

علی عبدالله حبیب نوری\*

## بررسی آزادی سریع کشتی های خارجی توقیف شده بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، آراء دیوان بین‌المللی حقوق دریاها (دیوان هامبورگ) و حقوق داخلی ایران

چکیده:

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، حق توقیف کشتی های متخلف را به دول ساحلی داده و در مقابل حق ارائه دادخواست آزادی سریع چنین کشتی ها بی را هم به دول صاحب پرچم داده است. این موضوع را در اصول کلی حقوق نیز می‌توان یافت. از این رونه فقط کشورهای عضو کنوانسیون ۱۹۸۲، بلکه تمام کشورهای غیر عضو نیز باید به آن پایبند باشند. در این رابطه چند پرونده نزد دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در هامبورگ تشکیل و رأی مربوطه صادر شده است. در این مقاله با استناد به کنوانسیون ۱۹۸۲، آراء دیوان حقوق دریاها و اصول کلی حقوق، جوانب مختلف مفهوم آزادی سریع و وثیقه‌های مربوط به آن مورد بررسی قرار گرفته است، که نهایتاً نتایج حاصله می‌تواند در پرونده‌های آتی دیوان و همچنین توسط همه کشورهای در روابط خود با یکدیگر مورد استناد قرارگیرد. در پایان این مفاهیم بطور اجمالی در حقوق ج.ا. ایران نیز مورد بررسی و تطبیق قرار گرفته است.

واژگان کلیدی:

آزادی سریع، وثیقه منطقی، کشتی توقیف شده.

\* عضو هیات علمی دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر

## مقدمه

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، سیاست های قلمروهای مختلف دریایی را به تفصیل بیان نموده و حقوق و تکالیف دول ساحلی و ثالث درهر قلمرو را تعیین کرده است و چنانچه کشتی کشور ثالثی، موجب تضییع حقوق و ورود خسارت به دولت ساحلی گردد و به نوعی قوانین و مقررات داخلی و یا بین‌المللی را نقض نماید، موجبات ضمان و مسوولیت را برای خود فراهم می‌نماید. در این راستا چنانچه کشتی متخلف، تجاری باشد، دولت ساحلی حق توقیف آن را خواهد داشت، و درمقابل دولت صاحب پرچم کشتی تجاری نیز حق خواهد داشت تا آزادی سریع آن را درخواست نماید. در این صورت ممکن است دولت ساحلی برای آزادی کشتی متخلف و خدمه آن، وثیقه یا ضمانت های مالی دیگری را درخواست نماید.

در این مقاله سعی شده است تا محملهای حقوقی آزادی سریع و موارد مربوط به آن، از طریق قواعد و مقررات بین‌المللی و آراء صادره از دیوان بین‌المللی حقوق دریاها (ITLOS)، و حقوق داخلی ایران مشخص گردد. دست‌اندرکاران این حوزه نیز می‌توانند در روابط جمهوری اسلامی ایران با دیگر کشورها در عرصه‌های دریایی حقوق و تکالیف کشورمان را بهتر بشناسند تا از تضییع حقوق ملت ایران و یا از ایجاد مسوولیت بین‌المللی در این عرصه‌ها جلوگیری شود.

## تعریف و بیان مسئله آزادی سریع در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، تعریف مجزا و خاصی از آزادی سریع ارائه نشده است، اما موارد و مصادیق آن در مواد مختلف، بیان شده است. با امعان نظر به مواد مختلف کنوانسیون، موارد زیادی مشاهده می‌شود که یک دولت ساحلی می‌تواند کشتی‌های کشورهای دیگر را به سبب تخلف از قوانین و مقررات داخلی و بین‌المللی در قلمروهای دریایی خود و یا دریای آزاد توقیف نماید. این کنوانسیون در موارد ذیل توقیف کشتی خارجی را مجاز می‌داند:

- (الف) در خصوص جلوگیری از نقض حقوق دولت ساحلی برای کاوش، بهره - برداری، حفاظت و اداره منابع جاندار موجود در منطقه انحصاری اقتصادی (Article 73(1))
- (ب) در خصوص جلوگیری از نقض مقررات و برخورد با دزدی دریایی در دریای آزاد (Article 105)
- (ج) در خصوص جلوگیری از نقض مقررات و برخورد با پخش غیرمجاز امواج رادیویی در دریای آزاد (Article 109(3,4))
- (د) در خصوص جلوگیری از نقض مقررات و برخورد با تجارت برده (Article 110(1))
- (و) در خصوص جلوگیری از نقض مقررات و برخورد با کشتیرانی بدون تابعیت (بازدید از آن و در صورت اثبات بی‌تابعیتی، توقیف کشتی) (Article 110(1))
- (ه) در خصوص جلوگیری از نقض مقررات و برخورد با ناقضین قوانین دولت ساحلی در قلمروهای دریایی آن، پس از انجام تعقیب فوری (Article 111(1,7))
- (ی) در خصوص جلوگیری از نقض مقررات و برخورد با ناقضین مقررات مربوط به جلوگیری، کاهش و مهار آلودگی ناشی از کشتیها در دریای سرزمینی (Article 220(2))
- (ن) در خصوص جلوگیری از نقض مقررات و برخورد با ناقضین مقررات مربوط به دفع مواد زاید در دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی، (به گونه ای که خسارت شدیدی به خطوط ساحلی وارد آورد یا خطر چنین خسارتی را موجب شود. (Article 220(6))
- در هر حال براساس مقررات بین‌المللی، توقیف کشتی باید به اطلاع مقامات دولت صاحب پرچم رسانیده شود. (Article 73(4), 231) توقیف کشتی های خارجی براساس کنوانسیون ۱۹۸۲ و همچنین سایر قواعد بین‌المللی همچون حقوق دیپلماتیک، شامل کشتی های جنگی و دولتی غیر تجاری نمی‌شود (Article 32,95,96,236) و اینگونه کشتیها براساس برابری حاکمیت دولتها، و اصل عدم صلاحیت دادگاه های داخلی برای محاکمه دولت ها و نمایندگان آنها، از مصونیت کامل برخوردار می‌باشند. از این رو توقیف، منحصر به کشتی های تجاری متخلف خواهد بود. آنچه که در این زمینه برای

دولت های صاحب پرچم کشتی های توقیف شده حایز اهمیت است، آزادی کشتی و خدمه آن در جریان رسیدگی تا صدور حکم نهایی در مراجع داخلی دولت ساحلی است. حال آیا چنین درخواستی محمل حقوقی دارد یا خیر؟

با بررسی موادی چند از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، مفهوم آزادی سریع<sup>۱</sup> را می توان یافت. این مواد به تشریح آزادی سریع کشتی تجاری توقیف شده و خدمه آن در موارد مختلف می پردازد که به قرار ذیل می باشند:

الف) کشتی های توقیف شده و خدمه آنها به محض سپردن وجه الضمان یا وثیقه کافی آزاد خواهند شد. (کشتی های ناقض حقوق دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی) (Article 73(2))

ب) با وجود مقررات بند ۶ (ماده ۲۲۰) - (دفع مواد زاید در دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی) - هرگاه ترتیبات مناسبی از طریق سازمان ذی صلاح بین المللی وضع شده یا به ترتیب دیگری مورد توافق قرار گرفته باشد که به موجب آن رعایت شرایط مربوط به اخذ وثیقه یا ضمانت های مناسب مالی دیگر تضمین شده باشد، دولت ساحلی چنانچه نسبت به این ترتیبات ملتزم باشد، به کشتی اجازه ترک بندر خواهد داد. (Article 220(7))

ج) چنانچه بازرسی [کشتی تجاری] نشان دهد که از قوانین و مقررات لازم الاجرا تخلفی صورت گرفته است، کشتی با رعایت تشریفات متعارف، پس از سپردن وثیقه یا ضمانت های مالی دیگر بلافاصله آزاد خواهد شد. (Article 226(1-b))

د) با سپرده شدن وجه الضمان یا وثیقه های مالی دیگر که دادگاه [مورد توافق طرفین نه دادگاه داخلی دولت توقیف کننده] یا دیوان تعیین می کند، مقامات دولت توقیف کننده فوراً تصمیم دادگاه یا دیوان در مورد آزادی کشتی یا خدمه آن را رعایت خواهند کرد. (Article 292(4))

<sup>۱</sup> - Prompt Release

به طور کلی کنوانسیون ۱۹۸۲ مونتگوبی، آزادی سریع کشتی های تجاری متخلف را پذیرفته است. مگر آنکه توقیف کشتی های تجاری به سبب خرابی آنها و ایجاد آلودگی و مسازت شدید به محیط زیست دریایی دولت ساحلی باشد. در این صورت دولت ساحلی، کشتی تجاری را توقیف و یا به نزدیکترین تعمیرگاه هدایت می نماید. هر چند که حق درخواست آزادی سریع کشتی توسط دولت صاحب پرچم ساقط نمی شود. (Article 226(1-c), 219)

بر اساس فحوی بند ۱ ماده ۲۹۲ که می گویند: «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 - و به عبارتی موجبات توقیف - قایل نشده است و به طور کلی هر نوع توقیفی که مراحل رسیدگی خود را در دادگاه های داخلی دولت ساحلی طی می کند، شامل می شود.

سؤال دیگر اینست که آیا «آزادی سریع» حق کشتی تجاری متخلف و دولت صاحب پرچم است یا اختیاری دولت ساحلی؟

در صورتی که این موضوع، حق کشتی تجاری متخلف باشد، دولت ساحلی پس از توقیف، مکلف به آزادی آن کشتی خواهد بود و در غیر این صورت مختار به آن است. بند ۷ ماده ۲۲۰، اجازه عزیمت کشتی و آزادی آن را پس از رعایت شرایط وثیقه، فقط در صورت التزام دولت ساحلی از طریق توافق با دولت صاحب پرچم و یا از طریق ایجاد ترتیبات مناسب توسط سازمان ذی صلاح بین المللی ممکن می داند. اما فحوی تعهد دول عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ در بند ۲ ماده ۷۳، آزادی سریع کشتی تجاری و خدمه آن را (به محض سپردن وثیقه یا وجه الضمان کافی) الزامی می داند. بر اساس قسمت ب بند ۱ ماده ۲۲۶ نیز آزادی سریع کشتی همانند ماده فوق الزامی است. روح و فحوی بند ۱ و ۴ ماده ۲۹۲ نیز آزادی سریع کشتی و خدمه را پس از سپردن وثیقه، حق دولت صاحب پرچم و کشتی می داند اما عبارت پایانی بند ۳ همین ماده می گوید: «مقامات دولت توقیف کننده همچنان برای آزادی کشتی و خدمه آن، در هر زمان صالح

خواهند بود. چنین عبارتی، آزادی سریع کشتی را در اختیار دولت ساحلی گذاشته و آن را به عنوان حقی برای کشتی های تجاری خارجی توقیف شده در نظر نگرفته است.

