

Coastal State's Criminal Jurisdiction in Foreign Ship Affairs in International Judicial Procedure

(Type of Paper: Research Article)

Javad Salehi*

Abstract

The marine environment and exploitation of the exclusive economic zone and the continental shelf under the rule of law of the coastal State are according to the provisions of the Convention of the Law of the Sea. Hence, the coastal State's criminal jurisdiction on third States' ships in the exclusive economic zone and the free seas is prohibited in most cases. Seizure of a foreign ship and arrest of a foreign crew in offshore areas by the coastal State is State intervention in the administration of the flag State and exercises its sovereignty. Involvement of coastal State in dealing with illegal ship operations in offshore areas is limited to the provisions of articles 73 and 101 Convention of the Law of the Sea on marine living resources or piracy. Extension of the coastal State's offshore jurisdiction in the use of non-living resources or the operation of oil platforms, where illegal activities by foreign ships and crew of foreign citizenship are not adapted to the provisions of the Convention on the Law of the Sea. The judicial procedure of the Arbitration Tribunal and International Tribunal for the Law of the Sea on case of Arctic Sunrise Ship also confirmed this theory.

Keywords

Coastal State, Flag State, International Tribunal for the Law of the Sea, Offshore Criminal Jurisdiction, Exclusive Economic Zone.

* Associate Prof., University of Payame Noor, Tehran, Iran. Email: Javadsalehi@pnu.ac.ir
Received: October 04, 2018 - Accepted: December 31, 2018



This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International, which permits others to download this work, share it with others and Adapt the material for any purpose.

محدودیت اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در امور کشتی خارجی در پرتو رویه قضایی بین‌المللی

(نوع مقاله: علمی - پژوهشی)

جواد صالحی*

چکیده

محیط زیست دریاها و بهره‌برداری از منابع منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره تحت حقوق حاکمه دولت ساحلی تابعی از مقررات کنوانسیون حقوق دریاهاست. از این رو اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی بر کشتی‌های خارجی تحت تابعیت دولت ثالث در منطقه انحصاری اقتصادی و دریاها آزاد در بیشتر موارد ممنوع است. توقیف کشتی خارجی و بازداشت خدمه بیگانه آن در مناطق فراساحلی از سوی دولت ساحلی دخالت در امور دولت صاحب پرچم کشتی و اعمال صلاحیت آن است. دخالت دولت ساحلی در رسیدگی به عملکرد غیرقانونی کشتی خارجی در مناطق فراساحلی محدود به مقررات مواد ۷۳ و ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها در زمینه منابع زنده دریایی یا دزدی دریایی است. تسری اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی دولت ساحلی در بهره‌برداری از منابع غیرزنده یا فعالیت سکوها نفتی در جایی که فعالیت غیرقانونی از سوی کشتی خارجی و خدمه دارای تابعیت بیگانه صورت می‌گیرد، با مقررات کنوانسیون حقوق دریاها انطباقی ندارد. رویه قضایی دیوان داوری و دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در پرونده کشتی آرکتیک‌سانرایز نیز مؤید همین برداشت است.

کلیدواژگان

دولت ساحلی، دولت صاحب پرچم، دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، صلاحیت کیفری فراساحلی، منطقه انحصاری اقتصادی.

