی)

دزدی دریایی جزء اصلی‌ترین جرمی است که تحت صلاحیت جهانی است (موسوی، فضل‌الله، و (دبگران)، چالش‌های کنونی...، پیشین، ص ۳۶۷). یعنی تمام کشورها و دادگاه‌های آن‌ها حق تعقیب و مجازات مرتکبین به این جنایات را دارا هستند (داداش-زاده، علیرضا، حبیبی، جواد، پیشین، ص ۲۱۰). بر اساس ماده ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریاهای آزاد، «تمامی کشورها بایستی تا حد ممکن برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا

در هر مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد با یکدیگر همکاری کنند». بر اساس تعاریف ارائه شده در مورد دزدی دریایی در کنوانسیون‌های مربوطه و همچنین عرف بین‌المللی، دزدی دریایی جرم بین‌المللی شناخته می‌شود و اقدامات قهری توسط کشورها نسبت به دزدان دریایی اجازه داده شده است. صرف‌نظر از حق کشتی‌های جنگی همه دولت‌ها در اعمال حق بازدید از کشتی مظنون (ماده ۱۱۰) در تعیین اینکه آیا یک کشتی در دزدی دریایی دخالت داشته یا نه، مقرر اصلی در خصوص اقدامی که می‌توان علیه کشتی دزدان دریایی انجام داد، همان (ماده ۱۰۵) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای است که بیان می‌دارد:

«هر دولتی در دریایی آزاد یا هر مکانی که در حوزه صلاحیت دولتی نباشد کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی یا کشتی یا هواپیمایی را که تحت کنترل دزدان دریایی است، توقیف کرده، اشخاص حاضر در آن را بازداشت و اموال موجود در آن را ضبط کند». دادگاه‌های دولتی که اقدام به توقیف می‌کنند، می‌توانند در خصوص مجازات‌هایی که باید اعمال شود تصمیم بگیرند و همچنین اقدامی را که باید در مورد کشتی، هواپیما و یا اموال صورت پذیرد با توجه به حقوق اشخاص ثالثی که با حسن نیت عمل کرده‌اند تعیین کنند.

۳-۳ تجارت برده

بسیاری از معاهدات حقوق بشری به شکلی به برده‌داری اشاره کرده‌اند. این معاهدات برده‌داری را بر طبق قواعد کلی حقوق بین‌الملل اینگونه تعریف می‌نمایند؛ حمل و نقل برده و مالکیت بیش از یک نفر بر آن‌ها، در حالی که اعمال مشابه بردگی نه لزوماً تحت پوشش بردگی شامل استفاده اجباری از نیروی کار کودکان نیز می‌شود. قرن نوزدهم برده‌داری به عنوان یک جرم دارای صلاحیت جهانی مطرح نگردید و بعد از آن هم شواهدی در این مورد وجود ندارد و کشورها ترجیح دادند بر اساس توافقنامه‌های دوجانبه با این جرم مبارزه نمایند. امروز بردگی به عنوان نقض قاعده آمره تلقی می‌شود، طوری که معاهده‌ای که در پی تجویز این رویه باشد باطل است. شناخت تجارت برده به مثابه عملی غیر قانونی تا پیش از قرن نوزدهم وجود نداشته است. در پرونده (لولویی) یک کشتی دولتی انگلیسی یک کشتی فرانسوی را در دریای آزاد توقیف نمود و مدعی بود کشتی فرانسوی به تجارت برده اشتغال داشته و بر اساس حقوق بین‌الملل در معرض قابلیت توقیف بوده است. سر ویلیام اسکات (که بعدها لرد استول شد) رأی داد که کار کشتی انگلیسی در توقیف کشتی فرانسوی بر اساس حقوق بین‌الملل موجه نبوده است. قاضی مارشال، رئیس دیوانعالی، هم به همین استنتاج دست یافته بود. اما قاضی استوری در پرونده‌ای، نتیجه گرفت که تجارت برده قطعاً ناقض حقوق بین‌الملل است و در این زمینه به چندین معاهده دوجانبه و چندجانبه ممنوع‌کننده بردگی و نیز قوانین داخلی چندین کشور که تجارت برده را غیرقانونی ساخته بودند استناد نمود. کنوانسیون سرکوب تجارت برده و بردگی در سال ۱۹۲۶ تحت هدایت جامعه ملل تصویب شد (بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون برده‌داری ۱۹۵۶) و کنوانسیون تکمیلی لغو بردگی در سال ۱۹۵۶ پذیرفته شد. ماده ۷ کنوانسیون اخیر «تجارت برده» را شامل اعمال زیر می‌داند: کلیه اعمال مربوط به گرفتن، تملک یا تحت اختیار در آوردن یک شخص به قصد فروکاستن او به بردگی؛ کلیه اعمال مربوط به تملک یک برده با هدف فروش یا مبادله او؛ کلیه اعمال مربوط به در اختیار قرار دادن یک شخص به تملک درآمد از طریق فروش یا مبادله به قصد فروخته شدن؛ و به‌طور کلی، هر عمل داد و ستد یا حمل و نقل بردگان با هر وسیله انتقال. ماده ۴ اعلامیه حقوق بشر که در سال ۱۹۴۸ در مجمع عمومی سازمان ملل تصویب شد اعلام می‌دارد که بردگی و تجارت برده در تمام شکل‌های آن ممنوع

شود. اولین کنفرانس سازمان ملل در زمینه حقوق دریاها (کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو مربوط به دریای آزاد) موضوع حمل و نقل برده را مورد بررسی قرار داد.

