

رویه دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای دربارۀ معیار وثیقه برای آزادی فوری

محمد مهدی مرادی

دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل عمومی دانشگاه آزاد اسلامی واحد اصفهان

(خوراسگان)

محمود جلالی*

دانشیار گروه حقوق دانشکده علوم اداری و اقتصاد دانشگاه اصفهان

چکیده

گاهی اوقات کشور ساحلی، کشتی‌های خارجی را به علت نقض قوانین و مقررات ملی یا بین‌المللی متوقف می‌کند. کشتی مظنون به ارتکاب تخلف باید تا خاتمه رسیدگی در توقیف بماند تا امکان اجرای حکم صادره از سوی مراجع ذی‌ربط منتفی نگردد. طولانی شدن زمان و فرایند توقیف، زیان‌های بسیاری به همراه دارد. از سوی دیگر، نمی‌توان به صرف بروز برخی مشکلات به صورت یک‌جانبه حکم به آزادی سریع و بی‌قید و شرط کشتی داد؛ زیرا در آن صورت امکان اجرای حکم مراجع قضایی کشور ساحلی از بین می‌رود. از این رو لزوم یافتن راه‌حلی که هم‌زمان منافع کشور ساحلی و صاحب پرچم را در نظر بگیرد، گریزناپذیر است. گفتنی است که این سازوکار در کنوانسیون حقوق دریاهای پیش‌بینی شده و دیوان در آرای متعدد خود با احصای شرایط آزادی فوری و تعیین معیارهای لازم برای وثیقه معقول، منافع کشورهای ساحلی و صاحب پرچم را متعادل ساخته است. اکنون باید پرسید آیا دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای توانسته است رویه یکسان و هماهنگی را در زمینه آزادی فوری ایجاد کند؟ با بررسی رویه دیوان روشن شد که رویکرد دیوان در آزادی فوری، در ابتدا اقتصادی بود، اما رفته‌رفته به سوی مسائل حقوق بشری تغییر یافت و هم‌اکنون اولویت اصلی، آزادی سریع ناخدا و خدمه و در نهایت خود کشتی است.

واژگان کلیدی: آزادی فوری کشتی و خدمه، دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، کنوانسیون حقوق دریاهای.

Email: m.jalali@ase.ui.ac.ir

* نویسنده مسئول

تاریخ دریافت: ۲۵ مرداد ۱۳۹۹، تاریخ تصویب: ۳۰ خرداد ۱۴۰۱

DOI: 10.22059/JRELS.2022.293240.326

© University of Tehran

مقدمه

کشورها نسبت به توقیف کشتی و خدمه توسط دولت‌های دیگر در دنیای امروز حساسیت ویژه‌ای داشته و در قوانین ملی خود مقرراتی را در این زمینه تصویب کرده‌اند. اما تفاوت و تنوع این مقررات موجب تدوین کنوانسیون‌های بین‌المللی با هدف یکسان‌سازی قواعد مربوطه شد و سرانجام براساس کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاهای (کنوانسیون ۱۹۸۲) توافق گردید که هرگاه مقامات یک دولت متعاقد، کشتی حامل پرچم دولت متعاقد دیگری را توقیف کرده باشند و ادعا شود که دولت توقیف‌کننده کشتی، مقررات این کنوانسیون را درباره آزادی فوری کشتی^۱ یا خدمه آن، پس از سپردن وجه‌الضمان یا وثیقه متعارف دیگر، رعایت نکرده است، مسئله رفع توقیف را می‌توان به دادگاه یا دیوان مورد توافق طرفین، یا در صورت عدم توافق، ظرف ده روز از تاریخ توقیف، به دادگاه یا محکمه‌ای که دولت توقیف‌کننده به موجب ماده ۲۸۷ پذیرفته است یا به دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای ارجاع داد؛ مگر آنکه طرفین به نحو دیگری توافق کنند (بند ۱ ماده ۲۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲).

۱. آزادی فوری کشتی و خدمه

براساس مقررات بین‌المللی، توقیف کشتی باید به اطلاع مقامات دولت صاحب پرچم رسانده شود (بند ۴ ماده ۷۳ و ۲۳۱ کنوانسیون ۱۹۸۲). توقیف کشتی‌های خارجی براساس کنوانسیون ۱۹۸۲ و همچنین سایر قواعد بین‌المللی همچون حقوق دیپلماتیک، شامل کشتی‌های جنگی و دولتی غیرتجاری نمی‌شود (مواد ۹۵، ۹۶، ۲۳۶ و ۳۲ کنوانسیون ۱۹۸۲) و این‌گونه کشتی‌ها براساس برابری حاکمیت دولت‌ها و اصل عدم صلاحیت دادگاه‌های داخلی برای محاکمه دولت‌ها و نمایندگان آن‌ها، از مصونیت کامل برخوردارند. از این‌رو توقیف، منحصر به کشتی‌های تجاری متخلف خواهد بود. آنچه در این زمینه برای دولت‌های صاحب پرچم کشتی‌های توقیف‌شده دارای اهمیت است، آزادی کشتی و خدمه آن در جریان رسیدگی تا صدور حکم نهایی در مراجع داخلی دولت ساحلی است.

موادی که در کنوانسیون ۱۹۸۲ به تشریح آزادی سریع کشتی تجاری توقیف‌شده و خدمه آن می‌پردازد، به قرار زیر است:

الف) کشتی‌های توقیف‌شده و خدمه آن‌ها به محض سپردن وجه‌الضمان یا وثیقه کافی آزاد خواهند شد (کشتی‌های ناقض حقوق دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی (بند ۲ ماده ۷۳)).

ب) با وجود مقررات بند ششم ماده ۲۲۰ (دفع مواد زاید در دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی) هرگاه ترتیبات مناسبی از طریق سازمان ذی‌صلاح بین‌المللی وضع شده یا

به ترتیب دیگری مورد توافق قرار گرفته باشد که به موجب آن رعایت شرایط مربوط به وثیقه یا ضمانت‌های مناسب مالی دیگر تضمین شده باشد، دولت ساحلی چنانچه نسبت به این ترتیبات ملتزم باشد، اجازه ترک بندر را به کشتی خواهد داد (بند ۷ ماده ۲۲۰).

ج) چنانچه بازرسی نشان دهد که از قوانین و مقررات لازم‌الاجرا تخلفی رخ داده است، کشتی با رعایت تشریفات متعارف، پس از سپردن وثیقه یا ضمانت‌های مالی دیگر بلافاصله آزاد خواهد شد (بند ۱ ماده ۲۲۶).

د) با سپردن وجه‌الضمان یا وثیقه‌های مالی دیگر که دادگاه یا دیوان تعیین می‌کند، مقامات دولت توقیف‌کننده فوراً تصمیم دادگاه یا دیوان درباره آزادی کشتی یا خدمه آن را رعایت خواهند کرد (بند ۴ ماده ۲۹۲) (حبیب نوری، ۱۳۸۵: ۳۲۷-۳۲۸).