مقدمه

بیشترین میزان اختلاف صلاحیتی در حقوق دریاها مربوط به منطقه انحصاری اقتصادی است (میرعباسی و امیرشعبانی، ۱۳۹۶: ۲۶۵). کنوانسیون حقوق دریاها (از این پس، کنوانسیون) دربرگیرنده رژیم حقوقی جامعی در دریاهاست، لیکن در زمینه اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در این منطقه با خلأهای جدی مواجه است. دولت ساحلی برای جلوگیری از تحرکات مشکوک کشتی‌های خارجی در این منطقه محدودیت‌هایی را ایجاد می‌کند که الزاماً با قوانین بین‌المللی مطابقت دارند. لیکن اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در خصوص نقض قوانین کیفری داخلی در منطقه انحصاری اقتصادی با تردیدهایی مواجه است، در جایی که عامل مجرمانه از اتباع وی نیست یا اینکه رفتار مجرمانه در قالب عنوان مجرمانه دزدی دریایی قرار نمی‌گیرد، چراکه اعمال صلاحیت دولت ساحلی بر امور کشتی‌های خارجی دارای قصد اخلاف در فعالیت‌های تأسیسات فراساحلی یا دستگاه‌های حفاری آن^۲ در تعارض با اصل صلاحیت دولت صاحب پرچم است. این وضعیت از موضوعات حقوق بین‌الملل دریاها و حقوق کیفری است، لیکن چارچوب صلاحیت کیفری دولت ساحلی بر امور کشتی‌های خارجی در کنوانسیون مشخص نشده است. دولت ساحلی حق اعمال قوانین داخلی خویش فراتر از مرزهای سرزمینی را تنها زمانی در اختیار دارد که مسئله خارجی با امور داخلی وی مرتبط باشد و در چارچوب مقررات بین‌المللی نیز قرار گیرد. نزدیک شدن به تأسیسات ساحلی از صلاحیت و اختیارات دولت ساحلی و مستثنا از اصل آزادی دریانوردی در دریاهای آزاد و به تبع آن در منطقه انحصاری اقتصادی است. تأسیسات و تجهیزات فراساحلی از منافع دولت‌های ساحلی‌اند که در برخی موارد فعالیت آنها مورد حمله کشتی‌های خارجی و خدمه آن قرار می‌گیرند. در این شرایط میزان اختیارات دولت ساحلی در اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی نسبت به جرائم کشتی‌های خارجی و خدمه آن علیه سکوه‌های نفتی چیست؟ به نظر می‌رسد هر نوع نقض امنیت تجهیزات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی می‌تواند به مداخله دولت ساحلی و اتخاذ تدابیر لازم برای حمایت از سکوی نفتی و تجهیزات مرتبط منجر شود. لیکن این وضعیت محدود به مقررات کنوانسیون است. لیکن اعطای صلاحیت وضع و اجرای قوانین کیفری به دولت ساحلی در قلمرو فراساحلی با چالش‌هایی جدی مواجه است، اگر بخواهیم متکی به مقررات کنوانسیون باشیم. تداخل صلاحیت کیفری دولت ساحلی بر مداخله در امور کشتی‌های خارجی تحت صلاحیت دولت

۱. برای مطالعه بیشتر ر.ک: خالقی، ۱۳۹۸: ۱۲۱.

۲. برای مطالعه بیشتر ر.ک: شیروی و شعبانی‌جهرمی، ۱۳۹۶: ۶۲۵.

صاحب‌پرچم و خدمه دارای تابعیت بیگانه آن در وقایع علیه سکوه‌های نفتی، یکی از این چالش‌هاست. از این‌رو تنش میان دولت‌های ساحلی و صاحب‌پرچم همیشه در این وضعیت محتمل است. در جایی که دولت ساحلی به تعقیب و مجازات عوامل فعالیت‌های غیرقانونی صورت‌گرفته در آب‌های مناطق فراساحلی تحت صلاحیت می‌پردازد، درحالی‌که صلاحیت کیفری آن حسب مقررات کنوانسیون و دیگر قواعد اعمال حاکمیت درون‌سرزمینی بر عهده دولت صاحب‌پرچم است. با وجود این اعمال صلاحیت قضایی دولت ساحلی نسبت به وقایع علیه تأسیسات منطقه ساحلی سبب می‌شود که ورود غیرمجاز به این منطقه با واکنش آن مواجه باشد. لیکن این واکنش الزاماً نباید از نوع کیفری باشد.