۳-۴ اختیارات کشورها در مقابل حمل و نقل برده (توقیف و بازرسی)

هر کشوری برای جلوگیری و مجازات حمل و نقل برده در دریای آزاد و نیز جلوگیری از استفاده غیرمجاز از پرچم آن کشتی به منظور مذکور، کلیه اقدامات مؤثر را به وسیله کشتی‌هایی که مجاز به افزایش پرچم آن کشوری هستند، به عمل آورند. هر کشتی جنگی در دریای آزاد می‌تواند وارد عرشه کشتی مزبور شود، به شرطی که دلایل معقولی بر این گمان وجود داشته باشد که کشتی مزبور در حال تجارت برده است، (بند ۱ ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ و بند ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون ۱۹۵۸). مقامات کشتی جنگی بعد از ورود می‌توانند اقدام به بازرسی و راستی‌آزمایی ثبت کشتی کنند، چنانچه ثبت کشتی تأیید شود، این دولت صاحب پرچم است که بر کشتی و خدمه آن صلاحیت دارد. کشتی وارد شونده نمی‌تواند صلاحیت بیشتری اعمال کند و کشتی و خدمه آن را توقیف کند. بردگانی که به هر کشتی، صرف نظر از پرچم آن، پناهنده شوند، به خودی خود آزاد محسوب می‌شوند، همین متن و ماده در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تکرار گردید. بدین صورت جرم‌انگاری منسجم و قوی در سطح بین‌الملل در مورد تجارت و حمل و نقل برده صورت گرفت (وی. بی. سون... او دیگران]، پیشین، ص ۶۹). (ماده ۱۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد و ماده ۹۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها). همچنین ماده ۲۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد اعلام می‌دارد:

۱- جز در مواردی که عمل مداخله بر مبنای اختیاراتی است که در کنوانسیون آمده، کشتی جنگی که در دریای آزاد با کشتی بازرگانی مواجه می‌شود نمی‌تواند کشتی مزبور را مجبور به اطاعت از خود نماید، مگر اینکه دلایل موجه بدین شرح وجود داشته باشد:

الف) کشتی مزبور دست به دزدی دریایی زده باشد، ب) کشتی مزبور به کار برده فروشی اشتغال دارد، ج) کشتی مزبور حامل پرچم یک دولت خارجی است و یا از نشان دادن پرچم خود امتناع می‌کند، ولی در واقع دارای همان تابعیتی است که کشتی جنگی دارد.

۲- در موارد بالا، کشتی جنگی می‌تواند اقدام به تحقیق درباره مدارک مربوط با اجازه برافراشتن پرچم نماید. بدین منظور کشتی جنگی می‌تواند قایقی به فرماندهی یک افسر به سوی کشتی مظنون گسیل کند.

۳- چنانچه با بررسی مدارک مذکور سوءظن برطرف نشود، مبادرت به بررسی بیشتر بر روی کشتی با توجه و رعایت کلیه ملاحظات ممکنه خواهد کرد.

نکته قابل توجه این است که برخلاف جرم دزدی دریایی که دارای صلاحیت جهانی بوده و صلاحیت‌های آن طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها اعلام گردیده است، مبارزه با تجارت برده‌داری صلاحیت جهانی نیست و در ماده ۹۹ کنوانسیون‌تنتها دولت‌های صاحب پرچم مجوز سرکوب تجارت برده را در آب‌های آزاد می‌دهد. این قاعده نشان‌دهنده تصمیم لولویس (۱۸۱۷) است که بر مبنای آن به کشتی‌های جنگی انگلیس اجازه مداخله در کشتی‌های خارجی را در امر سرکوب تجارت برده نداد. (Natalie Klein, op.cit.p.299.)

۳-۵ پخش برنامه‌های رادیویی و تلویزیونی غیرمجاز

کنوانسیون دریای آزاد متضمن هیچ قاعده‌ای در خصوص سرکوب بخش غیرمجاز رادیویی نبود. با وجود این، در اوایل دهه ۱۹۶۰، بخش غیرمجاز رادیویی از دریای آزاد به نگرانی مهم بویژه در اروپا مبدل شد. پخش غیر مجاز رادیویی می‌تواند مشکلات مختلفی از جمله تداخل الکترونیکی با فرکانس‌ها و بخش رادیویی مجاز برای تماس‌های اضطراری، حق کپی رایب برای اطلاعات پخش رادیویی، ایجاد نماید. از این‌رو در سال ۱۹۶۵، موافقت‌نامه اروپایی پیشگیری از انتقال پخش رادیویی از ایستگاه‌های خارج از قلمرو ملی، تحت نظارت شورای اروپا به تصویب رسید. بر اساس ماده ۳ موافقت‌نامه مزبور، هر دولت متعهد باید تابعان خود را که در سرزمین، کشتی‌ها یا هواپیماهایش یا خارج از قلمرو سرزمینی ملی بر روی هر کشتی، هواپیما یا سایر اسباب شناور یا هواپرد مرتکب به پخش غیرمجاز رادیویی شده‌اند یا مساعدت نموده‌اند، را مجازات نماید. هر دولت متعهد همچنین باید غیر تابعان خود را که در داخل قلمرو سرزمینی، کشتی‌ها یا هواپیماها یا در عرشه هر گونه وسایل شناور در آب و آسمان تحت صلاحیتش که مرتکب یا مساعدت به پخش رادیویی غیر مجاز شده‌اند را مجازات نمایند، بنابراین، این موافقت‌نامه از اصل صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم جدا نیست. (Yoshifumi Tanaka, op.cit. p.161)

۳-۶ صلاحیت توقیف و بازرسی

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای غیر صاحب پرچم کشتی اجازه می‌دهد که صلاحیت خود را بر کشتی که مبادرت به پخش غیرمجاز می‌کند، اعمال نمایند. بر اساس بند ۲ ماده ۱۰۹، پخش غیرمجاز به معنای «انتقال صدای رادیویی یا تلویزیونی از یک کشتی یا تأسیسات مستقر در دریای آزاد است که برخلاف مقررات بین‌المللی به منظور دریافت عامه مردم صورت می‌گیرد» طبق بند ۱ ماده ۱۰۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، همه دولت‌ها می‌بایست جهت سرکوب غیرمجاز رادیویی از دریای آزاد همکاری نمایند. طبق بند ۳ ماده ۱۰۹، هر شخصی که مبادرت به پخش رادیویی غیر مجاز می‌نماید را می‌توان در دادگاه‌های دولت‌های ذیل مورد تعقیب قرار داد؛