سازوکار آزادی سریع اقدامی خاص است؛ به‌ویژه زمانی که مبنای صلاحیت اجباری باشد و پرونده‌هایی مانند توقیف کشتی‌ها و بازداشت خدمه آن‌ها به اتهام نقض قوانین ماهی‌گیری، آلودگی دریایی یا آسیب زیست‌محیطی دولت توقیف‌کننده مطرح گردد (Statement by Jesus, in (the 61st Session of the International Law Commission, Geneva, 15 July 2009). در جریان توقیف کشتی متخلف، خدمه آن نیز در بازداشت قرار خواهند گرفت؛ درحالی‌که بند ۲ ماده ۷۳ و بند ۴ ماده ۲۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲، به‌صراحت آزادی سریع خدمه کشتی را نیز همچون آزادی خود کشتی، پس از سپردن وثیقه یا ضمانت‌های مالی دیگر الزامی می‌داند. این موضوع در تمامی آرای دیوان تأیید و تکرار شده است. شمول آزادی سریع در کنوانسیون ۱۹۸۲، حتی زمانی را که نقض قوانین و مقررات دولت توقیف‌کننده ناشی از جرایم عمدی خدمه بوده و براساس قانون داخلی آن دولت، مجازات حبس و یا سایر مجازات‌های بدنی بر آن‌ها تحمیل شود، دربر می‌گیرد (حبیب نوری، ۱۳۸۵: ۳۳۲).

اهمیت آزادی فوری و درج این موضوع در کنوانسیون ناشی از آن است که چون فعالیت کشتی‌های ماهی‌گیری در فصل خاصی است، این کشتی‌های توقیف‌شده پس از آزادسازی عملاً بدون استفاده می‌شوند و یا زمانی که کشتی حامل کالاهای اساسی در رسیدن به کشور مقصد دچار اختلال شوند، افزون بر هزینه‌های هنگفت برای مالک کشتی و تغییر قیمت شرایط حمل‌ونقل، آثار سوء دیگری نیز دربر خواهد داشت (فتحی، ۱۳۹۴: ۸۱).

۲. وجه‌الضمان، الزام آزادی فوری

بند یکم ماده ۲۹۲ اعلام می‌دارد: «هرگاه مقامات یک دولت متعاقد، یک کشتی حامل پرچم دولت متعاقد دیگری را توقیف کرده باشند...»، کنوانسیون برای آزادی سریع کشتی تجاری فرقی بین نوع تخلف قائل نشده است و به‌طور کلی هر نوع توقیفی که مراحل رسیدگی خود

را در دادگاه‌های داخلی دولت ساحلی طی می‌کند، شامل می‌شود (حبیب نوری، ۱۳۸۵: ۳۲۹). نکته مهم در این بند، ضرورت تودیع وجه‌الضمان است. این تضمین معمولاً نزد دولت توقیف‌کننده سپرده می‌شود؛ مگر اینکه طرفین برخلاف آن توافق کرده باشند. به‌هرحال، درباره محل و چگونگی سپردن تضمین، دیوان به موافقت طرفین در این زمینه اعتبار و اثر می‌بخشد. درنهایت هدف این است که این تضمین مالی برای جبران کامل غرامتی که توسط مراجع داخلی کشور توقیف‌کننده تعیین خواهد شد، کافی باشد (زواره طباطبایی، ۱۳۷۸: ۳۰).

به طور کلی نظر کنوانسیون و دیوان این است که تا قبل از تعیین وثیقه یا وجه‌الضمان، آزادی سریع کشتی توقیف‌شده، به اختیار دولت ساحلی (توقیف‌کننده) است، اما درخواست آزادی سریع از حقوق دولت صاحب پرچم است (بند ۱ و ۲ ماده ۲۹۲) و دولت ساحلی پس از دریافت وثیقه، ملزم خواهد بود که کشتی توقیفی را آزاد کند (حبیب نوری، ۱۳۸۵: ۳۳۰).

بررسی رویه دولت‌ها و عرف بین‌المللی نشان می‌دهد که سازوکار آزادی فوری به شیوه کنونی، از نوآوری‌های کنوانسیون حقوق دریاها و به تبع آن دیوان بین‌المللی حقوق دریاهاست. سایگا^۱ نخستین پرونده‌ای است که در دیوان مورد رسیدگی قرار گرفت. با توجه به اهمیت موضوع و نقش اساسی این رأی در آرای بعدی، این پرونده را با جزئیات بیشتر مورد بررسی قرار می‌دهیم.

گمرک گینه در ۲۸ اکتبر ۱۹۹۷، کشتی سایگا با پرچم سنت وینسنت و گرنادین که به عنوان کشتی سوخت‌رسان فعالیت می‌کرد در منطقه انحصاری اقتصادی این کشور توقیف کرد. سنت وینسنت دادخواست خود مبنی بر آزادی فوری کشتی، خدمه و کالایش را در ۱۳ نوامبر ۱۹۹۷ در دبیرخانه دیوان بین‌المللی حقوق دریاها به ثبت رساند و با اشاره به ماده ۵۶ کنوانسیون اظهار داشت دولت ساحلی محق است محدودیت‌ها و قوانین خاص خود را به عنوان حقوق حاکمه در منطقه انحصاری اقتصادی اعمال کند، اما گینه در این زمینه دو اشتباه داشته است: اول اینکه در ایفای تعهدات مربوط به کنوانسیون درباره آزادی فوری کشتی و خدمه آن، با وجود سپردن ضمانت‌نامه‌ای معقول قصور کرده است؛ دوم اینکه خواننده اعمال حقوق حاکمه را بیش از آنچه توسط کنوانسیون در نظر گرفته شده، اعمال کرده است. در نتیجه، این اقدام با حقوق دیگر دولت‌ها در منطقه انحصاری اقتصادی گینه در تعارض قرار گرفته و این کشور در انتساب دلایل توقیف کشتی به دولت صاحب پرچم قصور کرده است (The M/V "Saiga" Case, 1997, paras, 30, 52, 66, 86).

در مقابل، خواننده اظهار می‌دارد: ماده ۲۹۲ کنوانسیون در این پرونده قابل اعمال نیست؛ زیرا هیچ وثیقه‌ای برای کشتی سایگا پیشنهاد نشده است. همچنین کشتی مذکور اقدام به قاچاق

1. The M/V "Saiga" Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea) Prompt Release.

کرده است که از جرایم مصرح در قانون گمرک گینه است و با عنایت به بی‌توجهی به دستور «توقف»، مقامات گارد ساحلی گینه با استفاده از حق تعقیب فوری (ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاهای اقدام به توقیف آن کرده‌اند و در نتیجه، عمل گینه مشروع و قانونی است (The M/V "Saiga" Case, 1997, para36).

خواهان مدعی بود عمل سوخت‌رسانی کشتی سایگا به کشتی‌های ماهی‌گیری، عملی مرتبط به ماهی‌گیری است. از این رو توقیف کشتی و بازداشت خدمه مورد ادعا، در حوزه صلاحیت بند اول ماده ۷۳ کنوانسیون قرار می‌گیرد و آزادسازی آن‌ها پس از سپردن یک ضمانت‌نامه معتبر یا هر تضمین مالی دیگر، تعهد دولت ساحلی تحت بند ۲ ماده ۷۳ شمرده می‌شود و در مواردی که دولت ساحلی، به چنین آزادسازی ترتیب اثر ندهد، دولت صاحب پرچم می‌تواند اعمال ماده ۲۹۲ را خواستار گردد؛ درحالی‌که گینه معتقد بود سوخت‌رسانی در دریا باید به عنوان عملی مستقل که نظام حقوقی آن تابع نظام آزادی دریانوردی است، توصیف گردد (The M/V "Saiga" Case, 1997, para58).

دیوان با تأکید بر نقض حقوق دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی توسط کشتی سایگا، دستور رفع توقیف کشتی را، به محض ارسال وثیقه یا سایر تضمینات متعارف، صادر کرد که شامل میزان گازوئیل تخلیه‌شده از کشتی سایگا، چهارصد هزار دلار آمریکا، به شکل اعتبارنامه یا ضمانت‌نامه بانکی و یا به هر شکلی است که طرفین توافق کنند (The M/V "Saiga" Case, 1997, para86).