این وضعیت در دیوان داوری و دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای روسیه و هلند مورد رسیدگی قضایی قرار گرفته است. کشتی آرکتیک‌سانرایز^۱ تحت صلاحیت دولت هلند از سوی گارد ساحلی دولت روسیه به اتهام اقدام علیه امنیت فعالیت سکوی نفتی فراساحلی توقیف و خدمه آن بازداشت می‌شوند (ITLOS, 2013: 64). دولت روسیه استدلال می‌کند حسب مقررات ماده ۱۰۵ کنوانسیون عمل کرده است (Peiris, 2015: 44). بر این اساس دولت ساحلی معتقد به حق اعمال صلاحیت کیفری است. لیکن این تصور با دو اشکال مواجه است: اولاً ارکان جرم دزدی دریایی بر وضعیت مذکور جمع نیست^۲ و ثانیاً، صلاحیت دولت روسیه شامل اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی بر امور کشتی خارجی و خدمه آن نیست. لیکن دولت هلند معتقد است که مقررات کنوانسیون مانع از اعمال صلاحیت کیفری نسبت به کشتی تحت صلاحیت وی است (Laina, 2015: 247).

از این‌رو دولت هلند بر اساس پیوست شماره ۷ کنوانسیون ابتدا از دیوان داوری تقاضای رسیدگی و سپس بر اساس مقررات بخش ۱۵ کنوانسیون از دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای تقاضای صدور دستور اقدامات موقت برای رفع توقیف کشتی و آزادی خدمه آن را مطرح می‌کند (Beckman, 2014: 240). بر این اساس محقق درصدد است با مطالعه پرونده کشتی آرکتیک‌سانرایز ابتدا به بررسی حقوق حاکمه دولت ساحلی در مناطق دریایی و تأسیسات فراساحلی، سپس فعالیت‌های مسالمت‌آمیز زیست‌محیطی در تقابل با اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی و در نهایت به رویه قضایی دیوان داوری و دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای بپردازد تا تجربه و دستاوردهای آن در دعاوی دولت هلند را براساس مقررات کنوانسیون به جامعه حقوقی علاقه‌مند به مباحث حقوق بین‌الملل دریاهای و اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی در ترازوی مراجع بین‌المللی ارائه کند.

1. Arctic Sunrise

۲. برای مطالعه بیشتر رک: شاملو و سجادی، ۱۳۹۷: ۱۰۰.

حقوق حاکمه دولت ساحلی در مناطق دریایی و تأسیسات فراساحلی

دولت ساحلی به درجات مختلف در مناطق دریایی دارای صلاحیت حقوقی است. دریای سرزمینی وسعتی به فاصله ۱۲ مایل (هر مایل دریایی معادل ۱۸۵۲ متر) از خط مبدأ را در برمی‌گیرد^۱ که از آن تحت عنوان آب‌های سرزمینی یاد می‌شود.^۲ این منطقه بخشی از قلمرو سرزمینی دولت ساحلی است. کشتی‌های خارجی بنا بر اصل عبور بی‌ضرر^۳ حق تردد در این منطقه را دارند. اعمال صلاحیت کیفری مطلق دولت ساحلی در این منطقه محدود به مقررات ماده ۲۷ کنوانسیون است. تسری آثار جرم و برهم خوردن نظم عمومی دریای سرزمینی در ماده ۲۷ کنوانسیون از عناوین قابل تفسیر موسعی‌اند که برای اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی کارساز هستند. منطقه همجوار دریای سرزمینی به وسعت ۲۴ مایل دریایی به سمت دریاها آزاد نیز تحت صلاحیت دولت ساحلی است، با این تفاوت که از کلیه قواعد حاکم بر آب‌های سرزمینی از جمله اعمال صلاحیت کیفری مطلق تبعیت نمی‌کند. منطقه نظارت بر اساس مقررات مواد ۳۳ و ۵۵ کنوانسیون بخشی از منطقه انحصاری اقتصادی است. دولت ساحلی در این منطقه حق جلوگیری و مجازات نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی یا مهاجرت در داخل قلمرو و یا دریای سرزمینی خود را دارد.^۴ حق کنترل در این منطقه بخشی از صلاحیت دولت ساحلی است و از حقوق حاکمیتی آن نیست. عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی و واگذاری اعمال صلاحیت رسیدگی به امور آنها بر عهده دولت صاحب‌پرچم بر اساس مواد ۲۷ و ۲۸ کنوانسیون شاهدهی بر این مدعاست (Farnell, 2014: 110). منطقه انحصاری اقتصادی تا شعاع ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ^۵ و فلات قاره نیز شامل بستر و زیربستر مناطق زیردریایی در این محدوده تحت حقوق حاکمه دولت ساحلی قرار گرفته‌اند. دولت ساحلی در اکتشاف، استخراج و حفاظت و مدیریت منابع زنده منطقه انحصاری اقتصادی حق اعمال صلاحیت اجرایی دارد.^۶ لیکن اعمال صلاحیت دولت ساحلی در بهره‌برداری با حفاظت از محیط زیست و منابع زنده آن توأمان و تابع مسئولیت دولت‌ها در حقوق بین‌الملل عرفی است.^۸