۱- دولت صاحب پرچم؛ دولت محل ثبت تأسیسات ۲- دولتی آن شخص تبعه آن است ۳- دولتی که امواج ارسالی را بتوان در آن دریافت نمود ۴- هر دولتی که ارتباط رادیویی مجاز آن دچار تداخل امواج شده است. (Douglas Guilfoyle, Shipping, Interdiction and the Law of the Sea, op.cit.p.176) در دریای آزاد دولتی که مطابق بند ۳ ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای صلاحیت داشته باشد، می‌تواند هر شخص یا کشتی درگیر در پخش غیرمجاز را بازداشت کند و دستگاه و متعلقات پخش را بر اساس بند ۴ ماده ۱۰۹ ضبط نماید. بنابراین، برخلاف دزدی دریایی، ماده ۱۰۹ متضمن صلاحیت جهانی در خصوص سرکوب پخش رادیویی غیر مجاز نیست. (Yoshifumi Tanaka, op.cit.p.161)

۴- حق تعقیب در دریای آزاد (تعقیب فوری)

یکی دیگر از استثنائات صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم در آب‌های آزاد که در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا مطرح شده است حق تعقیب در دریای آزاد می‌باشد. حق تعقیب فوری برای کشور ساحلی وجود دارد که که کشتی خارجی که قوانین و مقرراتش (در آب‌های داخلی، سرزمینی، مجاور و نظارت، انحصاری اقتصادی و فلات قاره) را نقض کرده است را با ناو یا هواپیمای جنگی‌اش تا آب‌های آزاد تعقیب کند و در آنجا بازداشتش کند. (Tullio Treves, High Seas, op.cit.p.5.) حق تعقیب فوری ریشه در حقوق بین‌الملل عرفی دارد و در قضیه شمال بین کانادا و بریتانیا در سال ۱۹۰۶ به صراحت تأیید

شد. توسعه این حق را در ماده ۲۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد و ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها می‌توان مشاهده کرد. به‌طور کلی هدف از حق تعقیب فوری آن است که دولت ساحلی قادر باشند تا منافع خود را در زمینه اجرای قوانین و مقرراتشان در نواحی دریایی اطراف سواحل خود مورد حمایت قرار بدهند و با تخلفات کشتی‌های خارجی، برخورد بنمایند.

۴-۱ شرایط حق تعقیب فوری

کشتی‌های متخلف باید در حین اقدام خلاف قوانین و مقررات دولت ساحلی، در دریای سرزمینی و یا منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و یا فلات قاره، بسته به مورد، قرار داشته باشند. تعقیب فوری فقط زمانی آغاز می‌شود که علایم سمعی و بصری لازم برای توقیف به کشتی متخلف ارسال شده و این اطمینان حاصل شود که کشتی مزبور این علایم را دریافت کرده باشد. (خدادادی، اشرف، پیشین، صص ۱۰۸ و ۱۰۹). هرگاه کشتی خارجی متخلف در منطقه مجاور باشد، تعقیب باید در صورتی انجام گیرد که آن کشتی، آن حقوق حمایتی را نقض کرده باشد که موجب تأسیس این منطقه شده است. صرف سوءظن نباید موجب تعقیب شود، بلکه دولت ساحلی باید دلایل موجهی داشته باشد، بنابراین، اگر معلوم شود که تعقیب یا توقیف کشتی خارجی بی اساس بوده و اصولاً عمل خلافی انجام نگرفته، کشور ساحلی تعقیب کننده، مسؤول جبران خسارات وارده است. حق تعقیب تنها با کشتی‌های جنگی یا ناوهای هوایی نظامی یا سایر کشتی‌ها یا ناوهای هوایی است که دارای علائم مشخصه خارجی بوده و نشان دهند که در خدمت دولت هستند و برای این کار مجازند. حق تعقیب ممکن است توقیف و ضبط کشتی مختلف را نیز به دنبال داشته باشد. تعقیب باید مداوم و قطع نگردد. به بیان دیگر، ادامه تعقیب در آن سوی دریای سرزمینی یا منطقه مجاور در صورتی مجاز است که در آن وقفه‌ای حاصل نشده باشد. کشتی که دستور توقیف به کشتی خارجی در حال حرکت در دریای سرزمینی و... را می‌دهد، لازم نیست آن نیز به هنگام دریافت دستور از سوی کشتی مربوط، در آن منطقه باشد. حق تعقیب تنها با کشتی‌های جنگی یا ناوهای هوایی نظامی یا سایر کشتی‌ها یا ناوهای هوایی است که دارای علائم مشخصه خارجی بوده و نشان دهند که در خدمت دولت هستند و برای این کار مجازند. حق تعقیب ممکن است توقیف و ضبط کشتی مختلف را نیز به دنبال داشته باشد. ۷ حق تعقیب در صورتی ساقط می‌شود که کشتی مورد تعقیب وارد دریای سرزمینی کشور متبوع خود یا کشور دیگر شده باشد. (ضیایی بیگدلی، محمدرضا، پیشین، صص ۳۲۳).