۲.۱. نوع و شکل وجه‌الضمان

درباره آزادی فوری، دیوان افزون بر سپردن وجه‌الضمان، بر معقول بودن آن نیز اصرار می‌ورزد. بند ۲ ماده ۱۱۳ آیین‌نامه داخلی دیوان اشعار می‌دارد: دیوان میزان^۱، ماهیت^۲ و شکل^۳ وجه‌الضمان را تعیین می‌کند و معیار معقول بودن وجه‌الضمان یا وثیقه بستگی به نظر دیوان خواهد داشت (فتیحی، ۱۳۹۴: ۸۲). کاموکو^۴ کشتی ماهی‌گیری تحت پرچم پاناما، در ۲۸ سپتامبر ۱۹۹۹، به دستور مقامات فرانسوی به دلیل نقض قوانین شیلات این کشور توقیف شد (The "Camouco" Case, 2000, paras 25,28).

در ۸ اکتبر ۱۹۹۹ فرانسه با استناد به رأی دادگاه بدوی سن پائول^۵ ضمن تأیید حکم توقیف، آزادی کشتی را به تودیع وجه‌الضمان به مبلغ بیست میلیون فرانک مشروط کرد. اگرچه حداکثر میزان جریمه مالیاتی برای ناظر و مالکان کشتی کاموکو طبق قانون فرانسه بیش از سی

1. Amount
2. Nature
3. Form
4. The "Camouco" Case (Panama v. France), Prompt Release.
5. San paolo

میلیون فرانک بود (The "Camouco" Case, 2000, paras 64,68). در ۱۷ ژانویه ۲۰۰۰، پاناما دعوی را علیه فرانسه نزد دیوان مطرح کرد و با اشاره به ناعادلانه بودن میزان وثیقه از دادگاه تقاضا کرد تا دستور رفع سریع توقیف کشتی و آزادی ناخدای آن را در برابر پرداخت وجه‌الضمانی عادلانه به میزان یک میلیون و سیصد هزار فرانک صادر کند که البته یک‌چهارم آن ناشی از فروش ماهی توقیف‌شده بود. بنابراین، پاناما تنها حاضر به پرداخت حداکثر مبلغ نهصد و پنجاه هزار فرانک از کل وثیقه پیشنهادی به عنوان یک تضمین مالی بود (The "Camouco" Case, 2000, para 24).

دیوان در رأی ۷ فوریه ۲۰۰۰، دستور رفع توقیف کشتی مذکور را اعلام و آزادی ناخدای آن را به تودیع وجه‌الضمان مشروط کرد. دادگاه در تصمیم خود عواملی را که در تعیین مبلغ وجه‌الضمان مهم است بیان نموده و درباره نحوه تودیع آن نیز دستورهای لازم را صادر کرد (بی. چاندراسی، ۱۳۸۴: ۲۵۴). از نظر دیوان، ماده ۲۹۲ کنوانسیون با هدف رهایی کشتی و خدمه آن از توقیف طولانی‌مدت ناشی از تحمیل وثیقه‌های غیرمنطقی تدوین شده است. در این زمینه، دیوان تأکید کرد که ماهیت اتهام و مجازات براساس قوانین ملی فرانسه در نظر گرفته شده و وثیقه‌های اعمال‌شده توسط مقامات فرانسوی منطقی نیست (The "Camouco" Case, 2000, paras 24,66).

بنابراین در رأی نهایی خود، با کاهش شصت درصدی وجه‌الضمان، پاناما را ملزم به تأمین وثیقه‌ای به مبلغ هشت میلیون فرانک نمود (The "Camouco" Case, 2000, para 74). نکته قابل توجه آن است که دیوان در ارائه بعضی شاخص‌ها که بر مبنای آن میزان وثیقه تعیین شده است، ناموفق بود (Oxman, 1996). قاضی تروس^۱، ولفروم^۲ و اندرسون^۳ در نظرات مخالف خود اظهار داشتند که حکم دیوان به طور کامل در تنزیل مقدار وثیقه قابل توجیه نیست و باید دلایل قوی‌تری وجود می‌داشت. درباره متعارف بودن شرایط مندرج در ماده ۲۹۲ کنوانسیون، میزان وثیقه تعیین‌شده از سوی دیوان بسیار پایین است. اتهامات وارده علیه ناخدا منجر به محکومیت قابل قبول شده و به عنوان یکی از اهداف وثیقه، پرداخت جریمه را تضمین می‌کرد. این امر می‌توانست با در نظر گرفتن حداکثر جریمه مالیاتی برای ناخدا متعارف باشد. افزون بر اینکه نباید مسئولیت کیفری که به صاحبان کشتی تحمیل می‌شود و جریمه مربوط به آن که طبق قانون فرانسه تعیین شده، نادیده گرفته شود. به طور کلی دیوان، در اتخاذ معیار جهت تعیین ارزش متعارف برای کاموکو و مسئولیت کیفری مرتبط با اشخاص که می‌توانست در زمان مقرر

1. Treves
2. Wolfrum
3. Anderson

ایجاد شود، شکست خورده است (The "Camouco" Case, Judge Treves dissenting, 2000, para7-9).

قاضی ولفروم نیز بر آن بود که وثیقه تعیین شده توسط دیوان بسیار پایین بود و رأی صادره مشخص نمی‌کند چه مقدار از وثیقه تعیین شده بازتاب‌دهنده ارزش کاموکو و چه میزان جریمه طرف‌های ذی‌ربط است. در این مورد جریمه‌ای که ناخدا و مالکان کاموکو باید پرداخت کنند در برابر ارزش ادعایی کشتی (پنج میلیون و هفتصد و پنجاه هزار فرانک) بسیار بالاتر است. این حکم ثابت کرد تجزیه و تحلیل عینی اهداف، پشت این درخواست‌ها وجود ندارد و تضمین مالی و بیش از آن، عدالت ذهنی را به حاشیه می‌کشاند (The "Camouco" Case, Judge Wolfrum dissenting, 2000, paras 3,16).

قاضی اندرسون نیز در نظر مخالف خود اعلام می‌کند که دادگاه صالح فرانسه در تعیین وثیقه به مبلغ بیست میلیون فرانک که پایین‌تر از حداکثر مجازات مشخص شده که بیش از سی میلیون فرانک فرانسه بود، به‌خوبی اقدام کرد. این میزان وثیقه برای تأمین هدف مشروع تضمین پرداخت جریمه برای کسی که به ظاهر در دادگاه متهم شده باشد، مناسب به نظر می‌رسد (The "Camouco" Case Judge Anderson dissenting, 2000, para 4).

این موضوع به شکل دیگری در قضیه کشتی ولگا^۱ مطرح می‌شود که در ۷ فوریه ۲۰۰۲ به دلیل نقض قوانین شیلات در منطقه انحصاری اقتصادی استرالیا توقیف شد. براساس قوانین شیلات استرالیا که از ۱۹۹۱ اجرا می‌شود، مصادره ولگا و تجهیزات آن کاملاً امکان‌پذیر بود. دیوان در مورد عادلانه بودن وثیقه، به استدلال استرالیا درباره وثیقه مطالبه شده، از جمله ارزش کشتی، شدت اتهامات، افزایش نگرانی‌های بین‌المللی درباره ماهی‌گیری غیرقانونی توجه کرد و سرانجام در رأی ۲۳ دسامبر ۲۰۰۲ اظهار داشت که شرایط تعیین شده توسط مقامات استرالیا برای آزادسازی ولگا نامعقول است و کشتی ولگا پس از سپردن وثیقه‌ای به مبلغ ۱.۹۲ میلیون دلار استرالیا باید آزاد شود (Churchill, 2006, Dispute Settlement...p4-5).