به نظر می رسد بطور کلی نظر کنوانسیون و دیوان این است که، تا قبل از تعیین وثیقه یا وجه الضمان، آزادی سریع کشتی توقیف شده، به اختیار دولت ساحلی (توقیف کننده) است، اما درخواست آزادی سریع از حقوق دولت صاحب پرچم می باشد (Article 292(1-2) و دولت ساحلی پس از دریافت وثیقه ملزم خواهد بود که کشتی توقیفی را آزاد نماید. (Article 292(1-3)& The M/V Saiga(NO.2)Case. Par.97(d).

در قضیه کاموکو (cammouco)، دولت فرانسه به عنوان دولت توقیف کننده اظهار داشت که براساس ماده ۷۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر نمودن یک وثیقه یا سایر ضمانت های مالی به عنوان یک پیش شرط برای آزادی سریع کشتی و خدمه آن ضروری است. اما دولت پاناما به عنوان دولت صاحب پرچم کشتی توقیف شده پاسخ داد که مقرر نمودن وثیقه، یک پیش شرط برای ارائه یک دادخواست آزادی سریع نمی باشد. دیوان نیز برای روشن شدن موضوع با توجه به نظر و رأی صادره در قضیه سایگا<sup>۱</sup>، اعلام داشت وضع یک وثیقه یا سایر ضمانت ها، لزوماً یک پیش شرط برای ارائه دادخواست آزادی سریع نمی باشد (The Cammouco Case. Par.61-62-63). به این ترتیب نظر پاناما را مورد تأیید قرار می دهد. اما به نظر می رسد خلط موضوع در این مبحث تا حدی باعث

<sup>۱</sup> - کشتی سایگا تانکر سوخت رسانی بود که در کشور سنت وینسنت و گرنادین به ثبت رسیده بود و در سال ۱۹۹۷ به علت فروش غیرقانونی سوخت به یک کشتی ماهیگیری در منطقه انحصاری اقتصادی کشور گینه بازداشت و فرمانده کشتی به پرداخت ۱۵۳۵۴۰۴۰۰۰۰ فرانک گینه محکوم شد. کشتی و خدمه نیز به عنوان ضمانت اجرای حکم در توقیف قرار گرفتند. دولت سنت وینسنت و گرنادین دادخواست آزادی سریع کشتی و خدمه را در قبال وثیقه متناسب به دیوان ارائه نمود، زیرا دولت گینه وثیقه نامعقولی را برای این امر درخواست کرده بود. دیوان نیز بدون وارد شدن به ماهیت قضیه، رأی به آزادی سریع کشتی و خدمه براساس ماده ۲۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ در قبال وثیقه ای معادل ۴۰۰۰۰۰ دلار آمریکا به علاوه نفت و گاز تخلیه شده توسط گینه را صادر نمود. (The M/V Saiga Case NO.2)

چنین نتیجه گیری شده است. چرا که رأی دیوان در مغایرت با دیدگاه فرانسه نیز نمی‌باشد. فرانسه وثیقه را، یک پیش شرط برای آزادی سریع کشتی و خدمه می‌داند نه یک پیش شرط برای ارائه دادخواست آزادی سریع. حق دولت صاحب پرچم در درخواست آزادی سریع را نباید به معنی حق آن دولت در آزادی سریع کشتی توقیف شده تلقی کرد. این بدان معنی است که فقط دولت صاحب پرچم کشتی حق ارائه دادخواست آزادی سریع کشتی به دیوان بین‌المللی را دارد و سایر دولت‌های مرتبط با موضوع از جمله دولت متبوع خدمه کشتی یا دولت اجاره‌کننده کشتی و غیره از چنین حقی برخوردار نیستند. آزادی سریع زمانی به عنوان حق دولت صاحب پرچم تلقی می‌گردد که وثیقه یا سایر ضمانت های مالی پرداخت گردد. آنچه که در مختار بودن دولت توقیف‌کننده در آزادی سریع قبل از تعیین وثیقه و درخواست دولت صاحب پرچم باید مد نظر قرار گیرد آنست که در زمان توقیف، چنانچه خساراتی ناشی از عدم آزادی و توقیف کشتی و خدمه آن وارد آید، مسوولیت بین‌المللی متوجه دولت توقیف کننده بوده و براساس حقوق بین‌المللی مسوولیت دولت ها، باید جبران گردد. مراحل حق یا تکلیف دول توقیف کننده و صاحب پرچم در آزادی سریع را می توان به شکل زیر ترسیم نمود؛

- ۱- اختیار دولت توقیف کننده در آزادی سریع قبل از تعیین وثیقه ۲- حق مالک کشتی و اجاره کننده کشتی و یا وکلای آنها در ارائه دادخواست آزادی سریع به دادگاه ~~مختلی~~ ۳- حق دولت توقیف کننده در تعیین وثیقه متناسب برای آزادی
- ۴- حق ارائه دادخواست آزادی سریع توسط دولت صاحب پرچم به دیوان در صورت اعتراض به وثیقه تعیین شده ۵- رسیدگی دیوان به منطقی بودن وثیقه و سپس تعیین وثیقه منطقی ۶- تکلیف طرفین دعوی به اجرای حکم دیوان
- ۷- پرداخت وثیقه به دولت توقیف کننده به عنوان تکلیف دولت صاحب پرچم
- ۸- آزادی سریع کشتی پس از دریافت وثیقه به عنوان تکلیف دولت ساحلی.

**لزوم و شمول آزادی سریع (کشتی - خدمه)**

### الف) شمول آزادی سریع

در جریان توقیف کشتی متخلف، خدمه آن نیز در توقیف قرار خواهند گرفت چرا که قاعدتاً در جریان رسیدگی به موضوع تخلف، این خدمه و مسوولین کشتی هستند که باید پاسخگویی مراجع داخلی دولت توقیف کننده باشند. در این راستا، آیا آزادی سریع فقط مشمول کشتی می‌گردد یا شامل خدمه و فرمانده کشتی نیز می‌شود؟ بند ۲ ماده ۷۳ و بند ۴ ماده ۲۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ مونته‌گویی، صراحتاً آزادی سریع خدمه کشتی را نیز همچون آزادی خود کشتی، پس از سپردن وثیقه یا ضمانت های مالی دیگر الزامی می‌داند. این موضوع در تمامی آراء دیوان تأیید و تکرار شده است.<sup>۱</sup> شمول آزادی سریع در کنوانسیون ۱۹۸۲ مونته‌گویی حتی زمانی که نقض قوانین و مقررات دولت توقیف کننده ناشی از جرایم عمدی خدمه بوده و براساس قانون داخلی آن دولت، مجازات حبس و یا سایر مجازات های بدنی بر آنها تحمیل شود را در بر می‌گیرد. منفعت در آزادی کشتی، از منفعت در آزادی سریع خدمه آن جدا نیست. زیرا هر چند ممکن است خدمه از اتباع دولت صاحب پرچم نباشند اما عدم فعالیت آنها در کشتی، کشتی را از عواید حاصله آن در طول مدت بازداشت خدمه محروم می‌نماید. از طرفی کنوانسیون نیز شرط ارائه دادخواست آزادی خدمه را تابعیت آنها به دولت صاحب پرچم ندانسته است بلکه فقط عنوان خدمه را به طور کلی بیان نموده و

<sup>۱</sup> - دیوان در هفت پرونده‌ای که در خصوص آزادی سریع داشته است، آزادی کشتی را به همراه خدمه آن پس از سپردن وثیقه به عنوان الزامی برای کشورهای توقیف کننده در نظر گرفته است. لازم به یادآوری است که دو مورد از هفت پرونده مذکور فقط مربوط به کشتی سایگا بوده است و در پرونده گراندرپرنس دیوان خود را برای رسیدگی صالح ندانست و همچنین در پرونده چی‌زیری ریفر ۲، به دلیل توافق طرفین اختلاف و آزادی کشتی، خدمه و محموله آن، پرونده را از لیست پرونده‌های مورد رسیدگی خارج کرد. *The M/V Saiga (NO.1) Case (1997) & The M/V Saiga (NO.2) Case (1 July 1999) & The Cammouco Case (7 Feb. 2000) & The Monte Confurco Case (18 Dec. 2000) & The Grand Prince Case (20 Apr. 2001) & The Chaisiri Reefer 2 Case (13 July 2001) & The Volga Case (23 Dec. 2002).*



دارا بودن همین عنوان را برای اعمال حمایت دیپلماتیک توسط دولت صاحب پرچم کافی دانسته است. به عبارتی از آنجا که کشتی، یک شخص حقوقی و تحت تابعیت دولت صاحب پرچم است، کنوانسیون اصل را بر این می گذارد که دولت صاحب پرچم مسوولیت حمایت از خدمه کشتی را «به عنوان مجموعه تشکیل دهنده شخص حقوقی» نیز به عهده دارد.<sup>۱</sup> شرط آزادی سریع، ارائه وثیقه منطقی است، (Article 73(3), 230(2), 292(4)).

### ب) لزوم آزادی سریع

در بررسی پرونده های دیوان با نکته ای مواجه می شویم که ذکر آن در این قسمت می تواند راهگشا باشد، چرا که این نکته در مباحث بعدی نیز می تواند مورد استناد قرار

---

۱ - ماده ۱۹ اولین نسخه متن مواد پیش نویس حمایت دیپلماتیک ارائه شده توسط کمیسیون حقوق بین الملل در ۲۸ می ۲۰۰۴ به دبیر کل سازمان ملل این موضوع تائید شده است و در تفسیر آن به چند علت اشاره شده است که بدین قرار می باشد :

الف) هر چند که این نوع حمایت در غیاب یک رابطه تابعیتی بین دولت صاحب پرچم و خدمه کشتی، به عنوان حمایت سیاسی تلقی نمی شود اما رابطه نزدیکی بین این دو نوع حمایت وجود دارد .

ب) رویه دولت ها، آراء قضایی و آثار ناشران و صاحب نظران بر این موضوع صحه می گذارند.