۴-۲ قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان

طبق کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای ساحلی و منطقه نظارت، به دول ساحلی اجازه داده می‌شود: در صورتی که اقدام آنها برای مقابله با حمل و نقل قاچاق مواد مخدر ضروری باشد، نسبت به کشتی‌هایی که از طریق دریای سرزمینی در حال عبور هستند اعمال صلاحیت قضایی کنند. (بند ۴ ماده ۱۹ کنوانسیون دریای آزاد). کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد هیچ‌گونه تمهیداتی در ارتباط با قاچاق مواد مخدر مشاهده نمی‌شود. کنوانسیون مذکور در ماده ۲۲ فقط از ورود به یک کشتی خارجی در ارتباط با دزدی دریایی یا تجارت برده و... صحبت می‌نماید. طبق بند ۱ ماده ۱۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها کلیه کشورها باید جهت سرکوب و مجازات قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان که کشتی‌ها در دریای آزاد و در جهت نقض عهدنامه‌های بین‌المللی بدان مبادرت می‌ورزند، همکاری کنند. طبق بند ۲، هر کشوری که به دلایل منطقی اعتقاد دارد که کشتی که کشتی حامل پرچم او به قاچاق غیر قانونی مواد مخدر یا روانگردان اشتغال دارد، می‌تواند از سایر کشورها بخواهد،

برای سرکوب قاچاق با وی همکاری کنند. در واقع ماده ۱۰۸، اصل همکاری بین دولت صاحب پرچم و دیگر دولت‌ها در زمینه مقابله با قاچاق مواد مخدر را منظور داشته است. ضمناً، با توجه به بند ۲ ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها، به‌نظر می‌رسد همان الزام در منطقه انحصاری اقتصادی نیز مشابه دریای آزاد درخواست شده است.

۳-۴ کشتی‌های بدون تابعیت

اگرچه وضعیتی که ممکن است یک کشتی تابعیت خود را از دست بدهد، نادر است، با این وجود این، کشتی‌های بی تابعیت در واقعیت وجود دارند. حداقل دو مورد در خصوص کشتی که بی تابعیت قلمداد می‌شود وجود دارد. بر اساس بند ۲ ماده ۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲، کشتی که با پرچم دو یا چند دولت دریانوردی می‌کند و از پرچم‌های مزبور بنا به مصلحت استفاده می‌نماید می‌توان آن را همچون کشتی بدون تابعیت یعنی بدون دولت احتساب کرد. چنین کشتی نمی‌تواند ادعای تابعیت هیچ یک از دولت‌های مزبور را در مقابل دولت دیگر بنماید. چنانچه دولت صاحب پرچم گواهینامه ثبت یک کشتی را به دلیل نقض قوانینش فسخ نماید ممکن است آن کشتی بی تابعیت شود. همچنین چنانچه کشتی مزبور به هر دلیلی ثبت خود را با موافقت خود فسخ نماید بدون اینکه موفق به اخذ تابعیت دولت دیگری شود، ممکن است بی تابعیت شود.

یک کشتی بدون تابعیت، مطابق حقوق عرفی از حمایت برخوردار نیست. به همین دلیل مطابق بند (۱) و (۲) ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲، چنانچه دلیل منطقی مبنی بر ظن اینکه یک کشتی بدون تابعیت است وجود داشته باشد، به کشتی جنگی یا هواپیمای نظامی اختیار بازرسی و احراز به منظور حق کشتی مزبور در برافراشتن پرچم‌اش را داده است. با وجود این، کنوانسیون در رابطه با پیامدهای قانونی یک کشتی بی تابعیت ساکت است. در هر صورت به‌نظر می‌رسد، برخلاف دزدی دریایی، کنوانسیون صلاحیت جهانی را بر یک کشتی بی تابعیت پیش‌بینی نمی‌کند. دلایل منطقی و معقول در مورد کشتی بدون تابعیت، شامل این موارد می‌شود: کوتاهی در برافراشتن پرچم، به نمایش درآوردن بیش از یک پرچم، تعویض پرچم در طول سفر و مغایرت میان پرچم کشتی و اسناد آن می‌باشد. دیدگاه صحیح آن است که کشورها تنها زمانی بتوانند قوانین خود را به کسانی که در عرشه کشتی بی تابعیت هستند، تسری بدهند که یک ارتباط صلاحیتی «صلاحیت سرزمینی، صلاحیت شخصی، صلاحیت واقعی و صلاحیت جهانی» وجود داشته باشد. (ملکم. ان. شاول، پیشین، ص ۱۷۷).

۴-۴ جلوگیری از آلودگی گسترده در دریا

در مارس سال ۱۹۶۷ تانکر نفتکش توری کانیون به ظرفیت ۱۸۰۰۰ تن که در لیبریا ثبت شده بود، نزدیک صخره‌های سون استونز در چند مایلی لندنزند به گل نشست و به دو نیمه شد. ۱۶۴ میلیون لیتر نفت خام به آب دریا ریخت. یازده سال بعد از آن تانکر دیگری به نام آموکوکادیز، که بزرگتر از توری کانیون و تحت پرچم لیبریا بود، به‌دنبال خراب شدن سیستم هدایت آن با سواحل بریتانی برخورد کرد و ۲۱۰ هزار تن نفت خام به دریا ریخت. آلودگی نفتی فقط از کشتی‌ها سرچمه نمی‌گیرد؛ در آوریل سال ۱۹۷۷ انفجاری در چاه نفتی اکوفسیک در بخش نروژی دریای شمال رخ داد. هشت روز طول کشید تا چاه را مهار کردند و در خلال این مدت ۳۰ هزار تن نفت خام و ۱/۷ میلیون متر مکعب گاز بیرون ریخت. آلودگی دریایی می‌تواند منشاءهای متفاوتی داشته باشد که از بین آن‌ها می‌توان به عملیات کشتیرانی، دفع پسماند در دریا، فعالیت‌های بستر دریا و آلودگی‌هایی که بر روی زمین تولید شده و وارد دریا می‌گردند، اشاره نمود.