در قضیه هوشینمارو^۲ نیز گارد ساحلی روسیه به دلیل نقض شروط مندرج در مجوز ماهی‌گیری، کشتی هوشینمارو متعلق به شرکتی ژاپنی را توقیف کرد. در ۱۳ جولای ۲۰۰۷ دولت ژاپن مطلع شد که وجه‌الضمانی به مبلغ ۲۲ میلیون روبل تعیین شده است. در این پرونده، همانند سایر پرونده‌های مربوط به آزادسازی فوری که دیوان تا کنون به آن‌ها رسیدگی کرده است، بند ۲ ماده ۷۳ (کشتی و خدمه توقیف شده به محض سپردن وجه‌الضمان کافی آزاد خواهند شد)، به عنوان شرط محقق‌نشده از سوی خواننده مورد اشاره قرار گرفته است.

1. The "Volga" Case (Russian Federation v. Australia).
2. The "Hoshinmaru" Case (Japan v. Russian Federation).

دیوان استدلال‌های مطروحه توسط خواهان را مدنظر قرار داد که در آن ادعا شده بود، شدت جرایم ادعاشده مانند «صید بیش از اندازه یا صید بدون مجوز»، متناسب با وجه‌الضمان تعیین‌شده نیست؛ زیرا وجه‌الضمان براساس بیشترین جرایم ممکن، از جمله توقیف کشتی، در نظر گرفته شده است. دیوان ضمن تأکید بر کوچک نشمردن جرم ارتکاب‌یافته اظهار داشت: «جرم واقع شده در این پرونده باید به عنوان تخلفی در چهارچوب همکاری میان دو کشور در نظر گرفته شود. بر همین اساس، دادگاه محاسبه وجه‌الضمان براساس توقیف کشتی را معقول ندانسته و در نهایت وجه‌الضمان را در قالب پرداخت وجه به حساب بانکی اعلام‌شده از سوی خواننده و یا ضمانت بانکی در صورت تمایل خواننده به انتخاب آن»، ده میلیون روبل تعیین کرد (نناری ثانی، ۱۳۹۳: ۶۸-۷۰).

۲.۲. تعادل منافع دولت‌های ساحلی و صاحب پرچم

سومین نکته در تعیین وجه‌الضمان، تعادل منافع دولت‌های ساحلی و صاحب پرچم است. این موضوع در درخواست آزادی فوری کشتی مونته کونفورکو^۱ و ناخدای آن در ۲۷ نوامبر ۲۰۰۰ از سوی سیشل^۲ علیه فرانسه در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای مطرح گردید (The "Monte" Case, 2000, para 2). در دادگاه بدوی فرانسه مبلغ پنجاه و شش میلیون و چهارصد هزار فرانک به عنوان وثیقه متعارف برای آزادی کشتی و ناخدای آن تعیین شد (The "Monte" Case, 2000, para 38). دولت فرانسه اشاره می‌کند که چهارچوب کلی ماهی‌گیری غیرقانونی در منطقه باید به عنوان یکی از عوامل ارزیابی معقول در تعیین وثیقه شمرده شود؛ زیرا ماهی‌گیری غیرقانونی تهدیدی برای منابع آینده و اقدامات اتخاذشده در کنوانسیون حفاظت از منابع دریایی قطب جنوب^۳ است. اما سیشل این میزان از وثیقه را نامتعارف دانست و از دیوان درخواست کرد وثیقه مورد نظر را تعیین کند. همچنین ارزش محموله کشتی، تجهیزات ماهی‌گیری، خوراک ماهی‌ها و سوخت کشتی را در حدود ۸ میلیون و هشتصد هزار فرانک برآورد کرد که دیوان باید آن را در تعیین میزان وجه‌الضمان لحاظ کند (The "Monte" Case, 2000, paras 25, 26).

به باور دیوان نباید میزان وثیقه با شدت جرایم ادعایی، بیش از حد و غیرمرتبط باشد؛ در واقع بین این دو باید تناسب باشد. دیوان با یادآوری بخش‌هایی از حکم خود درباره کاموکو به برخی از عوامل مربوط به ارزیابی یک وثیقه، از جمله شدت اتهام‌ها، مجازات مقرر در قوانین دولت بازداشت‌کننده، ارزش کشتی و محموله آن و اندازه و نوع میزان وثیقه از سوی دولت

1. The "Monte Confurco" Case (Seychelles v. France).

2. Seychelles

3. The Convention on the Conservation of Antarctic Marine Living Resources.

بازداشت‌کننده اشاره کرد. باین‌حال توضیح داد که این معیارها نمی‌تواند به‌هیچ‌وجه به عنوان فهرست کاملی از معیارها شمرده شود. همچنین به طور خاص اشاره می‌کند که: «قصد ندارد قوانینی سخت برای شناسایی دقیق هریک از آن‌ها وضع کند» ("The Monte Confurco" Case, 2000, paras 72, 76). در نهایت دیوان اعلام کرد وثیقه اعلامی از سوی دادگاه فرانسه، مطابق با محتوای ماده ۲۹۲ کنوانسیون، متعارف نیست و در رأی خود در ۱۸ دسامبر ۲۰۰۰، ارزش ماهی و ابزارهای ماهی‌گیری را به عنوان یکی از عوامل مرتبط در ارزیابی وثیقه متعارف در نظر گرفت که از وثیقه‌ای که باید پرداخت شود، کاسته خواهد شد و وثیقه متعارف برای آزادی کشتی و ناخدای آن را با ۶۸ درصد کاهش، هجده میلیون فرانک تعیین کرد ("The Monte Confurco" Case, 2000, paras 16, 89, 93).

دیوان به‌روشنی ارزش ماهی را به عنوان یکی از معیارها برای ارزیابی وثیقه معقول در نظر گرفت: «تصمیم اکثریت برای در نظر گرفتن ارزش ماهی ضبط‌شده به عنوان بخشی از وثیقه، زمانی که طبق قوانین داخلی آن را مصادره کرده‌اند، غیرعقلانه بود». همچنین دیوان در حفظ تعادل میان منافع دولت صاحب پرچم و دولت ساحلی ناموفق بوده است ("The Monte Confurco" Case, Judge Anderson dissenting, 2000, paras 6-7, 32 2). از سوی دیگر، رویکرد دادگاه فرانسه در تعیین یک وثیقه متعارف برای آزادی کشتی و خدمه آن درست بوده است و طبق قانون فرانسه، حداکثر جریمه برای ماهی‌گیری غیرقانونی با میزان ماهی صیدشده غیرقانونی، به طور مستقیم ارتباط دارد. دادگاه فرانسه در تعیین وثیقه اختیار عمل داشته و ۱۵۸ تن ماهی را که در مونت کانفورکو بود، به عنوان نیمی از وثیقه در نظر گرفته است. بنابراین با توجه به این درک و ضرورت جلوگیری از ماهی‌گیری غیرقانونی در منطقه، دادگاه فرانسوی در این مورد از محدوده خود تجاوز نکرده است ("The Monte Confurco" Case, Judge Anderson dissenting, 2000, paras 3-5). افزون بر آن، دیوان در بند ۷۳ رأی اشاره می‌کند که: «میزان وثیقه نباید بیش از حد و نامتناسب با شدت اتهام‌ها باشد»؛ درحالی‌که مقدار وثیقه با اتهام ماهی‌گیری غیرقانونی در منطقه انحصاری اقتصادی و جریمه موجود از سوی دادگاه به طور مستقیم مرتبط بود. قاضی اندرسون هم در رأی مخالف خود از گرایش دیوان به کاهش چشمگیر وثیقه مورد نظر دولت بازداشت‌کننده برای آزادی کشتی بازداشت‌شده و خدمه آن انتقاد کرده است.