ج) اصولاً این رویه از ایالات متحده آمریکا نشأت گرفته است. بر اساس حقوق آمریکا، دریانوردان خارجی تا زمانی که در شناورهای آمریکایی خدمت می کنند به طور سستی حق حمایت از جانب ایالات متحده را خواهند داشت .

د) آراء دیوان های داوری بین المللی تمایل بیشتری به سوی وجود چنین حقی دارد تا علیه آن. همچون رأی دیوان داوری در قضیه (( من تنها هستم )) I am alone دعوی کانادا علیه آمریکا.

و) رویه دیوان بین المللی حقوق دریاها در قضیه سایگا(۲) پذیرش حمایت دولت سنت وینسنت و گرنادین از خدمه اوکراینی کشتی سایگا بوده است.

ی) از نظر عملی نیز بسیار آسان تر و موثرتر خواهد بود که یک دولت از کشتی و خدمه آن حمایت کند تا چند کشور در این موضوع درگیر شده، یک دولت از کشتی حمایت کرده و چند دولت دیگر هر کدام از اتباع خود حمایت نمایند.

گیرد. در پرونده مونت کونفورکو به اهمیت تعادل منافع دولت ساحلی (توقیف کننده) با منافع دولت صاحب پرچم مواجه می‌شویم. (The Monte Confurco Case, par72) منافع منطقی دولت صاحب پرچم پس از توقیف کشتی و خدمه چه چیزی خواهد بود؟ آنچه در اولین قدم به ذهن می‌رسد، آزادی کشتی و خدمه آن است، البته آزادی با شرایطی که، منافع دولت توقیف کننده را نیز تأمین نماید. این شرایط عبارت از آزادی در قبال وثیقه یا سایر ضمانت های مالی دیگر است. حال که قرار است در مقابل آزادی کشتی یک وثیقه یا ضمانت مالی دیگری تقریباً معادل قیمت آن ارائه نمود، چه ضرورتی به این کار احساس می‌شود. از نظر دیوان در قضیه کاموکو، ماده ۲۹۲ کنوانسیون بدین منظور طراحی شده است که کشتی و خدمه اش را از توقیف طولانی مدت ناشی از تحمیل وثیقه های غیر منطقی در حوزه های داخلی، یا قصور حقوق داخلی در فراهم نمودن آزادی در قبال وثیقه منطقی، آزاد نماید، توقیفی که به موجب آن زیانی که قابل اجتناب است بر صاحب کشتی یا اشخاص دیگر تحمیل می‌گردد. (The Cammouco Case. Par.57) قابل ذکر است که مالک برای هر روز توقیف کشتی متحمل حدوداً روزانه بین ۱۰ تا ۲۰ هزار دلار می‌شود که شامل هزینه های ثابت (مانند دستمزد خدمه) و همچنین برهم خوردن برنامه های آتی کشتی و ازدست دادن فرصت های بعدی می‌گردد. (طباطبایی، ص ۱۰) به عبارتی باید توجه داشت که خود کشتی یک وسیله کسب و کار و منبع درآمد است. توقیف وسیله کسب و کار و منبع درآمد به اندازه قیمت آن برای دولت توقیف کننده ارزش دارد اما ارزش آن برای دولت صاحب پرچم و مالک آن در طی سالیان بیش از قیمت آن است. به عبارتی با توقیف نمودن کشتی تا زمان صدور و اجرای حکم مالک کشتی علاوه بر تحمل جریمه های محکوم به، بایستی از کسب و کار خود نیز دست بردارد و از عواید آن چشم پبوشد، در حالی که با جمع این دو مبلغ می‌توان تحمل جریمه و از دست دادن درآمد توسط مالک کشتی را بیش از تخلف صورت گرفته تلقی کرد که با عدالت و اصول کلی حقوق سازگار نمی‌باشد. آزادی سریع خدمه نیز به همین صورت توجیه می‌گردد. «در مواردی که بازداشت خدمه به

علت ارتکاب جرایمی در دریا یا بندر می باشد، خدمه گناهکار و مستوجب کیفر می باشد، اما در اکثر موارد بازداشت خدمه به تبع توقیف کشتی صورت می گیرد. در اینجا سلب آزادی خدمه صرفاً برای اعمال فشار مضاعف بر مالک کشتی انجام می پذیرد. ماده ۳ اعلامیه جهانی حقوق بشر می گوید؛ «هرکس حق زندگی، آزادی و امنیت شخصی دارد». ماده ۹ این اعلامیه نیز اعلام می دارد؛ «احدی را نمی توان خودسرانه توقیف، حبس یا تبعید نمود». ماده ۲۰ اعلامیه اسلامی حقوق بشر نیز «دستگیری یا محدود ساختن یا مجازات افراد را بدون مقتضای شرعی مجاز نمی داند». ماده ۹ میثاق بین المللی حقوق مدنی و سیاسی مصوب ۱۶ دسامبر ۱۹۶۶ مجمع عمومی سازمان ملل نیز همین موارد را متذکر می شود. توقیف خدمه ناشی از توقیف کشتی موجب سلب آزادی آنان، دوری از خانواده و ایجاد فشار عاطفی و مالی بر خدمه و خانواده آنها و همچنین موجب زندگی در شرایط سخت و نامساعد و... می گردد.» (همان، ص ۹) افراد خدمه خود به عنوان مولد اقتصادی هستند و در صورت توقیف، تولید اقتصادی خانواده های آنان دچار مشکل می شود، از این رو ضمانت اجرای حکم می تواند از طریق ضمانت های مالی تأمین شود. دیوان در پرونده «سایگای ۲» به برخی از موارد لزوم آزادی سریع اشاره نموده و این موارد را تحت عناوین خسارات ناشی از توقیف و عدم آزادی کشتی و خدمه بیان نموده است که توجیه کننده لزوم آزادی سریع می باشد. این موارد عبارتند از: «خسارات و ضایعات وارده به کشتی و همه اشخاص درگیر یا متضرر در عملیات توقیف شامل صدمات وارده به اشخاص، بازداشت غیرقانونی، توقیف یا سایر اشکال بدرفتاری، خسارت اموال و مصادره آنها و دیگر لطمات اقتصادی همچون از دست دادن سود و منافع». دیوان در این موارد دولت توقیف کننده را ملزم به جبران خسارات وارده به کشتی و همه خدمه آن

از این رو آزادی سریع کشتی و خدمه به عنوان منافع دولت صاحب پرچم در این گونه قضایا، ضروری به نظر می‌رسد که البته صدور و اجرای چنین حکمی ابتدا نیازمند توجه به منافع دولت توقیف کننده نیز می‌باشد.

### لزوم وثیقه

علی رغم اینکه آزادی سریع دارای ضرورت است اما قبل از پرداخت وثیقه متناسب تعیین شده، دولت توقیف کننده هیچگونه الزامی به این امر ندارد. از این رو کنوانسیون ۱۹۸۲ در قسمت پایانی بند ۲ ماده ۷۳، آزادی سریع کشتی و خدمه را منوط به برقراری یک وثیقه یا سایر ضمانت‌های منطقی نموده است. علت الزام به تعیین یک وثیقه، حفظ منافع دولت ساحلی در مقابل دولت صاحب پرچم در آزادی سریع کشتی و خدمه می‌باشد. در این خصوص دیوان در قضیه مونت کونفورکو در پاراگراف ۷۰ اظهار می‌دارد که؛ «منافع دولت ساحلی در چنین پرونده‌هایی بر اساس ماده ۷۳، اتخاذ اقدامات ضروری و مناسبی برای اجرای قوانین و مقررات دریایی داخلی خود است...» و در پاراگراف ۷۱، موضوع و هدف ماده ۲۹۲ کنوانسیون را آشتی دادن منافع دولت صاحب پرچم در آزادی سریع با منافع دولت ساحلی در حصول اطمینان از حضور فرمانده کشتی در دادگاه و پرداخت جریمه های مربوطه از طرف آنها می‌داند. به عبارتی دولت ساحلی با دریافت وثیقه می‌خواهد اطمینان حاصل نماید که پس از آزادی سریع، امکان حضور فرمانده کشتی در دادگاه جهت رسیدگی قضایی و پرداخت جریمه های احتمالی از بین نرود. از اینرو علاوه بر لزوم آزادی سریع، لزوم تعیین یک وثیقه نیز احساس می‌شود.

### متناسب بودن وثیقه

حال آنچه حایز اهمیت است این است که وثیقه مقرر شده بایستی منطقی باشد تا عملاً منافع دولت صاحب پرچم در آزادی سریع کشتی و خدمه به خطر نیفتد و در

مقابل منافع دولت ساحلی نیز محفوظ بماند. زیرا ممکن است دولت توقیف کننده با وضع وثیقه های غیر منطقی عملاً موجبات عدم آزادی سریع کشتی و خدمه را فراهم نماید. بر همین اساس دیوان در قضیه کاموکو اظهار می دارد:

«ماده ۲۹۲ کنوانسیون بدین منظور طراحی شده است که کشتی را از توقیف طولانی مدتی آزاد نماید که ناشی از تحمیل وثیقه های غیر منطقی توسط مراجع داخلی، یا قصور حقوق داخلی در فراهم نمودن آزادی در قبال وثیقه منطقی می باشد، توقیفی که به موجب آن، زبانی که قابل اجتناب است بر صاحب کشتی یا دیگر اشخاص تحمیل می گردد.» (The Cammouco Case. Par.57) البته بایستی یاد آور شد که، چنانچه دولت توقیف کننده در تعیین وثیقه یا سایر ضمانت ها منطقی عمل کرده باشد، دیوان نیز حقوق آن دولت و تصمیمات دادگاه های داخلی آنها اجرا خواهد کرد و دیوان خود را در این زمینه مرجع تجدید نظر دادگاه های داخلی نمی داند. (The Monte Confurco Case, par 72) اما چنانچه دولت توقیف کننده به دادخواست آزادی سریع ترتیب اثر نداده و وثیقه ای تعیین ننموده باشد و یا اینکه در تعیین وثیقه جانب منطقی بودن را در نظر نگرفته باشد و عملاً موجبات عدم آزادی سریع کشتی و خدمه را فراهم نماید، دیوان بدون وارد شدن به مباحث ماهوی به دادخواست ارائه شده، ترتیب اثر خواهد داد.