۴- ۵-صلاحیت اجرایی در خصوص آلودگی در دریای آزاد طبق کنوانسیون ۱۹۸۲

متاسفانه تعداد مفاد ویژه ناظر بر رویدادهای آلودگی در آبهای آزاد زیاد نیست. تنها ماده مربوط در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در ارتباط با آلودگی دریایی در آبهای آزاد ماده ۲۲۱ است که به کشورها اجازه می‌دهد اقداماتی برای محافظت از منافع خود نسبت به آسیب آلودگی انجام دهند، به شرطی که آلودگی به شکلی معقول «عواقب مضر شدید» داشته باشد، و آلودگی به خودی خود نتیجه خسارت دریایی باشد. در مورد صلاحیت اعمال، طبق حقوق بین‌الملل عرفی، دولت صاحب پرچم دارای صلاحیت قضایی رسیدگی به تخلفات کشتی‌های آن دولت است. دولت صاحب پرچم می‌تواند اقدام به بازداشت کشتی‌های خود در دریای آزاد یا دریای سرزمینی و یا بنادر خودش بکند. صلاحیت وضع قوانین در دریای آزاد برعهده کشور صاحب پرچم است. طبق ماده ۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کشتی‌هایی که با پرچم یک دولت حرکت می‌کنند، جز در مواردی که کنوانسیون یا معاهدات بین‌المللی صریحاً به‌گونه‌ای دیگر مقرر نمایند، باید تابع صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم در دریای آزاد باشند، یکی از استثنائات صلاحیت انحصاری در دریای آزاد حوادث بزرگ آلودگی دریایی است. فاجعه توری کانیون در سال ۱۹۶۷ این امر که حوادث آلودگی در دریای آزاد می‌تواند اثرات قابل ملاحظه‌ای بر سواحل دولت‌های مجاور داشته باشد را برجسته کرده و منجر به تصویب کنوانسیون ۱۹۶۹ مداخله در دریای آزاد شد. ماده ۲۲۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیز ضرورت ایجاد حق مداخله را تأیید کرده و به دولت‌هایی که سواحل آن‌ها از طریق آلودگی جدی ناشی از حوادث کشتیرانی در دریای آزاد مورد تهدید قرار گرفته است (طبق ماده ۲۴ و ۲۵ کنوانسیون ۱۹۵۸) اجازه می‌دهد به منظور اجتناب و کاهش پیامدهای آلودگی اقدامات لازم را اتخاذ نمایند. در این زمینه دولت ساحلی صلاحیت اجرایی دارد ولی به‌نظر نمی‌رسد که صلاحیت قانونگذاری نیز داشته باشد. حق دولت ساحلی برای اقدام در دریای آزاد بطور مستقیم از حقوق بین‌الملل ناشی می‌شود. صلاحیت وضع قوانین در زمینه موضوعات اداری و فنی از قبیل ایمنی دریانوردی، استانداردهای DCEM، قابلیت دریانوردی و آلودگی نیز برعهده دولت صاحب پرچم قرار گرفته است. کشورهای صاحب پرچم به‌طور آشکار در اتخاذ اقدامات ذکر شده باید از استانداردهای بین‌المللی پیروی نمایند. (بند ۱ و ۵ ماده ۹۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها). کشورهای صاحب پرچم نیز ملزم هستند زمانی که حادثه کشتیرانی در دریای آزاد رخ می‌دهد و منجر به صدمه مهمی به محیط زیست دریایی می‌شود در این زمینه تحقیق نمایند. (بند ۷ ماده ۹۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها). کنوانسیون این مقررات را به یک وظیفه خاص برای دولت‌های صاحب پرچم در جهت وضع قوانینی که اثری مشابه استانداردهای بین‌المللی داشته باشد، یعنی قوانین ضعیف‌تر نباشد، بیان کرده است. (بند ۲ ماده ۲۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها). در زمینه اجرای مقررات، ماده ۹۷ به‌طور کامل ماده ۱۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد را بیان می‌کند، اما در حال حاضر اجرای مقررات در سایه قسمت دوازدهم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها صورت می‌گیرد. در این قسمت رژیم صلاحیت کاملاً انحصاری کشور صاحب پرچم تجویز نشده است.

بند ۱ ماده ۲۱۸ به کشورهای صاحب بندر اجازه اجرای صلاحیت بر علیه کشتی‌ها در زمینه استانداردهای بین‌المللی در دریای آزاد را اعطاء کرده است و این تنها استثناء قاعده کلی است. ماده ۲۱۷ کنوانسیون نیز عمومیت ماده ۹۷ را از طریق ایجاد یک حق و تکلیف برای کشورهای صاحب پرچم در جهت اطمینان از این که کشتی‌های حامل پرچم آن استانداردهای بین‌المللی آلودگی را رعایت می‌کنند، صرف‌نظر از اینکه نقض کجا رخ داده است، بیان کرده است. همچنین بند ۴ ماده ۲۱۷ در تأیید بند ۷ ماده ۹۴ کشورهای صاحب پرچم را به تحقیق فوری از نقض مقررات ادا شده، صرف‌نظر از اینکه کجا رخ داده است، ملزم می‌نماید. بر طبق کنوانسیون نیز کشور صاحب پرچم همچنین باید اقدامات مناسبی را جهت اطمینان از اینکه کشتی‌ها آن تا

زمانی که بتوانند بر طبق استانداردهای بین‌المللی حرکت کنند، از دریانوردی منع خواهند شد، اتخاذ نماید. کشور صاحب پرچم باید اطمینان حاصل نماید که کشتی‌های آن گواهینامه مربوطه را دارند و به‌طور ادواری بازرسی می‌شوند. (بند‌های ۲ و ۳ ماده ۲۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها). بنابراین در مجموع رژیم دریای آزاد، تاکید بر اجرای استانداردهای بین‌المللی و کاهش صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم از طریق معرفی حق محدود اما مهم صلاحیت دولت صاحب بندر می‌باشد. به غیر از این موارد تغییر دیگری وجود ندارد و هرچه از سمت خشکی دورتر شویم صلاحیت کشور صاحب پرچم زیادتر می‌شود.