موضوع تعادل منافع دولت ساحلی و صاحب پرچم در پرونده جونوتریدر^۱ نیز قابل مشاهده است. این کشتی با پرچم سنت وینسنت در ۲۶ سپتامبر ۲۰۰۴، توسط سرویس شیلات گینه بیسائو به دلیل نقض حقوق ماهی‌گیری در منطقه انحصاری اقتصادی این کشور توقیف شد. سنت وینسنت از دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، درخواست کرد تا دستور آزادی

1. The "Juno Trader" Case (Saint Vincent and the Grenadines v Guinea-Bissau).

جونوتریدر و خدمه آن از بازداشت را صادر و هم‌زمان یک وثیقه معقول را تعیین کند تا خوانده موظف به آزادی کشتی و خدمه آن شود. در مقابل، گینه بیسائو حضور این کشتی در منطقه انحصاری اقتصادی خود را «ناشناخته و اعلام نشده» دانسته و اعلام کرد در صورتی که دیوان بخواهد دستور آزادی جونوتریدر را صادر کند، مقدار وثیقه آن نباید کمتر از یک میلیون و دویست و بیست و هفت هزار یورو باشد. افزون بر آن، باید جریمه ۱۸۳۷۷۰ یورویی بابت نقض ماهی‌گیری پرداخت شود (The "Juno Trader" Case, 2004, paras 31, 34, 38, 41, 43).

دیوان پس از احراز صلاحیت و انجام بررسی‌های لازم اعلام کرد گینه بیسائو بند ۲ ماده ۷۳ کنوانسیون را نقض کرده است؛ بنابراین دستور به تعلیق فوری اجرای تعهدات تحمیل شده به وسیله گینه بیسائو، تا حل و فصل قطعی این پرونده داد که شامل لغو سریع فروش محموله پیدا شده در عرشه کشتی، حذف فوری ممنوعیت خروج خدمه از بندر کشور خوانده و بازگشت فوری گذرنامه‌ها و در نهایت تعلیق فوری پرداخت جریمه مورد نیاز برای کاپیتان کشتی و عدم فراخوان تضمین بانکی ارسال شده به آن موضوع می‌گردید (The "Juno Trader" Case, 2004, para 52). اولین پرسش درباره شدت اتهامات مطرح شده بود. دیوان به طور خاص به نگرانی‌های بیان شده از سوی خوانده درباره ماهی‌گیری غیرقانونی، نامنظم و گزارش نشده در منطقه انحصاری اقتصادی توجه کرد و شدت اتهام‌ها را با مجازات تعیین شده از سوی دولت بازداشت‌کننده، به‌منظور رعایت تناسب بین اتهامات و میزان وثیقه، مورد ارزیابی قرار داد (The "Juno Trader" Case, 2004, paras 87-89) و سرانجام اظهار کرد وثیقه اعلام شده از سوی گینه بیسائو با شدت اتهامات مطرح شده تناسب ندارد و با کاهش ۷۵ درصدی، مبلغ ۳۰۸,۷۷۰ یورو را به عنوان وثیقه معقول برای آزادی فوری کشتی و خدمه آن در نظر گرفت (The "Juno Trader" Case, 2004, paras 91, 96).

۳. ارزیابی عملکرد دیوان درباره آزادی فوری

۳.۱. نبود اطمینان میان کشورهای ساحلی

با توجه به نبود مقررات و دستورالعمل‌های صریح در عرصه بین‌المللی، دولت‌های ساحلی مطمئن نیستند چگونه میزان یک وثیقه را تعیین کنند که توسط دیوان به عنوان وثیقه نامعقول تلقی نشود. یک وجه مخرب این قضیه آن است که فقدان دقت در تعیین معیارها، ناشی از عدم تمایل دیوان در ترسیم خطوط کلی و دقیق برای تعیین وثیقه، می‌تواند بر قضاوت ملی تأثیر منفی داشته باشد که ممکن است در چهارچوب گسترده موجب «سوءاستفاده» شود (Franckx, 2002: 338).

دیوان با صراحت اعلام می‌کند که کشورهای جهان «روند رسیدگی‌های دادگاه را با دقت و مضطربانه مشاهده می‌کنند». رویه «تنزیل» ماهیت و شکل وثیقه که گفته می‌شود حداقلی است، موجب افزایش نگرانی میان کشورهای ساحلی شده است؛ زیرا درخواست آن‌ها برای تعیین مقدار وثیقه مورد بررسی دقیق دیوان قرار می‌گیرد (Serdy, 2004: 273)؛ به‌ویژه در پرونده‌های سایگا، کاموکو، مونت کونفورکو، گرند پرایس و ولگا، به درخواست دیوان بعضی جزئیات، رویه‌های دولت ساحلی، قوانین و مقررات مرتبط با ماهی‌گیری غیرقانونی و سازگاری (تطابق) تکالیف توصیه شده با مقررات کنوانسیون مورد ارزیابی قرار گرفت (Rothwell, 2004, para 67). به نظر می‌رسد دیوان هر پرونده را منحصر به فرد می‌داند و بر آن است که تعیین وثیقه در هر پرونده بستگی به شرایط خاص آن دارد. اما باید توجه داشت که در صورت نبود دستورالعمل درباره میزان وثیقه قابل قبول بین‌المللی، با یک وضعیت عدم اطمینان در دریاها روبه‌رو می‌شویم. البته دیوان می‌تواند این عدم قطعیت را تا حد چشمگیری روشن کند و در آینده در پرونده‌های آزادی فوری که نزد آن مطرح می‌شود، رویه خود را شفاف‌تر توسعه دهد.

۳.۲. عدالت سریع

دیوان بر اهمیت ملاحظات ابتدایی انسانی و رعایت فرایندهای قانونی تأکید دارد و با موفقیت در اتخاذ اقدامات فوری در صدور آرای آزادی سریع ثابت کرد که به طور جدی از طریق کنوانسیون پاسخی مسئولانه ارائه کرده است (The "Juno Trader" Case, 2004, para 7). در تمام موارد آزادی فوری که دیوان به قضاوت پرداخته است، حداکثر زمان در نظر گرفته شده برای انجام آن، دوره‌ای سی روزه از تاریخ دادخواست بوده است.

دیوان اعلام می‌کند باید دادخواست آزادی کشتی‌ها و خدمه‌ها را بیش از همه دادرسی‌های دیگر نزد خود در اولویت قرار دهد. چنین تعهدی از دادگاه در پرتو رویه خود از ابتدا ستودنی و سزاوار ستایش است (Schiffman, 2001: 277).