در این خصوص تعیین معیاری برای منطقی بودن بسیار مهم است. دیوان در قضیه مونته کونفورکو ایجاد تعادل و موازنه بین منافع دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم را معیاری مناسب برای تعیین یک وثیقه منطقی می داند. اما کنسول استرالیا (نماینده دولت توقیف کننده) در قضیه ولگا می گوید: «در هیچ جای ماده ۲۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ عبارت موازنه منافع وجود ندارد» (Verbatim Record 12. Dec.2002,3 p.m.17)

درست است که چنین عبارتی صراحتاً وجود ندارد اما بر اساس سایر مواد کنوانسیون، دولت ساحلی در استیفای حقوق خود بایستی سایر دول را رعایت نموده و محترم بشمارد و در مقابل، این دولت ها در استیفای حقوق خود بایستی به حقوق دولت ساحلی نیز توجه نموده و به آن احترام گذارند. (Article 56(2), 58(3)) نیاز به

یادآوری نیست که از نظر اصول کلی حقوق نیز، هر جرم مجازاتی را در پی دارد، مجازاتی که باید متناسب با همان جرم باشد. این تناسب گویای وجود توجه به تعادل منافع متهم و منافع دولت محاکمه کننده است. قاضی دلبروک نیز این نظر را تأیید می‌نماید و می‌گوید: اصولی همچون منطقی بودن و تناسب، ناشی از اصول کلی حقوق است. (Delberuck, (1997) III, 1140-1)

قاضی اندیایه در قضیه کاموکو اعلام نموده است؛ از آنجایی که در تعیین وثیقه منطقی، استانداردهای مشخصی در کنوانسیون ۱۹۸۲ وجود ندارد، در واقعی ترین حالت بایستی حقوق و مقررات دولت ساحلی برای تعیین وثیقه منطقی مشخص شده و اجرا گردند. (The Cammouco Case, Declaration of Judge Ndiaye) در مقابل قاضی ترهوس معتقد است معیار وثیقه منطقی که توسط دیوان تعیین می‌شود بایستی یک معیار بین‌المللی و بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ باشد و ضرورتی ندارد که این معیار با آنچه که توسط مراجع داخلی، منطقی در نظر گرفته شده است منطبق باشد و بر این اساس نقطه شروع تعیین یک وثیقه منطقی بایستی اولاً بررسی عملکرد وثیقه برای دولت توقیف کننده و ثانیاً بررسی عملکرد وثیقه برای دولت صاحب پرچم و منافع افراد خصوصی که این دولت از طرف آنها عمل می‌کند، باشد. (The Cammouco Case, Dissenting Opinion of Judge Treves) در پاسخ به نظر قاضی اندیایه باید گفت، در تعیین یک وثیقه توجه به حقوق و مقررات دولت ساحلی بسیار مهم است اما توجه به آن ممکن است وثیقه‌ای را تحمیل نماید که عملاً نتیجه اش همان عدم آزادی سریع باشد. از اینرو به نظر می‌رسد نظر قاضی ترهوس به واقعیت نزدیکتر است، چرا که توجه به کنوانسیون می‌تواند تعادل منافع را در پی داشته باشد اما توجه صرف به کنوانسیون می‌تواند از بکار بردن این قواعد بین‌کشورهایی که به کنوانسیون ملحق نشده‌اند کمکی ننماید. «تعیین یک وثیقه منطقی و آزادی متهم در جریان رسیدگی تا صدور حکم نهایی» در حقوق اکثر ملل متمدن نیز وجود دارد و به نوعی جزیی از اصول کلی حقوق بشمار می‌رود و به همین جهت در کنوانسیون نیز به کلیات آن پرداخته شده است. دیوان معتقد است؛ «تصمیم

گیری در خصوص یک وثیقه منطقی بایستی بر مبنای کنوانسیون و سایر قواعد حقوق بین الملل باشد.» (The Monte Confurco Case, par 75) به همین منظور دیوان برای بررسی بهتر معیارهای منطقی بودن وثیقه آن را در سه بخش مجزا شامل؛ ۱- میزان وثیقه ۲- طبیعت وثیقه ۳- و شکل وثیقه، مورد توجه قرار داده است و اظهار می‌دارد که موازنه همه جانبه‌ای بین میزان، طبیعت و شکل وثیقه یا ضمانت های مالی بایستی به صورت منطقی برقرار گردد (The M/V Saiga (NO.1) Case, 4 Dec. 1997. Par. 82) در زیر به هر سه بخش به صورت جداگانه می‌پردازیم.

### الف) میزان وثیقه

در قضیه ولگا، دولت روسیه با طرح مجدد تعادل منافع دول ساحلی و صاحب پرچم به عنوان معیاری برای تعیین میزان وثیقه منطقی، خواستار تفسیر مضیق دیوان از کنوانسیون در این خصوص شد. (The Volga case, p. 11) و در مقابل دولت استرالیا با بیان اینکه هدف از یک وثیقه، ضمانت این است که در بدترین حالت، دولت توقیف‌کننده با آزادی کشتی در وضع بدتری از قبل قرار نگیرد، به همین جهت به منظور تعیین یک وثیقه منطقی دیوان بایستی از کنوانسیون تفسیر موسع نموده و به اوضاع و احوال هر پرونده توجه نماید (Loc.cit).

به نظر نگارنده توجه به منافع دولت ساحلی برای حفظ منافع طرفین اختلاف و برقراری تعادل بین آنها جز از طریق توجه به شرایط و اوضاع و احوال امکان پذیر نیست اما تفسیر مضیق یا موسع از کنوانسیون بستگی به صراحت یا عدم صراحت مواد آن دارد. قاضی اندرسن معتقد است؛ کنوانسیون هیچ مقرره‌ای را در خصوص منطقی بودن میزان وثیقه‌ای که دادگاه داخلی تعیین می‌کند، بیان نکرده است. دیوان نیز در قضیه سایگا (۱۹۹۷) نیز در این زمینه چیزی بیش از اصول مربوط به منطقی بودن شکل و طبیعت وثیقه ندارد. همچنین استاندارد واحدی در خصرص میزان وثیقه منطقی برای تمام اشخاص و شرکت های مسوول در تخلفات ماهیگیری قابل اعمال در همه

شریط وجود ندارد. کافی است به میزان جرم ارتكابی احتمالی توسط ماهیگیران ساده با قلاب از یک طرف تا شرکت های صنعتی ماهیگیری از طرف دیگر توجه شود. از این رو عبارت منطقی بودن باید بر اساس قاعده پرونده به پرونده با توجه به شرایط خاص آن تصمیم گیری شود. (The Cammouco Case, Dissenting Opinion of Judge Anderson)

قاضی نلسون نیز همین نظر را دارد و می‌گوید، وثیقه از نظر انصاف و عدالت باید منطقی باشد و اینکه چه چیزی در هر پرونده‌ای منطقی و منصفانه است به شرایط خاص آن پرونده بستگی دارد. (The Cammouco Case, Opinion of Judge Nelson)

در پاسخ به نظر قاضی اندرسن باید گفت؛ موضوع تفاوت درجه و میزان تخلف ماهیگیران ساده با تخلف ماهیگیران صنعتی توسط دیوان در پاراگراف ۶۷ قضیه کاموکو در نظر گرفته شده است و دیوان این موضوع را با قاعده توجه به سنگینی جرم و میزان جریمه احتمالی تحمیلی، توسط دولت توقیف کننده برای تعیین میزان منطقی وثیقه، حل نموده است. دیوان در این پاراگراف برخی از عوامل منطقی بودن وثیقه را چنین برمی‌شمرد؛ «سنگینی جرایم ارتكابی، سنگینی مجازات تحمیلی یا قابل تحمیل بر اساس قوانین دولت توقیف کننده، ارزش کشتی توقیف شده، محموله مصادره شده و میزان و شکل وثیقه در نظر گرفته شده توسط دولت توقیف کننده.» (The Cammouco Case, Par.67)

قاضی ژسوس، میزان وثیقه منطقی را چیزی بین ارزش کشتی و ارزش کل اموال توقیف شده توسط دولت ساحلی دانسته است (The Monte Confurco Case, Dissenting Opinion of Judge

(Jesus), اما قاضی والفروم می‌گوید؛ بند © پاراگراف ۲ ماده ۱۱۱ قانون دیوان که دولت خواهان را ملزم می‌نماید تا اطلاعات مربوط به «ارزش کشتی» و «وثیقه درخواستی دولت توقیف کننده» را فراهم نماید، هر دو میزان را برای تعیین وثیقه منطقی مرتبط می‌داند اما ارزش کشتی را عمده‌ترین و تنها معیار نمی‌داند. (The Cammouco Case, Dissenting Opinion of Judge Walfrum)

از این رو دیوان در قضیه مونته کونفورکو، فهرست عوامل منطقی بودن وثیقه مذکور در قضیه کاموکو را نهایی ندانسته و اظهار می‌دارد که: دیوان قصد تعیین قواعد غیر قابل انعطاف به عنوان ملاک دقیق سنجش که



بایستی به هر پرونده‌ای منضم شود را ندارد. همچنین وثیقه بایستی اضافی بوده و با سنگینی جرم اظهار شده نامرتب باشد. (The Monte Confurco Case, par 76,73)

به طور ضمنی به نظر می‌رسد که دیوان مهمترین ملاک منطقی بودن میزان وثیقه را، «سنگینی جرم» می‌داند، چرا که اضافی بودن وثیقه را با این عامل تطبیق نموده است. به عبارتی متذکر این نکته در اصول کلی حقوق شده است که وثیقه بایستی تقریباً با مجازات احتمالی برابر باشد و این مجازات نیز با سنگینی جرم تناسب داشته باشد. از طرفی براساس ماده ۱۱۱ قانون دیوان مورد اشاره در بالا، فقط ارزش کشتی نمی‌تواند به عنوان تنها عامل در تعیین میزان منطقی وثیقه در نظر گرفته شود. ممکن است برخی در این قضایا استدلال نمایند که برای تعیین میزان یک وثیقه بایستی به این موضوع توجه نمود که دولت توقیف کننده در عدم آزادی کشتی از چه میزان منافع برای ضمانت اجرای احکام صادره از دادگاه های داخلی خود برخوردار است، به عبارتی این دولت تنها به میزان ارزش کشتی در توقیف یا دریافت وثیقه برای آزادی آن دارای منافع است. در این پاسخ صراحتاً بایستی به این نکته توجه نمود که دولت توقیف کننده عملاً با جلوگیری از آزادی کشتی، برای کسب و کار و درآمدزایی آن ایجاد مانع می‌نماید و از این رو اهرم فشاری را در اختیار دارد و به نوعی، میزان ارزش کشتی را از دید دولت صاحب پرچم می‌نگرد نه فقط براساس قیمت خود کشتی به عنوان یک شی و کالا. زیرا در مقایسه با محموله کشتی که صرفاً به عنوان کالا در نظر گرفته می‌شوند به جز قیمت خود محموله، درآمدزایی آن قابل تصور نیست مگر ارزش افزوده آن در بندر مقصد.