۴-۶ شرایط اعمال صلاحیت اجرایی (توقیف و بازرسی)

در رابطه با رژیم‌های صلاحیت کشورهای صاحب بندر و ساحلی و کشور صاحب پرچم که در کنوانسیون بکار رفته است بسیار ضروری بود که احتیاط‌هایی هم بر علیه سوءاستفاده از صلاحیت و هم بر علیه دوباره کاری وضع شود. نتیجتاً بخش هفتم از قسمت دوازدهم کنوانسیون، احتیاطات وسیعی را که در مورد صلاحیت‌های قسمت دوازدهم قابل اعمال هستند مشخص کرده است. برخی از صلاحیت‌های قسمت دوازدهم کنوانسیون به‌طور صریح منوط به رعایت احتیاطات بخش هفتم شده‌اند که برخی از آن‌ها در بند ۱ و ۲ و ۶ ماده ۲۲۰ ذکر شده است. مهمترین احتیاط‌هایی که در کنوانسیون ذکر شده عبارتند از: ۱- عدم تهدید ایمنی کشتیرانی و محیط‌زیست دریایی. ۲- عدم تأخیر بی‌مورد برای کشتی‌ها در زمینه اجرای صلاحیت. ۳- محدود بودن مجازات نقض مقررات به جریمه مالی. ۴- امتناع از شروع رسیدگی جدید در صورتی که کشور صاحب پرچم مشغول رسیدگی به موردی باشد. ۵- کشور صاحب پرچم باید در اولین فرصت در جریان اقداماتی که علیه کشتی صورت می‌گیرد، قرار داده شود. ۶- توقیف باید صرفاً توسط مقامات دولتی و کشتی‌ها یا هواپیماهای دولتی صورت گیرد (مواد ۲۲۳-۲۲۳).

۴-۷ مسئولیت ناشی از توقیف کشتی در آب‌های آزاد بدون دلایل موجه

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و حتی سایر کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی، شرط توقیف، تفتیش و بازرسی کشتی‌ها را داشتن ظن معقول و دلایل روشن و موجه توسط کشتی‌های جنگی و دولتی قرار داده‌اند. این بدین دلیل است که توقیف غیر موجه کشتی خسارات سنگینی به صاحب کشتی و کشور صاحب پرچم وارد می‌کند. حال این سؤال پیش می‌آید که ظن معقول و دلایل کافی و موجه شامل چه چیزهایی می‌شود؟ عنوان کردیم که مثلاً در مورد دزدی دریایی و پخش غیرمجاز برنامه‌های رادیو و تلویزیونی کنوانسیون شرایطی را جهت تحقق در نظر گرفته است که می‌تواند به عنوان دلایل مورد استناد قرار گیرد. همچنین طبق ماده ۲۲۶ راجع به جلوگیری از آلودگی دریا، کنوانسیون حتی دلایل معقول را نیز عنوان نموده است. اما اصولاً نمی‌توان به صورت حصری ظن معقول و دلایل روشن را برای هر کدام از جرایمی که باعث صلاحیت توقیف و بازرسی می‌شود عنوان نمود، بلکه نیاز است مورد به مورد بوسیله کارشناسان و دادگاه صالحه این موارد بررسی شود، لیکن به نظر می‌رسد، بار اثبات ظن معقول و دلایل کافی برعهده کشور توقیف کننده کشتی در آب‌های آزاد باشد. همچنین این سؤال پیش می‌آید که در صورت اینکه اثبات گردد دلایل روشن و کافی برای توقیف کشتی وجود نداشته است تکلیف چیست؟

ماده ۱۰۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها اشعار می‌دارد «در مواردی که یک کشتی یا یک هواپیمای مظنون به راهزنی و دزدی دریایی بدون دلایل کافی توقیف شده، دولت توقیف کننده در مقابل دولت متبوع کشتی یا هواپیما برای هر ضرر و خسارت

ناشی از توقیف مسئول خواهد بود. بند ۳ ماده ۱۱۰ کنوانسیون راجع به حق بازرسی در آب‌های آزاد اعلام می‌دارد «اگر شک بی اساس باشد و مشروط به اینکه کشتی که به آن وارد شده‌اند هیچ عملی که شک را توجیه کند انجام نداده باشد، در اینصورت هرگونه خسارت و ضرری که ممکن است وارد شده باشد، جبران خواهد شد. همچنین ماده ۲۳۲ کنوانسیون در خصوص مسئولیت کشورها ناشی از اقدامات اجرایی جهت مقابله با آلودگی دریایی عنوان می‌کند «کشورها برای خسارات قابل انتساب به آنان و ناشی از اقدامات به عمل آمده مطابق با بخش ششم مسئول خواهند بود، اگر این اقدامات غیر قانونی باشد یا از اقدامات متعارف با توجه به شرایط و اطلاعات موجود فراتر روند، کشورها حق رجوع به دادگاه‌هایشان برای دعوی مربوط به این خسارات را مقرر خواهند نمود».

نکته مهم این است که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای ماده ۳۰۴ اعلام می‌دارد، مقررات این کنوانسیون در مورد مسئولیت برای خسارت، بر اعمال قواعد موجود و توسعه قواعد بیشتر در ارتباط با مسئولیت در حقوق بین‌الملل، خدشه وارد نمی‌کند. با امعان نظر به موارد گفته شده، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای یک قاعده عرفی حقوق بین‌الملل را در مورد جبران خسارت در صورت نداشتن دلایل کافی عنوان می‌کند که می‌توان به تمام توقیف‌های دریایی از این دست تطابق داد.