۳.۳. ماهی‌گیری غیرقانونی، گزارش نشده و بی‌رویه

ماهی‌گیری غیرقانونی، گزارش نشده و بی‌رویه، مشکلی اساسی در بسیاری از نقاط جهان و به نوعی یکی از پیچیده‌ترین موضوع‌های حقوق دریاها اعلام شده است (Fallon, 2010: 221). بند ۲ ماده ۱۹ موافقت‌نامه ذخایر ماهی^۱ به عنوان یکی از «موافقت‌نامه‌های اجرایی» کنوانسیون حقوق دریاها، اظهار می‌دارد: «مجوزهای قابل اجرا درباره نقض‌ها باید به اندازه

1. Fish Stocks Agreement (1995).

کافی سخت باشند تا در تأمین امنیت و تضعیف نقض در هر مکانی تأثیرگذار باشد و مجرم باید از سود ایجادشده ناشی از فعالیت‌های غیرقانونی محروم شود» (Little, 2004: 56-58).

ماهی‌گیری غیرقانونی، گزارش‌نشده و بی‌رویه، فعالیتی مطرود و خطرناک است. اگر از این تجارت سود بالاتری بیش از هزینه‌های انجام‌شده برای آن کار حاصل شود، این رویه پیشرفت می‌کند و نه تنها اثر منفی بر ذخایر ماهی دارد، بلکه با استانداردهای کشتی و شرایط کاری نامناسب برای کارگر عرشه نیز همراه است (Schiffman, 2001: 479-482). درخواست آزادی فوری این کشتی‌ها نزد دیوان، تنها برای اینکه به راحتی وثیقه را «تنزیل» می‌کند، دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای را به طور مؤثر تبدیل به یک «هم‌دستی غیرعمدی در فعالیت‌های جنایی تبدیل کرده است» (The “Volga” Case statement by James Crawford, 12 December 2002). دیوان می‌تواند با ارسال پیامی روشن به عاملان ماهی‌گیری غیرقانونی، گزارش‌نشده و بی‌رویه اعلام کند که نمی‌خواهد از آن (از طریق پایین بودن میزان وثیقه) به عنوان ابزاری آسان برای خروج از مشکلات کسب‌وکار غیرقانونی خود استفاده شود و تلاش برای پیشگیری از ماهی‌گیری غیرقانونی، گزارش‌نشده و بی‌رویه در سطح جهانی و منطقه‌ای ادامه خواهد یافت (Hayashi, 2004: 95).

۴. تغییر رویه دیوان از اقتصادی به حقوق بشر

در زمان تدوین کنوانسیون حقوق دریاهای و بررسی آزادی کشتی و خدمه، نگاه اقتصادی بر مسائل حاکم بود؛ از این رو تمرکز اصلی در کنوانسیون بر آزادی کشتی استوار بود تا خدمه، اما رفته‌رفته با پُررنگ شدن مباحث حقوق بشری، آزادی فوری خدمه در اولویت قرار گرفت.

دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در قضیه سایگا به صراحت اظهار داشت که: «ملاحظات انسانی باید در حقوق دریاهای همانند سایر حوزه‌های حقوق بین‌الملل اعمال شود». ملاحظات انسانی در کنوانسیون بین‌المللی تحقیق و نجات دریایی (۱۹۷۹) و در کنوانسیون حقوق دریاهای بند ۲ ماده ۱۸، بند ۲ ماده ۲۴ و مواد ۴۴ و ۹۸ بازتاب یافته است (تاناکا، ۱۳۹۵: ۵۲-۵۳).

مقررات کنونی محدودیت‌هایی را برای کاهش قدرت دولت ساحلی به منظور به اجرا درآوردن حقوق و قوانین قابل اعمال در منطقه انحصاری اقتصادی مشخص کرده‌اند که می‌تواند نقطه آغازی برای حفاظت از افراد باشد؛ از جمله این محدودیت‌ها می‌توان به ممنوعیت حبس یا دیگر اشکال تنبیه بدنی برای ماهی‌گیران نقض‌کننده یا تحمیل جریمه‌های مالی به کشتی‌های آلوده‌کننده اشاره کرد (Treves, 2010: 3). دیوان در برخی موارد دولت توقیف‌کننده را به جبران خسارات وارده به کشتی و خدمه آن ملزم می‌کند؛ این موارد عبارت‌اند از: «خسارات وارده به کشتی و تمام افراد متضرر در عملیات توقیف، شامل صدمات

وارده به افراد، بازداشت غیرقانونی، توقیف یا سایر اشکال بدرفتاری، خسارات اموال و مصادره آنها و دیگر لطمات اقتصادی همچون از دست دادن سود و منافع» (The M/V "Saiga2" Case, 1977, para 173). این حق می‌تواند از طرف دولت صاحب پرچم کشتی‌های بازداشت‌شده در معرض چالش قرار گیرد؛ همانطور که در ماده ۲۹۲ بیان شده است. این ماده به گونه‌ای تدوین شده است که کشتی‌های بازداشت‌شده و خدمه آنها ممکن است بدون وارد آمدن اثرات زیان‌بار بر مالک کشتی و معاملات تجاری بین‌المللی، آزاد شوند (The "Juno Trader" Case, Judge Chandrasekhara RAO, 2004). در آرای مربوط به آزادی فوری، دیوان بر اهمیت مقررات مربوط به حمایت از افراد تأکید می‌کند. در آرای کاموکو و مونته کونفورکو در سال ۲۰۰۰ دیوان تفسیر موسعی از مفهوم «بازداشت» که درباره مالک و خدمه کشتی اجرا می‌شود، ارائه داد. مقامات فرانسوی صاحب کشتی را مجبور کرده بودند تا زمان صدور رأی دادگاه نظارت، به موجب یک نظام اجباری، گذرنامه خود را تسلیم کند و ملزم بود برای ثبت حضور کشتی در موقعیتی نبوده که رونیون^۱ (جایی که رسیدگی داخلی در حال انجام بوده) را ترک کند. توجه ویژه به آزادی مالک و خدمه کشتی در آرای جونوتریدر و هوشینمارو، نیز قابل مشاهده است. در مورد اول، اگرچه گذرنامه‌های خدمه به وسیله دولت بازداشت‌کننده به آنها بازگردانده شده بود، اما خدمه همچنان در گینه بیسائو و تحت نظر حوزه قضایی بودند. بر این اساس، دیوان در بخش اجرایی دستور داد که خدمه باید بدون هیچ قید و شرطی آزاد باشند تا گینه بیسائو را ترک کنند. در مورد دوم نیز محدودیت‌هایی برای آزادی رفت‌وآمد مالک کشتی ایجاد شده بود (مالک و خدمه هنوز در فدراسیون روسیه بودند)؛ از این رو تصمیمی مشابه مورد قبل گرفته شد. دلیل اصرار دیوان بر تصمیم خود، حذف همه موانع ممکن، اعم از اداری یا غیراداری، درباره آزادی مالک و خدمه کشتی است. قاضی تروس در نظر جداگانه خود در رأی هوشینمارو این اقدام دیوان را نه تنها آزادی مالک و خدمه کشتی، بلکه تکمیل‌کننده آزادی کشتی می‌داند. به نظر وی، آنچه در رأی دیوان درباره جونوتریدر آمده است توجه به ملاحظات انسانی و روند دادرسی حقوقی و منصفانه است که نشانه‌ای مثبت و توسعه جدید در رویه دیوان است. با این حال، اشتیاق دیوان برای استناد به بندهای مربوطه که با احتیاط فراوان تصویب شده‌اند، برای حمایت از افراد درگیر در موارد مطرح‌شده، انکارناپذیر است (Treves, 2010: 3-5).