همچنین آنچه که در کلیات نظام حقوقی، مشترک است این است که مبلغ مورد ادعا برآورد می‌شود و در هر صورت این مبلغ نباید از مبلغ خسارت وارده به علاوه هزینه‌های مترتبه کمتر باشد. (طباطبایی، ص ۷۹) از این رو وثیقه درخواستی دولت توقیف کننده نیز حایز اهمیت خواهد بود. در مقابل در صورت درخواست یک وثیقه اضافی توسط دولت توقیف کننده منافع دولت صاحب پرچم نادیده گرفته خواهد شد. به همین جهت برای تعیین وثیقه منطقی بایستی به تمام عوامل اشاره شده توسط دیوان در

پرونده های کاموکو و مونته کونفورکو، ولگا و غیره به صورت همزمان توجه نموده، براساس اوضاع واحوال خاص هر پرونده و ایجاد تعادل بین همه عناصر فوق و ایجاد تعادل بین منافع دولت صاحب پرچم در آزادی کشتی و خدمه آن و منافع دولت توقیف کننده در ضمانت حضور متهمان در دادگاه داخلی آن و در اختیار داشتن میزانی به عنوان وثیقه برای ضمانت اجرای احکام دادگاه، میزان منطقی وثیقه تعیین گردد. از آنجایی که کنوانسیون معیار کاملاً صریحی را برای تعیین میزان وثیقه بیان نکرده است و صرفاً توجه به منافع دو دولت صاحب پرچم و ساحلی را بطور کلی مطرح نموده است، می توان به تفسیر موسع کنوانسیون پرداخته، با توجه به اوضاع و احوال و شرایط هر پرونده در تعیین میزان وثیقه، منافع هر دو کشور را تأمین نمود.

### (ب) طبیعت وثیقه

در قضیه ولگا، استرالیا به عنوان دولت توقیف کننده کشتی روسی ولگا، علاوه بر تعیین میزانی از وثیقه برای آزادی کشتی و خدمه آن، وثیقه دیگری را با عنوان وثیقه حسن رفتار<sup>۱</sup> به میزان یک میلیون دلار استرالیا برای نصب سیستم کنترل کشتی<sup>۲</sup> به منظور تضمین عدم تکرار ماهیگیری غیر قانونی در آینده، درخواست کرده بود. (The Volga Case.par.71,72) این مسئله موضوع پذیرش یا عدم پذیرش شرایط غیر مالی را به عنوان یک وثیقه منطقی مطرح نمود. قاضی شیرر، معتقد است از آنجایی که از زمان لازم الاجرا شدن کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، کاهش تأسف باری در ذخایر بسیاری از ماهیان ایجاد شده است، واژه وثیقه و ضمانت های مالی مندرج در ماده ۲۹۲ و بند ۲ ماده ۷۳ بایستی به صورت آزاد و هدفمند (موسع) تفسیر شود تا دیوان بتواند

<sup>۱</sup>- Good Behaviour Bond

<sup>۲</sup> Vessel Monitoring System (VMS)-نوعی سیستم کنترل ماهواره ای است که بوسیله آن می توان وضعیت کشتی را در هر زمانی تعیین نمود.

اقدامات - از جمله اقداماتی که فناوری های نوین آن را ممکن می سازند<sup>۱</sup> - ضروری بسیاری از دول ساحلی را از طریق احکام قضایی و اداری برای جلوگیری از غارت منابع جاندار دریایی کاملاً مورد توجه قرار دهد (The Volga Case. Dissenting Opinion of Judge ad hoc Shearer) در تأیید نظر قاضی شیرر، قاضی اندرسن نیز معتقد است که خواندن ساده و معمولی بند ۲ ماده ۷۳ با توجه به موضوع و هدف آن هیچگونه محدودیت صریحی را جهت مقرر نمودن شرایط غیر مالی برای کشتی نشان نمی دهد. همچنین وثیقه بایستی هماهنگ با مفهوم عبارت ذیل خوانده شود، عبارتی که در پیش نویس کنوانسیون آشکار است؛ قانونی و به طور دقیق که آزادی شخص متهم در قبال یک وثیقه قانونی که ممکن است (و اغلب اینگونه است) شامل شرایط غیر مالی می گردد. وی معتقد است؛ چه شرایط غیرمالی و چه وثیقه حسن رفتار از شمول وثیقه در مفهوم بند ۲ ماده ۷۳ مستثنی نشده اند و از این رو برای تعیین اینکه آیا منطقی هستند یا خیر، باید [در جرگه وثیقه های احتمالی] باقی بمانند. (The Volga Case. Dissenting Opinion of Judge Anderson. آقای چستر براون نیز در مقاله خود علاوه بر توجه به منافع طرفین اختلاف، فهم کاملی از مسأله اختلاف انگیز که اوضاع و احوال و شرایط در پی نشان دادن آن هستند را در تعیین طبیعت وثیقه مهم می داند Reasonableness in the Law of the Sea: 16(2003 pp.628) و تصمیم دولت استرالیا را در این

۱ - در دهه ۸۰ میلادی تورهای ماهیگیری گوشگیر مدرنی ابداع گردید که حدوداً به طول ۶۰ کیلومتر بوده و از الیاف مصنوعی ساخته می شود. د و برخلاف الیاف کنفی آب را به خود جذب نمی کردند و کشورهای چون ژاپن و اسپانیا و چند کشور دیگر از این تورها برای صید در دریای آزاد استفاده می نمودند. این امر می توانست موجب تهدید نسل ما هیان تلقی گردد. از این رو بسیاری از کشورها به این موضوع اعتراض کرده به دنبال آن مجمع عمومی سازمان ملل با تصویب قطعنامه ۴۲/۲۲۵ در سال ۱۹۸۹ (۱۳۶۸ ش.۰) این نوع صید را ممنوع اعلام کرد و در پی آن کشورهایی چون ژاپن و اسپانیا از ادامه این روند دست برداشتند. این نوع صید چنان تأثیر دهشتناکی در نسل ماهیان داشت که حتی دولت آمریکا که مخالف ویژگی لازم الاجرای قطعنامه های مجمع عمومی ملل متحد می باشد نیز این قطعنامه را لازم الاتباع می داند (رنجریان، امیرحسین، حفاظت و مدیریت منابع جاندار دریای آزاد، ۱۳۷۴، ص ۴۷-۴۳).

زمینه مناسب می‌داند. اما قاضی ژسوس در قضیه مونته کونفورکو اظهار می‌دارد که بر اساس کنوانسیون، جریمه‌ها در هر پرونده‌ای بایستی دارای طبیعت اقتصادی و مالی (پولی) باشند. (The Monte Confurco Case, Dissenting Opinion of Judge Jessus) به همین جهت می‌توان وثیقه چنین جریمه‌ای را نیز به صورت مالی در نظر گرفت. دیوان در قضیه ولگا معتقد است که: در پرتو موضوع و هدف بند ۲ ماده ۷۳، عبارت وثیقه یا تأمین، باید با طبیعت مالی در نظر گرفته شود، و اکثریت دیوان بر این باورند که هدف کلی بند ۲ ماده ۷۳ هنگامی که به همراه ماده ۲۹۲ خوانده شود، دولت صاحب پرچم را قادر خواهد ساخت تا با مقرر نمودن یک وثیقه یا وجه‌الضمان با طبیعت مالی، کشتی و خدمه‌اش را از توقیف آزاد نماید. دیوان در خصوص وثیقه حسن رفتار مورد درخواست استرالیا اظهارداشت که چنین وجه‌الضمانی در بند ۲ ماده ۷۳ منظور نشده است زیرا وثیقه یا سایر وجه‌الضمان‌های مربوطه، در قبال آزادی کشتی‌های توقیف شده‌ای اخذ می‌شوند که ادعا می‌شود مرتکب جرم و نقض [قوانین] شده‌اند و بند ۲ ماده ۷۳ وثیقه‌ای را برای جلوگیری از فعالیت غیر قانونی در آینده شامل نمی‌شود. (The Volga Case.par.41,42,43)

به نظر نگارنده برای حل این اختلاف بایستی ابتدا از خود کنوانسیون کمک گرفته سپس با استفاده از قواعد حقوقی به حل موضوع پرداخت. بند ۲ ماده ۷۳ کنوانسیون صراحتاً در خصوص مالی بودن وثیقه مطلبی را بیان نکرده است، اما کنوانسیون در سایر مواد خود از جمله در بند ۷ ماده ۲۲۰، بند (ب-۱) ماده ۲۲۶، بند ۴ ماده ۲۹۲ صراحتاً وثیقه یا سایر ضمانت‌ها را به صورت مالی در نظر گرفته است و ماده ۲۹۲ به نوعی قواعد کلی کنوانسیون در خصوص آزادی سریع و وثیقه‌های مربوطه می‌باشد و ماده ۷۳ را نیز در بر می‌گیرد. از این رو تفسیر مضیق بند ۲ ماده ۲۹۲ و سایر مواد اشاره شده در برابر تفسیر موسع آن بهتر بوده و به روش و سبک حقوقی نزدیک‌تر است. تفسیر موسع زمانی می‌تواند مورد توجه قرارگیرد که قاعده صریحی در خصوص موضوع وجود نداشته باشد، اما زمانی که قاعده خاصی در آن مورد وجود دارد تفسیر موسع