۱. ر.ک: ماده ۳ کنوانسیون حقوق دریاها.

۲. ر.ک: ماده ۸ کنوانسیون حقوق دریاها.

۳. ر.ک: ماده ۱۷ کنوانسیون حقوق دریاها.

۴. ر.ک: ماده (۱) ۳۳ کنوانسیون حقوق دریاها.

۵. ر.ک: ماده ۵۷ کنوانسیون حقوق دریاها.

۶. ر.ک: ماده ۷۶ کنوانسیون حقوق دریاها.

۷. ر.ک: ماده (۴) ۶۰ کنوانسیون حقوق دریاها.

۸. برای مطالعه بیشتر در این رابطه ر.ک: صالحی، ۱۳۹۸: ۱۹۹.

محیط زیست دریایی، بخشی از رژیم حقوقی کنوانسیون است که مسئولیت حفاظت از آن بر عهده دولت‌های عضو کنوانسیون قرار گرفته است. قوانین مصوب دولت ساحلی در انطباق با مقررات کنوانسیون و اقدامات لازم مبتنی بر آن تنها در این حوزه است. این رویکرد به نقض مقررات دولت ساحلی در حفاظت از تجهیزات و تأسیسات ساحلی منتهی نمی‌شود.^۱ لیکن دولت ساحلی می‌تواند آزادی دریانوردی کشتی‌های خارجی را بیش از حد معمول در اطراف تأسیسات فراساحلی محدود سازد. مداخله دولت ساحلی بر وقایع تأثیرگذار بر منافع ملی آن در منطقه انحصاری اقتصادی امری بدیهی است. لیکن حق اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی مشروط به اینکه به مجازات بدنی و زندان منتهی نشود^۲ تنها زمانی مجاز است که اقدامات کشتی خارجی یا خدمه آن متوجه منابع زنده دریایی باشد. هر نوع تسری این اختیارات به سایر موضوعات خارج از نص صریح کنوانسیون مجاز نیست. تجویز این رویکرد به معنای محدودیت بیشتر برای سایر دولت‌ها در بهره‌برداری از منابع و نامتوازن شدن منافع دولت ساحلی و سایر دولت‌ها است. بر این اساس حقوق حاکمه دولت ساحلی در دریاها دربرگیرنده بایسته‌های لازم برای اکتشاف و استخراج منابع طبیعی فلات قاره و موجد صلاحیت قضایی برای نقض آن است.

دولت ساحلی برای ایجاد و استفاده از جزایر مصنوعی، تأسیسات و تجهیزات بر روی فلات قاره دارای حقوق انحصاری غیرقابل اعتراض است.^۳ دولت ساحلی حق دارد که حفاری در فلات قاره را برای بهره‌برداری از منابع آن اجازه دهد و روند آن را حسب منافع و مقررات داخلی مدیریت کند.^۴ دولت ساحلی هیچ محدودیتی ندارد تا اینکه در کلیه حوزه‌های مرتبط با تأسیسات و تجهیزات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره به اعمال صلاحیت تقنینی، نظارتی و اجرایی بپردازد. ایجاد مناطق امن در اطراف تأسیسات فراساحلی^۵ از لوازم اعمال صلاحیت مذکور است. در عین حال که ماهیت اقدامات لازم برای حمایت از تأسیسات، تصویب و اجرای قوانین کاربردی آن در عرصه داخلی بنا به مقررات کنوانسیون مسکوت است. البته بی‌تردید انفعال کنوانسیون در این حوزه به معنای فقدان چارچوب صلاحیت دولت ساحلی براساس دیگر قواعد عام حقوق بین‌الملل نیست. لیکن این رویکرد به معنای جواز تفسیر و عملکرد آزادانه در بهره‌برداری از مقررات عام بین‌المللی به نفع خود است، در جایی که قیدوبندهایی برای آن ایجاد و تحمیل نشده باشد.