نتیجه

آزادی فوری کشتی و خدمه، سازوکار نوینی است که توسط کنوانسیون حقوق دریاها ایجاد شد و آرای دیوان در این زمینه، رویه مدون و مشخصی را ایجاد کرده است. چنین مقررات بین‌المللی موجب آرامش موقت و تأمل درباره فرایندهای اجرایی علیه کشتی و خدمه آن در دادگاه دولت‌های بازداشت‌کننده می‌شود و هدف از وثیقه، تضمین پرداخت جریمه‌های اعمال‌شده توسط دولت بازداشت‌کننده است. از نقطه‌نظر دولت صاحب پرچم، اوراق وثیقه، کشتی و خدمه آن را قادر می‌سازد که به فعالیت انتفاعی تجاری بازگردند. روشن است که این مقررات (مواد ۷۳ و ۲۹۲ کنوانسیون حقوق دریاها) بین منافع متنوع کشورهای ساحلی و دولت‌های صاحب پرچم تعادل ایجاد می‌کنند.

موضوع مهم درباره رفع توقیف مربوط به معقولیت وجه‌الضمانی است که باید سپرده شود. برای تشخیص معقولیت وجه‌الضمان، دیوان (در قضیه کاموکو) به پنج عامل اشاره کرد: شدت اتهام‌های ادعایی، مجازات‌های تحمیل‌شده یا قابل تحمیل مطابق قانون دولت توقیف‌کننده، ارزش کشتی توقیف‌شده، ارزش محموله ضبط‌شده و میزان سپرده تحمیل‌شده توسط دولت توقیف‌کننده و نحوه پرداخت آن. با وجود این، دیوان تأکید دارد که فهرست یادشده به‌هیچ‌وجه کامل نیست و قواعد مطلق را راجع به میزان دقیق هریک از عامل‌های نامبرده مقرر نمی‌دارد. افزون بر آن، دیوان اعلام می‌دارد: «با در نظر گرفتن تمام اطلاعات ارائه‌شده توسط طرفین به دیوان، ارزیابی عوامل ذی‌ربط باید عینی باشد»؛ اگرچه ارزیابی این عوامل در عمل هم آسان نیست؛ برای نمونه، رویه قضایی دیوان بیانگر آن است که ارزش کشتی نمی‌تواند به راحتی تعیین شود. در قضیه کاموکو، مونت کونفورکو و جونوتریدر، ارزیابی طرفین از کشتی تفاوت داشت یا در قضیه هوشینمارو، دیوان ارزش کشتی را در تعیین میزان وجه‌الضمان در نظر نگرفت. به نظر می‌رسد درجه‌ای از تعارض درباره این موضوع در رویه قضایی دیوان وجود دارد. دیوان نقش مهمی در فهم و اظهار معیارهای مورد استفاده در تعیین یک وثیقه معقول ایفا کرده است. اگرچه این معیارها به طور کامل احصا نشده، اما همین معیارها نیز از انتقاد در امان نمانده است و برخی آن‌ها را معیارهای کمابیش محدود و درظاهر مکانیکی بیان کرده‌اند. در واقع، دیوان با بیان معیارهای خود برای تعیین وثیقه‌ای معقول، می‌تواند تا حد قابل توجهی (با روشنی و ثبات بیشتر) امکان درگیری‌های رو به گسترش را کاهش دهد که بی‌گمان این امر تا اندازه زیادی به نفع کشورهای ساحلی خواهد بود.

اگرچه سرعت عمل و رسیدگی سریع پرونده‌ها یک جنبه قابل ستایش و حاکی از رویکرد مثبت در عملکرد دیوان است، اما برخی تناقض‌ها در نظرات دیوان درباره ارزیابی وثیقه وجود دارد؛ به گونه‌ای که تنزیل اوراق وثیقه موجب تشویق غیرمستقیم عملیات ماهی‌گیری

غیرقانونی، گزارش نشده و بی‌رویه و موجب عدم اطمینان در میان کشورهای ساحلی درباره تعیین وثیقه مناسب شده است. این امر چالشی جدی است که دیوان با آن روبه‌روست و به نظر می‌رسد با اتخاذ تدابیری که در آرای آتی خود به‌کار خواهد بست، مانع از گسترش این پدیده خواهد شد.

در پایان باید به این نکته توجه داشت که حقوق دریاها و حقوق بشر دو ساحت جدا از هم نیستند که بر مداری متفاوت بگردند، بلکه این دو در بسیاری از موارد با یکدیگر هم‌پوشانی دارند. قواعد و حقوق دریاها گاهی اوقات از ملاحظات حقوق بشری الهام می‌گیرند و باید در پرتو چنین ملاحظاتی تفسیر شوند. با توجه به آرای اخیر دیوان درباره آزادی فوری، به نظر می‌رسد دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در زمینه آزادی فوری برخلاف رویه گذشته، بیش از مسائل اقتصادی بر مسائل حقوق بشری تأکید دارد.

منابع

الف) فارسی

۱. پی. چاندراسی، رانو خارا (۱۳۸۴). «دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها: یک ارزیابی». ترجمه علی قاسمی، مجله حقوقی، شماره ۳۳، ص ۲۷۰-۲۴۵. در: <https://www.sid.ir/fa/Journal/ViewPaper.aspx?id=50595> (۲۰ اردیبهشت ۱۴۰۰).
۲. تاناکا، یوشیفومی (۱۳۹۵). حقوق بین‌الملل دریاها. ترجمه آرمین طلعت، تهران، انتشارات شهر دانش.
۳. تروس، تولیو (۱۳۸۹). «دزدی دریایی، حقوق دریاها و توسل به زور: تحولات خارج از سواحل سومالی». ترجمه عباسعلی کدخدایی و آقاسینی دهقانی، ویژه‌نامه مجله حقوقی بین‌المللی، ص ۱۰۴-۸۵. در: <http://ensani.ir/file/download/article/20150203085407-9905-13.pdf> (۲۲ مهر ۱۳۹۹).
۴. حبیب نوری، علی‌عبدالله (۱۳۸۵). «بررسی آزادی سریع کشتی‌های خارجی توقیف‌شده براساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، آراء دیوان بین‌المللی». مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۷۲، ص ۳۵۷-۳۲۵. در: https://journals.ut.ac.ir/article_25184.html (۱۵ آذر ۱۴۰۰).
۵. چرچیل، رابین؛ لو، آلن (۱۳۶۷). حقوق بین‌الملل دریاها. ترجمه بهمن آقایی، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
۶. زواره طباطبایی، فائزه (۱۳۷۸). «تسریع در آزادسازی کشتی و خدمه در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها». پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل دانشگاه تهران.
۷. سابگا، چارلز آر؛ نامراتا آمارنات (۱۳۹۲). «معمای دزدی دریایی و معیارهای حقوقی قابل اعمال». ترجمه علی‌اکبر سیاپوش، مجموعه مقالات تحولات حقوق بین‌الملل دریاها، ص ۲۵۱-۲۳۷.
۸. ضیائی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۹۲). «تحول در مفهوم دزدی دریایی و آثار آن در پرتو حقوق بین‌الملل». مجموعه مقالات تحولات حقوق بین‌الملل دریاها، ص ۲۳۶-۲۳۰.
۹. فتحی، بهرام (۱۳۹۴). «نقش دیوان بین‌الملل حقوق دریاها در حفظ محیط زیست دریایی». پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد اسلامی (تهران مرکز).
۱۰. محبی، محسن؛ هادی آذری (۱۳۹۵). «دعوی متقابل در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها: دستاورد قرار دوم نوامبر ۲۰۱۲ در قضیه کشتی ویرجینیا جی». مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۵، ص ۵۲-۳۱. DOI:10.22066/CILAMAG.2016.23522
۱۱. ثناری ثانی، زهرا (۱۳۹۳). «مقایسه آراء دیوان بین‌المللی دادگستری و دیوان بین‌الملل حقوق دریاها در قضایای مرتبط با حقوق ماهی‌گیری». پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشکده حقوق دانشگاه آزاد اسلامی (تهران مرکز).