هیچ گونه محمل حقوقی پیدا نکرده و می تواند حالت سیاسی به خود گیرد. پس در این صورت، تفسیر مضیق و پذیرش نظر دیوان کاملاً مورد تأیید است. از طرف دیگر، حتی بدون توجه به مقررات کنوانسیون، می توان با توجه به هدف وضع وثیقه در قواعد حقوقی به موضوع مربوطه پرداخت. هدف از دریافت وثیقه آن است که طی رسیدگی داخلی ضمانت اجرایی برای حضور متهمان در دادگاه وجود داشته باشد، و علاوه بر آن پس از رسیدگی داخلی به جرم و تخلف صورت گرفته و تعیین مجازات آن، دادگاه داخلی بتواند حکم خود را حداقل از محل وثیقه به اجرا بگذارد و به نوعی وثیقه ضمانت اجرای حکم صادره تخلف صورت گرفته فعلی است. در این صورت براساس اصول کلی حقوق که ملل متمدن به آن پایبندند، مجرم و متخلف پس از تحمل مجازات و پرداخت جریمه ها، آزاد خواهند بود و برای کشتیرانی و ماهیگیری تحت تابعیت قواعد دولت صاحب پرچم، حقوق بین الملل و قواعد و مقررات منطقه ای قرار خواهند گرفت، در حالی که برقراری وثیقه غیر مالی حسن رفتار در آینده همچون نصب سیستم کنترل کشتی (VMS) برای کنترل رفتار کشتی توسط یک کشور ثالث، غیر قابل توجه است. دادگاه های داخلی فقط حق مجازات متخلف به میزان مندرج در قانون را خواهند داشت و این حق شامل تعیین تکلیف و تحت تسلط درآوردن رفتار آتی کشتی نمی شود. بنا به فرض، حتی اگر وثیقه غیر مالی نیز پذیرفته می شد، چنین وثیقه ای باید در قبال رفتار غیرقانونی انجام شده کشتی و نه برای کنترل رفتار آینده آن و تخلف احتمالی آینده باشد. آقای چستر براون با انتقاد از تصمیم دیوان در مقاله خود اظهار می دارد که دیوان در قضیه ولگا، براساس بند ۲ ماده ۷۳ کنوانسیون، شرایط غیر مالی را حتی در صورتی که شامل عناصر مادی نیز باشد، همانند وثیقه یک میلیون دلاری حسن رفتار جهت نصب سیستم (VMS)، به عنوان وثیقه نپذیرفته است (Reasonableness in the Law of the Sea, 16(2003) pp.628). در پاسخ بایستی گفته شود که حتی اگر وثیقه حسن رفتار به صورت مالی نیز در نظر گرفته شود این وثیقه با شکل وثیقه ای که دیوان در نظر می گیرد مغایر است. علاوه بر آن، چنین وثیقه ای برای کنترل

رفتار آینده کشتی است نه برای ضمانت حضور متهم در برابر دادگاه و یا ضمانت اجرای حکم صادره دادگاه داخلی دولت توقیف کننده. لازم به یادآوری است که با پذیرش چنین وثیقه‌هایی، از هدف مقرر نمودن وثیقه فاصله می‌گیریم. چرا که با صدور حکم دادگاه و با پرداخت جریمه توسط متخلف، وثیقه بایستی آزاد گردد اما در چنین حالت‌هایی وثیقه خود نوعی مجازات قطعی حکم صادر نشده خواهد بود. پذیرش وثیقه‌هایی که رفتار کشتی را در آینده تحت کنترل در می‌آورد تفاوت بین وثیقه و مجازات قطعی ناشی از حکم صادره از دادگاه داخلی را از بین می‌برد. به عبارتی قبل از صدور حکم قطعی، متهم را مجازات نموده‌ایم.

### ج) شکل وثیقه

یکی از مواردی که در پرونده‌های مربوط به آزادی سریع کمتر مورد بحث قرار گرفته است موضوع شکل وثیقه می‌باشد که می‌تواند گویای پذیرش نظر دیوان در این خصوص باشد. دیوان معتقد است منطقی نیست که وثیقه را فقط به صورت نقد یا چک تأیید شده بپذیریم. (The Monte Confurco Case, par 93) مفهوم مخالف این عبارت این است که دیوان وثیقه را به صورت نقد و چک تأیید شده به عنوان یکی از اشکال وثیقه منطقی می‌داند. به عبارتی در وهله اول آنچه از وثیقه به ذهن متبادر می‌شود همان وثیقه نقدی است. اما دیوان در قضیه کاموکو، وثیقه را به صورت ضمانت بانکی نیز پذیرفته است. (The Cammouco Case. Par 74) در این رابطه دیوان در قضیه مونته کونفورکو اظهار می‌دارد: «ضمانت بانکی تنها زمانی می‌تواند درخواست شود که معادل پولی این ضمانت برای پرداخت تمام جریمه‌هایی که ممکن است توسط دادگاه صلاحیت‌دار داخلی در نظر گرفته شود، کافی نباشد.» (The Monte Confurco Case, par 94) از نظر نگارنده با توجه به طبیعت مالی وثیقه، هر شکلی از وثیقه مورد درخواست که به صورت مالی باشد مورد پذیرش خواهد بود. اما تقدم و تأخر آن بایستی مورد توجه قرار گیرد. مسلماً وثیقه نقدی برای تأمین و ضمانت اجرای حکم دادگاه داخلی،

دارای عملکرد بهتری است اما با توجه به نظر دیوان فقط وثیقه نقدی نمی‌تواند به عنوان ضمانت مالی در نظر گرفته شود و یا سایر وثیقه های مالی دیگر از جمله ضمانت بانکی، چک تأیید شده و تضمینی و غیره نیز می‌تواند به عنوان وثیقه تعیین گردد.

### صید و عواید حاصل از آن

سؤالی که در این زمینه مطرح است این است که آیا صید (ماهیان صید شده) می‌تواند به عنوان یکی از موارد قابل توقیف در نظر گرفته شود تا قابل دریافت وثیقه باشد و یا از طرفی خود به عنوان وثیقه در نظر گرفته شود یا خیر؟

دیوان در این خصوص به یکی از جدالی‌ترین مباحث مربوط به آزادی سریع پرداخت. اکثریت دیوان در قضیه مونت کونفورکو، معتقد بودند که ارزش صید توقیف شده توسط فرانسه بایستی از کل وثیقه کسر گردد. اما این اکثریت در قضیه ولگا، برخلاف سابقه قبلی عمل کرده است با این اعتقاد که اگر چه عواید فروش صید، تضمینی را به دولت استرالیا ارائه می‌دهد اما هیچ ارتباطی با وثیقه‌ای که برای آزادی کشتی و خدمه آن مقرر می‌شود ندارد. (The Volga Case.par.86 & The Volga Case page:11) قاضی ژسوس، معتقد است که چنانچه قانونگذار داخلی، صید را مصادره نموده باشد تصمیم اکثریت دیوان در قضیه مونت کونفورکو در پذیرش ارزش صید توقیف شده به عنوان قسمتی از وثیقه نابخردانه خواهد بود. یکی از جنبه‌های مهم جرمه‌های قانونی که طبق معمول به وسیله قانونگذاری دولت توقیف کننده تحمیل می‌شود، مصادره صید غیر قانونی است (The Monte Confurco Case, Dissenting Opinion of Judge Jessus)

از نظر نگارنده این موضوع از چند دیدگاه قابل بحث است. یکی اینکه آیا صید توقیف شده، حاصل از ماهیگیری غیر قانونی است یا خیر؟ دوم اینکه آیا صید می‌تواند

به عنوان وثیقه در توقیف بماند؟ سوم اینکه آیا صید به عنوان محموله کشتی باید آزاد گردد و بجای آن وثیقه ای دریافت نمود؟

چنانچه صید، حاصل از ماهیگیری غیرقانونی در یکی از مناطق دریایی دولت ساحلی باشد، در آن صورت کشتی و دولت صاحب پرچم حقی بر آن نخواهند داشت جز تخلفی که انجام داده‌اند. در این مورد دولت ساحلی به عنوان تنها کشوری که می‌تواند منحصراً از منابع جاندار و بی‌جان قلمروهای دریایی خود بهره مند شود، مالک آن بوده صید را نه به عنوان محموله و یا اموال دولت صاحب پرچم بلکه به عنوان اموال خود در اختیار می‌گیرد. در این صورت چنین صیدی نمی‌تواند به عنوان اموال کشتی و دولت صاحب پرچم به عنوان وثیقه در نظر گرفته شود و یا مورد وثیقه قرار گیرد.

اما در صورتی که بخش قابل توجهی از صید، حاصل از ماهیگیری غیر قانونی نباشد، فقط همان بخش می‌تواند به عنوان اموال و محموله کشتی در نظر گرفته شود، ولی در نظر گرفتن وثیقه‌ای برای آزادی سریع چنین محموله‌ای منطقی به نظر نمی‌رسد. چرا که هدف از آزادی همان گونه که قبلاً اشاره شد، جلوگیری از ضرر و زیان بیهوده ناشی از توقیف و درآمدزایی پس از آزادی و رفع توقیف است. در اینجا در صورت آزادی چنین محموله‌ای، چیزی بیش از قیمت خود محموله نصیب دولت صاحب پرچم نمی‌شود و همین امر مقرر نمودن وثیقه‌ای برابر با قیمت و ارزش صید را غیر منطقی می‌سازد. اما این صید می‌تواند به میزان ارزش خود، به عنوان وثیقه‌ای از کل مبلغ وثیقه در نظر گرفته شود. با این تفاسیر می‌توان دو رویکرد متفاوت دیوان را در پرونده‌های مونته کونفورکو و ولگا بهتر مورد مذاقه قرار داد. در پایان به طور کلی می‌توان ارزش صید حاصل از ماهیگیری قانونی را به عنوان بخشی از وثیقه در نظر گرفت اما ارزش صید غیر قانونی نمی‌تواند به این منظور در نظر گرفته شود چرا که جزء اموال کشتی نبوده و مالکیت آن به خود دولت ساحلی بر می‌گردد و بایستی مصادره گردد.