نتیجه‌گیری

طبق مواد ۶ و ۹۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاهای کشتی فقط در صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم خواهد بود مگر در موارد استثنایی که در عهدنامه‌های بین‌المللی و این کنوانسیون‌ها صریحاً پیش‌بینی شده باشد. عدم قابلیت کشورهای صاحب پرچم در نظارت مؤثر بر کشتی‌های خود موجب پیش شرط‌هایی برای دولت‌های ثالث شده است که بر اعمال کشتی‌های خارجی در دریاهای آزاد مداخله و اعمال صلاحیت کنند. علاوه بر این، دولت‌های ثالث با اعمال صلاحیت بر کشتی‌های خارجی سعی در ایجاد نظم و امنیت در دریایی آزاد می‌نمایند که یکی از اهداف مهم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای انحصاری بودن حق دولت صاحب پرچم در دریای آزاد مطلق نیست، بلکه استثنائاتی دارد که با توجه به آن سایر کشورها دارای صلاحیت مشترک برای قانون‌گذاری یا اعمال قوانین یا هر دوی آنها با دولت صاحب پرچم هستند. در آب‌های آزاد کشورهای دیگر با شرایطی حق توقیف و بازرسی کشتی‌ها را دارند، طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای این موارد عبارتند از: بر اساس مفاد کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاهای (ماده ۱۰۱) و حقوق بین‌الملل عرفی مطابق اصل صلاحیت جهانی، همه کشورهای حق توقیف و بازرسی کشتی‌های مظنون به دزدی دریایی را دارند. نکته قابل توجه این است که برخلاف جرم دزدی دریایی که دارای صلاحیت جهانی بوده و صلاحیت‌های آن طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای اعلام گردیده است، مبارزه با تجارت برده داری صلاحیت جهانی نیست و در ماده ۹۹ کنوانسیون تنها دولت‌های صاحب پرچم مجوز سرکوب تجارت برده را در آب‌های آزاد می‌دهد.

در بحث سرکوب پخش غیر مجاز برنامه‌های رادیو و تلویزیونی از طریق دریایی آزاد، مطابق با بند ۳ و ۴ ماده ۱۰۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، فقط کشور صاحب پرچم، کشور محل ثبت تأسیسات و کشوری که اتباع آن در کشتی اقدام به این جرم می‌کنند مجاز به توقیف و بازرسی و ضبط اموال کشتی هستند. حق تعقیب فوری ریشه در حقوق بین‌الملل عرفی دارد و توسعه این حق را در ماده ۲۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد و ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای می‌توان مشاهده کرد. به‌طور کلی هدف از حق تعقیب فوری آن است که دولت ساحلی قادر باشند تا منافع خود را در زمینه اجرای قوانین و مقرراتشان در نواحی دریایی اطراف سواحل خود مورد حمایت قرار بدهند و با تخلفات کشتی‌های خارجی، برخورد نمایند.

طبق بند ۱ ماده ۱۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها کلیه کشورها باید جهت سرکوب و مجازات قاچاق موادمخدر و داروهای روانگردان که کشتی‌ها در دریای آزاد و در جهت نقض عهدنامه‌های بین‌المللی بدان مبادرت می‌ورزند، همکاری کنند. طبق بند ۲، هر کشوری که به دلایل منطقی اعتقاد دارد که کشتی که کشتی حامل پرچم او به قاچاق غیر قانونی موادمخدر یا روانگردان اشتغال دارد، می‌تواند از سایر کشورها بخواهد، برای سرکوب قاچاق با وی همکاری کنند. در واقع ماده ۱۰۸، اصل همکاری بین دولت صاحب پرچم و دیگر دولت‌ها در زمینه مقابله با قاچاق مواد مخدر را منظور داشته است.

منابع:

۱. ابراهیمی، نصرالله، حقوق بین‌الملل خصوصی، انتشارات سمت، ۱۳۹۴، ص ۸۳.
۲. پوربافرانی، حسن، و (دیگران)، درآمدی بر یکسان انگاری جرم دزدی دریایی با تروریسم (با تأکید بر دزدی دریایی سواحل سومالی)، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، دوره نهم، شماره دوم، ۱۳۹۶، صفحات ۲۷ تا ۴۶، ص ۳۱.
۳. توازنی‌زاده، عباس، رسیدگی قضایی و اعمال قواعد حل تعارض در دعاوی ناشی از کار دریانوردی، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۳، ۱۳۸۹، از صفحه ۳۷۹ تا ۴۱۳، ص ۳۸۴.
۴. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، مبسوط در ترمینولوژی حقوق، جلد ۲، گنج دانش، ۱۳۸۸، ص ۱۴۶۲.
۵. ضیائی بیگدلی، محمد رضا، حقوق بین‌الملل عمومی، گنج دانش، ۱۳۹۵، ص ۲۸۳.
۶. کوشکی، غلامحسن، سهیل مقدم، سحر، مطالعه تطبیقی حقوق شخص تحت نظر در نظام دادرسی کیفری ایران و آمریکا، مجله حقوقی دادگستری، سال هشتم، شماره ۹۴، ۱۳۹۵ صفحات ۱۹۳ تا ۲۲۷، ص ۲۰۴.
۷. متکی، منوچهر، سبزیان، مرتضی و دیگران، دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل دریاها و راهکارهای مبارزه با آن در خلیج عدن، چهاردهمین همایش صنایع دریایی (MIC2012)، تهران، ۱۳۹۱، ص ۲.
۸. ملکم. ان. شاول، حقوق بین‌الملل، ترجمه محمد حسین وقار، انتشارات اطلاعات، ۱۳۷۲، ص ۲۶.
۹. موسوی، فضل‌الله، و (دیگران)، چالش‌های کنونی حقوق بین‌الملل در مورد اعمال صلاحیت نسبت به دزدی دریایی، فصلنامه پژوهش حقوق، سال سیزدهم، شماره ۳۲، بهار ۱۳۹۰، از صفحه ۳۶۷ تا ۴۰۲، صص ۳۷۰ و ۳۷۱.
10. Albert J Hoffmann. navigation, freedom of innocent passage exclusive economic zone territorial sea unclous (un convention on the law of the sea), oxford public international law, 2011.pp.6-7.
11. Anastasia Strati, Maria Gavouneli & Nikolaos Skourtos, Unresolved Issues And New Challenges To The Law Of The Sea Time Before And Time After, Publications On Ocean Development, Volume 54,2006.p.124.
12. Anne Bardin, Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels, 14 Pace Int'l L. Rev. 27. 2002, p.57.
13. Arif Ahmed, International Law of the Sea: An Overlook and Case Study, Beijing Law Review, 2017, 8, 40.pp.22.
14. Arron N Honniball, Private Political Activists And Theinternational Law Definition Of Piracy: Acting For 'Private Ends', 36 Adelaide Law Review, 2015, pp.237-238.