(ب) خارجی

12. Barnes, Richard (2009). *Property Rights and Natural Resources*. Bloomsbury Academic.
13. Churchill, Robin (2006). "Dispute Settlement under the UN Convention on the Law of the Sea: Survey for 2004". *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol21, No1, pp1-14. DOI:10.1163/157180806776639457
14. Franckx, Erik (2002). "Reasonable Bondin the Practice of the International Tribunal for the Law of the Sea". *Cal W Intl L J*, pp. 303-342. (Accessed: 13 March 2019) <https://scholarlycommons.law.cwsl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1200&context=cwilj>
15. Fallon, Liza, Lorne K. Kriwoken (2010). "International Influence of an Australian Nongovernment Organization in the Protection of Patagonian Toothfish". Published online: 24 Jun 2010, pp. 221-266. DOI: 10.1080/00908320490467323
16. Little, Laura, Marcos A. Orellana (2004). "Can CITES Play a Role in Solving the Problem of IUU Fishing? The Trouble with Patagonian Toothfish". *Yearbook Colo J Envtl L & Poly21*. <https://heinonline.org/HOL/LandingPagehandle=hein.journals/colenvlp16&div=27&id=&page=> (Accessed: 10 June 2019)
17. Hayashi, Moritaka (2004). "Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing: Global and Regional Responses". *Martinus Nijhoff Publishers*, Leiden, pp. 95-123. DOI: 10.1163/9789047406297_007
18. Oxman, Bernard H (1996). "Observations on Vessel Release under the United Nations Convention on the Law of the Sea". *The International Journal of Marine and Coastal Law (IJMCL)*, Vol.11, issue.2, pp.201-215. DOI:10.1163/157180896X00078
19. Rothwell Donald R, Tim Stephens (2004). "Illegal Southern Ocean Fishing and Prompt Release: Balancing Coastal and Flag State Rights and Interests". *International & Comparative Law Quarterly (ICLQ)*, Vol53, Issue1, pp. 171-187. DOI: 10.1093/iclq/53.1.171
20. Rao, Patibandla Chandrasekhara (2011). "Law of the Sea, Settlement of Disputes". *Encyclopedia Entries, Max planck of public International Law (EMPIL)*, paras 4,5,7,8,12, 34,35,37 <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e58> (Accessed: 18 June 2019)
21. Schiffman, Howard S (2001). "UNCLOS and Marine Wildlife Disputes: Big Splash or Barely a Ripple?". *Journal of International Wildlife Law & Policy (JIWLP)*, pp.257-278. DOI:10.1080/13880290109353990
22. Schmidt, Carl-Christian (2005). "Economic Drivers of Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing". *The International Journal of Marine and Coastal Law (IJMCL)*, Volume 20, Issue 3, pp. 479-507. DOI:10.1163/157180805775098630
23. Serdy, Andrew, Michael Bliss (2004). *Prompt Release of Fishing Vessels: State Practice in the Light of the Cases before the International Tribunal for the Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden.
24. Treves, Tullio, (1998). "The Procedure before the International Tribunal for the Law of the Sea: The Rules of the Tribunal and Related Documents". *Leiden Journal of International Law (LJIL)*, Vol11, Issue3, pp.565-594. DOI:10.1017/S0922156598000405
25. Treves, Tullio (2010). "Human Right and the law of the Sea". *Berkely Journal of International Law*, Volume 28, Issue1, pp.1-14. <https://www.berkeleyjournalofinternationallaw.com/volume28-1> (Accessed: 15 April 2019)

Documents

26. Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea.
27. Rules of The International Tribunal for the Law of the Sea.
28. United Nations Convention on the Law of the Sea.
29. Statement by JUDGE JOSÉ LUIS JESUS, President of the International Tribunal for the Law of the Sea, The Gilberto Amado Memorial Lecture, held during the 61st Session of the International Law Commission, Geneva, 15 July 2009.

Cases

30. The M/V "Saiga" Case (Saint Vincent and the Grenadines v .Guinea), 1997, paras, 52, 66, 30, 86.

31. The “Camouco” Case (Panama v .France), 2000, paras 24, 25, 28, 64, 66, 68, 69, 74, 78.
32. The “Camouco” Case, Judge Treves dissenting, 2000, paras 7, 9.
33. The “Camouco” Case, Judge Wolfrum dissenting), 2000, para3, 16.
34. The “Camouco” Case, 2000, Judge Anderson dissenting, para 4.
35. The “Monte Confurco” Case (Seychelles v .France,2000, paras, 2, 6, 7, 25, 26, 27, 29, 32, 34, 38, 28, 72, 76, 86, 89, 93.
36. The “Monte Confurco” Case, Judge Jesus dissenting, 2000, paras 6-7, 32.
37. The “Monte Confurco” Case, Judge Anderson dissenting, 2000, para3-5.
38. The “Volga” Case (Russian Federation v .Australia), 2002.
39. The “Volga” Case, statement by James Crawford at Public sitting, ITLOS/PV 02/02 12 December 2002.
40. The “Juno Trader” Case (Saint Vincent and the Grenadines v .Guinea-Bissau,2004, paras 7, 31, 34, 36, 37, 38, 43, 50, 51, 52, 61, 87, 89, 91, 93, 99.
41. The “Juno Trader” Case, Judge Chandrasekhara RAO, 2004.
42. The “Hoshinmaru” Case (Japan v .Russian Federation), 2007, paras, 1, 29, 35, 40, 62, 63, 73.
43. The “Hoshinmaru” Case, Judge Treves dissenting, 2007.

Sites

44. www.itlos.org
45. <http://www.un.org>



ITLOS Practice on Prompt Release of Vessels

Mohammad Mehdi Moradi

*PhD Student Department of Humanitarian and Law, Isfahan (Khorasgan)
Branch Islamic Azad University, Isfahan, Iran*

Mahmoud Jalali*

Associate Professor Law Department, University of Isfahan

Abstract

Sometimes the competent authorities of the coastal state detain foreign ships for violating national or international law and regulations. As a rule, the ship suspected of committing an offense should remain in custody until the end of the investigation so that judicial or administrative authorities can rule out the possibility of enforcement. Prolonging the time and process of detention can have a lot of losses. One cannot justify unilaterally the immediate and unconditional resolution of some problems, since the possibility of enforcement by the coastal judiciary will be lost. Has the ITLOS been able to establish a uniform and coordinated approach to immediate release? This mechanism is embodied in the 1982 Convention, and the Tribunal in its various judgments has balanced the interests of the coastal states and the flag-bearer with regard to the conditions of immediate release and the determination of the standards for reasonable guarantee, and the appropriate procedure in this regard. The Tribunal's approach to immediate release was initially economic, but gradually shifted to human rights issues, and is now a top priority for the immediate release of the captain and crew, and ultimately the ship itself.

Keywords: Convention on the Law of the Sea, International Court of Justice, Prompt Release, Ship and Crew.

* Corresponding Author
Received: 15 August 2020, Accepted: 20 June 2022

Email: m.jalali@ase.ui.ac.ir
© University of Tehran



This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC-BY) license.