## مفهوم آزادی سریع در حقوق داخلی ایران

### الف) تعریف و بیان مسئله آزادی سریع در حقوق داخلی ایران

آزادی کشتی زمانی مفهوم پیدا می‌نماید که آن کشتی به نوعی در توقیف دولت ساحلی بوده و در جریان رسیدگی به پرونده اتهامی قرار داشته باشد. در این صورت آزادی کشتی در مقابل دریافت وثیقه مطرح می‌گردد. با توجه به قوانین مختلف و سیری در حقوق داخلی ایران، دولت ج. ا. ایران حق توقیف کشتی های خارجی و رسیدگی به موارد اتهامی را در موارد عدیده‌ای دارد. این موارد عبارتند از:

۱- مبادرت به صید آبیان بدون کسب پروانه معتبر در آب های تحت صلاحیت

ج. ا. ایران (ماده ۶ قانون حفاظت و بهره بردای از منابع آبی ج. ا. ایران مصوب

شهریور ۱۳۷۴)

۲- مبادرت به صید صنعتی در داخل آب های ساحلی ج. ا. ایران (ماده ۱۰ قانون

حفاظت و بهره بردای از منابع آبی ج. ا. ایران مصوب شهریور ۱۳۷۴)

۳- مبادرت به حمل و استفاده از ابزار و ادوات صیادی غیر مجاز (ماده ۱۲ قانون

حفاظت و بهره بردای از منابع آبی ج. ا. ایران مصوب شهریور ۱۳۷۴)

۴- مبادرت به صید، توسط شناورهای صیادی خارجی بدون مجوز و موافقت

دولت ج. ا. ایران (ماده ۱۳ قانون حفاظت و بهره بردای از منابع آبی ج. ا. ایران

مصوب شهریور ۱۳۷۴)

۵- عدم رعایت قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ و اختلافات ناشی از آن از

جمله ثبت کشتی و یا عدم رعایت حقوق ممتاز

۶- ارتکاب جرم در کشتی های در حال عبور بی ضرر از دریای سرزمینی ایران در

صورتی که اثرات جرم متوجه ایران گردد و یا مخل نظم و آرامش دریای سرزمینی

باشد و یا در صورت حمل مواد مخدر و داروهای روان گردان و یا در صورت

تقاضای فرمانده کشتی، نماینده دیپلماتیک یا کنسولی دولت صاحب پرچم (ماده

۱۰ قانون مناطق دریایی ج. ا. ایران مصوب سال ۱۳۷۲)

۷- به منظور اجرای قرار تأمین یا اجرای حکم نسبت به کشتی های در حال عبور بی ضرر (ماده ۱۱ قانون مناطق دریایی ج.ا. ایران مصوب سال ۱۳۷۲)

۸- به منظور جلوگیری از نقض قوانین مالی، گمرکی، بهداشتی، مهاجرتی، زیست محیطی و امنیتی در منطقه نظارت ایران (ماده ۱۳ قانون مناطق دریایی ج.ا. ایران مصوب سال ۱۳۷۲)

۹- به منظور اعمال صلاحیت های کیفری و مدنی درباره متخلفین از مقررات منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره ایران (ماده ۲۰ قانون مناطق دریایی ج.ا. ایران مصوب سال ۱۳۷۲)

۱۰- مبادرت به اقداماتی که موجب آلودگی آب دریای خزر و خلیج فارس و دریای عمان با مواد غیر نفتی را فراهم آورده و باعث مرگ و میر آبزیان یا به خطر افتادن محیط زیست آنان شود. (بند د ماده ۱۳ قانون شکار و صید مصوب سال ۱۳۴۶). در همین رابطه رأی شعبه سوم دادگاه عمومی تهران در تاریخ ۷۹/۵/۱۲ در خور توجه است که به طور خلاصه بدین قرار است: « یک کشتی روسی حامل تعدادی کانتینر مواد شیمیایی از مبدأ کشور پرتغال به مقصد عربستان در آبهای جنوب جزیره لاوان در حرکت بوده که بر اثر انفجار یک کانتینر و ایجاد حریق در دریا غرق شد. چون مواد شیمیایی موجب تغییر اکولوژی طبیعی آب و مسموم نمودن آبزیان و از بین رفتن تعداد زیادی از منابع شیلاتی در منطقه گردید، موضوع با شکایت سازمان بنادر و کشتیرانی ج.ا.ایران و سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت جهاد به طرفیت شرکت سهامی کشتیرانی شمال روسیه در دادگاه پیگیری گردید و دادگاه نیز با بررسی اسناد و مدارک، خواننده را محکوم به پرداخت خسارت نمود.» (پور نوری، ص ۱۸۵)

با امعان نظر به موارد فوق، توجه به این موضوع ضروری است که آیا در حقوق داخلی ایران نیز همچون کنوانسیون ۱۹۸۲، برای کشتی های متخلفی که در توقیف به

سر می‌برند، آزادی سریع مفهوم پیدا می‌کند؟ بند ۱ ماده ۷۹ قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ می‌گوید:

...هنگامی که کشتی یا هر کشتی و یا هر مال دیگر متعلق به مالک در قلمرو ایران توقیف شده است و مالک برای احتراز از توقیف، تضمین یا تأمین دیگر داده است، دادگاه یا هر مرجع صلاحیتدار دیگر می‌تواند به رفع توقیف از کشتی یا از مال دیگر و یا به فک تأمین دستور لازم را صادر نماید...

اما آیا چنین آزادی، حق کشتی های توقیف شده است یا خیر؟ همان گونه که قبلاً در قواعد بین‌المللی ذکر آن رفت آزادی سریع کشتی پس از ارائه وثیقه مناسب و همچنین ارائه دادخواست آزادی سریع قبل از تعیین وثیقه، حق کشتی توقیف شده و دولت صاحب پرچم است. اما لحن ماده ۱۳۲ قانون آیین دادرسی کیفری ج. ا. ایران بگونه‌ای است که به نظر می‌رسد حتی بدون دادخواست نیز، آزادی سریع در قبال دریافت وثیقه تکلیفی برای دولت ساحلی خواهد بود. این ماده می‌گوید: « به منظور دسترسی به متهم و حضور به موقع وی در موارد لزوم و جلوگیری از فرار یا پنهان شدن یا تبانی با دیگری، قاضی مکلف است پس از تفهیم اتهام به وی، یکی از قرارهای تأمین کیفری زیر را صادر نماید:...». سیاق این ماده قانونی بگونه‌ای است که به نوعی لزوم و توجیه قرار تأمین را مد نظر قرار می‌دهد و اصل را بر آزادی متهم قبل از اثبات جرم، در قبال قرار تأمین می‌گذارد.

### ب) وثیقه و معیارهای متناسب بودن آن

ماده ۱۳۲ قانون آیین دادرسی کیفری ج. ا. ایران، لزوم قرار تأمین و وثیقه را دسترسی به متهم و حضور به موقع وی، و همچنین جلوگیری از فرار یا پنهان شدن یا تبانی وی با دیگری می‌داند. اما به نظر می‌رسد که علاوه بر موارد یاد شده ضمانت اجرای حکم از محل قرار تأمین و یا وثیقه یکی از مهمترین علت های دریافت وثیقه می‌باشد. زیرا در مواردی که معیارهای میزان تأمین یا وثیقه را مطرح می‌سازند اهمیت

جرم و شدت مجازات (ماده ۱۳۴ ق. آ. د. کیفری) و میزان خواسته خواهان (ماده ۱۳۶ ق. آ. د. کیفری) نیز به عنوان معیارهای تعیین وثیقه در نظر گرفته می‌شوند. با دقت بیشتر در قوانین داخلی ایران نیز می‌توان همانند پاراگراف ۸۲ پرونده سایگا، معیارهای کلی وثیقه را در سه بخش میزان، شکل و طبیعت وثیقه، یافت.

### ۱- میزان وثیقه

بند ۱ ماده ۷۹ قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳، رفع توقیف از کشتی یا اموال را مشروط به ارائه تضمین یا تأمین معادل با میزان کامل مسوولیت مالک کشتی می‌داند بگونه‌ای که تکافوی حقوق مدعی را بنماید. این موضوع در قانون آیین دادرسی کیفری در سبک و سیاق دیگری مطرح شده است. ماده ۱۳۴ این قانون، عوامل مؤثر در تعیین میزان وثیقه را اهمیت جرم، شدت مجازات، دلایل و اسباب اتهام، احتمال از بین رفتن آثار جرم، سابقه متهم و وضعیت مزاج، سن و حیثیت متهم ذکر می‌نماید و ماده ۱۳۶ همین قانون اظهار می‌دارد وثیقه در هر حال نبایستی کمتر از خسارت‌هایی باشد که مدعی خصوصی درخواست می‌نماید. با جمع همه موارد یاد شده به این نکته می‌رسیم که حقوق داخلی ایران برخلاف نظر برخی دولت‌ها و صاحب‌نظران، و مطابق با رویه دیوان، میزان وثیقه را به اندازه قیمت کشتی نمی‌داند بلکه این وثیقه گاهی ممکن است کمتر از قیمت خود کشتی و گاهی بیشتر از قیمت آن در نظر گرفته شود. همان گونه که قبلاً توضیح داده شد، کشتی را نباید فقط به عنوان یک کالا در نظر گرفت و قیمت آن را ملاک تعیین وثیقه قرار داد. کشتی وسیله منبع درآمدی است که در طی سالیان، بسیار بیش از قیمت خود به مالک سود می‌رساند. «در همین رابطه یک رأی در خصوص کشتی گالاکتیکا در دادگاه‌های ایران صادر شده است. وثیقه‌ای که برای این کشتی توقیف شده در بندر عباس در نظر گرفته شده بود دو برابر ارزش خود کشتی بود. (طباطبایی، ص ۸۰) به همین دلیل بهترین ملاک تعیین میزان وثیقه، همان میزان خواسته خواهان و همچنین سنگینی جرم و میزان مجازات احتمالی است.