- <https://www.academia.edu>.
15. Douglas Guilfoyle, *Shipping Interdiction and The Law of the Sea*, Cambridge University Press, 2009, p.75.
 16. Jo Inge Bekkevold, Geoffrey Till, *International Order at Sea, How it is Challenged. How it is Maintained*, Macmillan Publishers Ltd. London, 2016, p.23.
 17. Juliana Gonzalez-Pinto, *Interdiction Of Narcotics In International Waters*, University of Miami Law School Institutional Repository, 2008 .p.453).
 18. Le Louis, 2 Dods, 210 (1817).
[https://books.google.com/books?id=b6afAwAAQBAJ&pg=PA190&lpg=PA190&dq=Le+Louis,+2+Dods,+210+ \(1817\)](https://books.google.com/books?id=b6afAwAAQBAJ&pg=PA190&lpg=PA190&dq=Le+Louis,+2+Dods,+210+ (1817))
 19. M. Cherif Bassiouni, *Historical Perspectives and Contemporary Practice, Universal Jurisdiction for International Crimes*, Vol.42:1, 2001. pp.112-113-114.
 20. Maritime Security, *Convention on the Law of the Sea*, portions of this chapter were adapted in part from Timothy Urban, "Blue Water Asymmetry: Transnational Crime, Networks, and the International Rule of Law in the Maritime Domain," 2017. <https://sites.tufts.edu/lawofthesea/chapter-six/>
 21. Natalie Klein, *The Right Of Visit And The 2005 Protocol On The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Maritime Navigation*, Klein Macro, Vol. 35:2, 2007, 278-332, p.292.
 22. Rob McLaughlin, *Authorizations for maritime law enforcement operations*, *International Review of the Red Cross* (2016), 98 (2), 465-490.p.427.
 23. Roland Cofie Robertson, *Discrimination against Seafarers Post 11th September 2001 (United States) and Post 7th July 2005 (United Kingdom)*, Nottingham Trent University and Southampton Solent University, 2015. p.122. <http://ssudl.solent.ac.uk/3250/1/Robertson.pdf>.
 24. Rytis Satkauskas, *Piracy At Sea And The Limits Of International Law*, *Aegean Rev Law Sea* (2011) 1:217-235.p.218-219.
 25. Rytis Satkauskas, *Piracy At Sea And The Limits Of International Law*, *Aegean Rev Law Sea* (2011) 1:217-235.p.218-219.
 26. Samuel Pyeatt Menefee, *The Maritime Slave Trade: A 21st Century Problem?* *ILSA Journal of International & Comparative Law* .Vol. 7:495, 2001, p.500.
 27. Tullio Treves, *High Seas Unclos (Un Convention On The Law Of The Sea) Ships / Vessels*, *Max Planck Encyclopedia Of Public International Law*, Oxford Public International Law.2009.p.2.
 28. Tullio Treves, *Piracy And The International Law Of The Sea*, Jobname: Guilfoyle Page: 3,117-146.p.120-121.<https://iow.eui.eu/wp-content/uploads/sites/28/2013/04/02-Treves-Piracy-and-the-International-Law-of-the-Sea.pdf>
 29. w.johan Hopkins, *Law and Security after September 11*, *Yearbook of new Zealand Jurisprudence Special Issue*, Vol 8. Issue 1, 2005, p.65.
 30. Yoshifumi Tanaka, *The international law of the sea*, Cambridge University Press 2012. p16.

Internet resources

31. <http://www.drillingformulas.com/ekofisk-bravo-blowout-oilfield-incidents/>-
<https://www.nytimes.com/1977/04/24/archives/north-sea-blowout-causes-big-oil-slick-112man-crew-on-rig-evacuated.html>
32. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_parties_to_the_United_Nations_Convention_on_the_Law_of_the_Sea.
33. https://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm.

Documents

1. Universal Declaration of Human Rights, G.A. res. 217A (III), U.N. Doc A/810 at 71 (1948). https://un.org/en/udhrbook/pdf/udhr_booklet_en_web.pdf
2. Practical Guide For Competent National Authorities Under Article 17 Of The United Nations Convention Against Illicit Traffic In Narcotic Drugs And Psychotropic Substances 1988, United Nations Office On Drugs And Crime Vienna, 2004,p.111.
3. International Convention Relating To the Intervention on the High Seas in cases of oil Pollution casualty
4. Conventions on the Law of the Sea, Geneva, 29 April 1958.
5. United Nations Convention on the Law of the Seas, 10 Dec 1982.
6. The s.s Lotos, P.C.I.J., Ser.A.No.10,25 (1927).
7. The First Conference on Law Of The seas (1958).
http://legal.un.org/diplomaticconferences/1958_los/
8. United Nations Conference on the Law of the Sea, 1973-1982.
http://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/
9. United Nations Convention on the Law of the Sea.