## ۲- شکل وثیقه

بند ۴ ماده ۱۳۲ قانون آیین دادرسی کیفری در این زمینه صراحتاً وثیقه را به صورت وجه نقد یا ضمانتنامه بانکی یا مال منقول یا غیرمنقول می‌داند. البته چک تضمینی و تأیید شده نیز در زمره وثیقه‌های مورد قبول قرار می‌گیرند چون همان کارایی وجه نقد، ضمانتنامه بانکی و یا اموال را دارند. از طرفی برخی کشورها خاصه کشورهای پیشرفته به جای ضمانتنامه بانکی که دارای تشریفات و هزینه‌های خاصی است (از جمله کارمزد بانک)، به ضمانتنامه کلوپ روی آورده‌اند اما کشورهای در حال توسعه فقط در صورتی که مقامات توقیف کننده مستقیماً چنین رضایت داده باشند آن را می‌پذیرند. (همان، ص ۷۹) با این اوصاف که صراحت بند ۴ ماده ۱۳۲ ق.آ.د. کیفری بر ضمانتنامه بانکی است، پذیرش ضمانتنامه کلوپ در ایران مورد تردید است. به عنوان نمونه در دادرسی مورخ ۷۹/۱۲/۱ که توسط شعبه سوم دادگاه عمومی تهران صادر شده است، سازمان بنادر و کشتیرانی ج. ا. ایران ضمانتنامه بانکی به مبلغ یکصد و چهل میلیون ریال را در قبال آزادی کشتی یک شرکت به منظور تضمین پرداخت عوارض بندری دریافت نمود. (پورنوری، ص ۲۷) در یک مورد دیگر نیز شرکت نورث کاسپین سی روسی North Caspian Sea که طی قراردادی با دریافت وجه متعهد گردید تا دو فروند کشتی به ایران تحویل دهد، به تعهد خود عمل ننمود. به دنبال این موضوع سازمان بنادر و کشتیرانی ج. ا. ایران با حکم ۷۹/۹/۱۱ دادگاه یکی از کشتی های آن شرکت روسی را در خلیج فارس در آذرماه ۱۳۸۰ توقیف نمود و سپس با دریافت چک تضمینی، کشتی روسی را آزاد نمود. دریافت چک تضمینی به منظور ضمانت تحویل دو فروند کشتی از سوی شرکت روسی صورت گرفت. (آرشیو سازمان بنادر ج. ا. ایران)

## ۳- طبیعت وثیقه

ماده ۱۳۲ ق.آ.د. کیفری بدون ذکر طبیعت وثیقه به طور مستقیم، با ارائه مصادیق وثیقه به صورت نقد، ضمانت بانکی یا اخذ مال منقول و غیر منقول، طبیعت مالی وثیقه

را مد نظر قرار داده و وثیقه غیرمالی را نپذیرفته است. قسمت پایانی بند ۱ ماده ۷۹ قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ نیز وثیقه را در حالتی می‌پذیرد که عملاً قابل استفاده باشد. عبارت عملاً قابل استفاده باشد ما را به ضمانت اجرای مؤثر و عملی رهنمون می‌شود که به نظر می‌رسد همان وثیقه مالی است. آنچه تاکنون رویه قضایی ایران نشان داده است و پیش از این نیز نمونه‌هایی از آن بیان گردید، استفاده از وثیقه‌های مالی بوده است.

### نتیجه

آزادی سریع یکی از اصولی است که در کنوانسیون ۱۹۸۲ برای احقاق حقوق خدمه و خدمه کشتی و برای جلوگیری از ایجاد ضرر و زیانی که قابل اجتناب است به عنوان یکی از منافع دولت صاحب پرچم و مالکان کشتی طرح شده است. در مقابل، وثیقه یا ضمانت های مالی نیز برای حفظ منافع دولت ساحلی یا توقیف کننده در نظر گرفته شده است تا ضمانتی برای حضور متهم در برابر دادگاه داخلی بوده و یا ضمانتی برای اجرای حکم دادگاه داخلی از محل آن وثیقه باشد. مفهوم آزادی سریع و وثیقه چیزی نیست که دولت ها فقط براساس کنوانسیون ۱۹۸۲ نسبت به آن متعهد شده باشند. این مفاهیم جزء اصولی است که در حقوق اکثر ملل متمدن وجود دارد. لذا براساس اصول کلی حقوق که از منابع حقوق بین‌الملل می‌باشد - (ناشی از ماده ۳۸، اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری) - آزادی سریع متهم در برابر دریافت وثیقه در جریان رسیدگی به پرونده، جزء حقوق و تکالیف همه دولت‌ها در روابط بین‌الملل می‌باشد.

وثیقه مربوطه در هر پرونده بنا به شرایط و اوضاع و احوال تعیین می‌گردد. وثیقه‌ای که توسط دادگاه داخلی دولت توقیف کننده و یا دیوان تعیین می‌گردد بایستی از لحاظ طبیعت، شکل و میزان منطقی باشد. با توجه به اینکه درخصوص طبیعت وثیقه کنوانسیون ۱۹۸۲ صراحت به مالی بودن آن دارد، نیازی به تفسیر موسع آن وجود ندارد

و منطقی آنست که وثیقه به صورت مالی تعیین گردد. مالی بودن وثیقه، شکل وثیقه را نیز تعیین می نماید. وثیقه نقدی، چک تضمینی یا تأیید شده، در اختیار قرارداد مال و ضمانت بانکی از اشکال منطقی وثیقه می باشند که دادگاه داخلی و دیوان می توانند در تعیین وثیقه مد نظر داشته باشند. اما از آنجایی که کنوانسیون معیار صریحی را برای میزان وثیقه مشخص نکرده است تفسیر موسع آن (کنوانسیون) و توجه به شرایط و اوضاع و احوال هر پرونده ضرورت پیدا می نماید. در تعیین وثیقه، تأمین منافع دولت ساحلی یا توقیف کننده مورد نظر است اما اعمال حقوق این دولت نباید موجب تضییع حقوق و منافع دولت صاحب پرچم گردد. از این جهت دیوان فهرستی از عوامل و معیارهای تعیین میزان وثیقه ارائه داده است که به عنوان تنها لیست عوامل مد نظر تلقی نمی شود و با توجه به شرایط هر پرونده می تواند عوامل یا عوامل دیگری را مورد توجه قرار داده و یا یکی از عوامل را دارای اهمیت بیشتری دانست. این عوامل می توانند شامل: سنگینی جرایم ارتكابی، سنگینی مجازات تحمیلی یا قابل تحمیل براساس قوانین دولت توقیف کننده، ارزش کشتی و محموله مصادره شده آن و غیره باشند.

صید حاصل از ماهیگیری، غیرقانونی می تواند کاملاً توسط دولت توقیف کننده مصادره گردد و نیازی نیست که ارزش چنین صیدی از کل مبلغ وثیقه کسر گردد چرا که این محموله جزء اموال کشتی محسوب و در واقع جزء اموال دولت ساحلی بوده است که به طور غیر قانونی تصاحب شده بود. اما آن بخش از صید که به صورت قانونی به دست آمده است می تواند به عنوان محموله کشتی، به عنوان بخشی از وثیقه در اختیار دولت ساحلی قرار گیرد.

## منابع و مأخذ:

### الف - فارسی:

- ۱- آراء صادره از دادگاه های ایران، آرشیو سازمان بنادر و کشتیرانی ج.ا. ایران
- ۲- دکتر پور نوری، منصور، حقوق دریایی در دادگاه دریایی، انتشارات مهد حقوق، تهران، سال ۱۳۸۳

- ۳- رنجبریان، امیر حسین، پایان نامه کارشناسی ارشد «حفاظت و مدیریت منابع جاندار دریای آزاد»، دانشگاه تهران، سال ۱۳۷۴
- ۴- زواره طباطبایی، فائزه، پایان نامه کارشناسی ارشد «تسریع در آزادی کشتی و کارکنان در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای»، دانشگاه تهران، سال ۱۳۷۸
- ۵- قانون آیین دادرسی کیفری ج.ا.ایران
- ۶- قانون حفاظت و بهره بردای از منابع آبی ج.ا. ایران مصوب شهریور ۱۳۷۴
- ۷- قانون شکار و صید مصوب ۱۳۴۶
- ۸- قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران مصوب ۱۳۷۲

#### ب - انگلیسی:

- 1- The Cammouco Case (7 Feb.2000), International Tribunal on the Law of the Sea. ([www.un.org/depts/los/itlos/cammouco.html](http://www.un.org/depts/los/itlos/cammouco.html))
- 2- The Chaisiri Reefer 2 Case (13 July 2001), International tribunal on the Law of the Sea.  
[www.un.org/depts/los/itlos/chaisiri\\_reefer.html](http://www.un.org/depts/los/itlos/chaisiri_reefer.html)
- 3- Delberuck, Proportionality, in R. Bernadet (ed). Encyhipedia of Public International Law (1997), III, 1140-1.
- 4 - The Grand Prince Case (20Apr. 2001), International Tribunal on the Law of the Sea. [www.un.org/depts/los/itlos/grand\\_prince.html](http://www.un.org/depts/los/itlos/grand_prince.html)
- 5- The Monte Confurco Case (18 Dec.2000), International Tribunal on the Law of the Sea.  
[www.un.org/depts/los/itlos/monte\\_confurco.html](http://www.un.org/depts/los/itlos/monte_confurco.html)
- 6- The M/V Saiga (NO.1) Case (1997), International Tribunal on the law of the Sea [www.un.org/depts/los/itlos/m/v\\_saiga.html](http://www.un.org/depts/los/itlos/m/v_saiga.html)
- 7- The M/V Saiga (NO.2) Case (1 july1999), International Tribunal On the law of the Sea  
([www.un.org/depts/los/itlos/m/vSaiga.html](http://www.un.org/depts/los/itlos/m/vSaiga.html))
- 8- Reasonableness in the Law of the Sea: The Prompt Release of the Volga: Chester Brown. Leiden Journal of International Law, 16(2003)



- 9- UN Convention on the Law of the Sea(1982)
- 10- The Volga Case (23 Dec.2002), International Tribunal on the Law of the Sea ([www.un.org/depts/los/itlos/volga.html](http://www.un.org/depts/los/itlos/volga.html))
- 11 – The Volga Case (Russian Federation V. Australia): Prompt Release and the Right and Interests of Flag and Coastal States. Donald R. Rothwell and Tim Stephens (University of Sydney) ([www.worldii.org/int/cases/itlos/2001/1.html](http://www.worldii.org/int/cases/itlos/2001/1.html)) & ([www.lawofthesea.org](http://www.lawofthesea.org))
- 12 - Text of the Draft Articles on Diplomatic Protection adopted by the commission on Right and Interests of Flag and Coastal States. Donald R. Rothwell and Tim & Stephens (University of Sydney) [www.lawofthesea.org](http://www.lawofthesea.org)
- 13 - first reading : Report of international law commission fifty –sixth session (3May 14 - 4June and 5 July-6August 2004) , UN. Newyork,2004 .
- 15- Reasonableness in the Law of the Sea: The Prompt Release of the Volga: Chester Brown. Leiden Journal of International Law,16(2003) pp.629-630).
- 16- (Delberuck, Proportionality, in R. Bernadet (ed). Encyclopedia of Public International Law (1997) III, 1140-1
- 17- (Memorial of Russian Federation at13, The Volga Case(Russian Federation V. Australia): Prompt Release and the Right and Interests of Flag and Coastal States. Donald R. Rothwell and Tim Stephens (University of Sydney) page;11)
- 18- (Australian Statement in Response, The Volga Case(Russian Federation V. Australia): Prompt Release and the Right and Interests of Flag and Coastal States. Donald R. Rothwell and Tim Stephens (University of Sydney) page;11)