۱. ر.ک: ماده ۷۳ کنوانسیون حقوق دریاها.

۲. ر.ک: ماده (۱) ۷۳ کنوانسیون حقوق دریاها.

۳. ر.ک: ماده ۸۰ کنوانسیون حقوق دریاها.

۴. ر.ک: ماده ۸۱ کنوانسیون حقوق دریاها.

۵. ر.ک: ماده (۴) ۶۰ کنوانسیون حقوق دریاها.

صلاحیت دریایی در مفهوم اعمال حقوق حاکمه دولت ساحلی کشور بر مناطق دریایی به نحو خاصی محدود نشده است، لیکن در همه موارد هم دربرگیرنده صلاحیت کیفری نیست. دولت ساحلی در چارچوب قواعد اعمال حقوق حاکمه دارای صلاحیت بر تجهیزات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی است.^۱ لازمه اعمال این صلاحیت انجام اقدامات پیش شرط آن از سوی دولت ساحلی نسبت به تأسیسات مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره نیست. دولت ساحلی نسبت به اشخاص و رفتارهای آنان در مواجهه با تجهیزات مذکور صلاحیت اجرایی دارد. علی القاعده صلاحیت دولت ساحلی بر تأسیسات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی باید دربرگیرنده صلاحیت کیفری بر تعقیب و مجازات جرائم ارتكابی علیه تأسیسات سکوها نفت و گاز، اشخاص و کشتی‌های سرویس‌دهنده آنها نیز باشد. صلاحیت دولت صاحب پرچم یا دولت متبوع افراد متعرض به تأسیسات فراساحلی هم قاعداً نباید مانع از اعمال صلاحیت دولت ساحلی باشد. لیکن اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی بر اساس مقررات کنوانسیون در کلیه مسائل با ممنوعیت مواجه است و تنها در رابطه با منابع زنده یا دزدی دریایی پذیرفته شده است.^۲ مسئولیت عملکرد دولت ساحلی خارج از چارچوب مقررات کنوانسیون حتمی است.

با وجود این حوزه صلاحیت اجرایی دولت ساحلی نسبت به تجهیزات و تأسیسات فراساحلی واجد محدودیت‌هایی است. اتخاذ اقدامات مناسب دولت ساحلی در مناطق امن به شعاع ۵۰۰ متر از تأسیسات مستقر است.^۳ دایره این اقدامات غیرکیفری به خارج از منطقه امن تسری نمی‌یابد. بر این اساس دولت ساحلی تنها می‌تواند مناطق ایمن را در موارد ضروری حداکثر به شعاع ۵۰۰ متر ایجاد کند و برای تضمین ایمنی آنها اقدامات مقتضی را انجام دهد.^۴ با وجود این در این محدوده چارچوب اقدامات مناسب در کنوانسیون به‌طور کلی و نامحدود در نظر گرفته شده‌اند. این اقدامات برای تبعیت کشتی‌های خارجی به محض ورود به مناطق امن، ریشه در قوانین داخلی منطبق با قواعد حقوق بین‌الملل دارند. این رویکرد سبب شده است تا دولت ساحلی این اقدامات را به ایمنی تجهیزات و آب‌های اطراف آنها گسترش دهد. در حالی که تسری مقررات حاکم بر مناطق امن به خارج از محدوده ۵۰۰ متر در مقررات کنوانسیون سابقه‌ای ندارد.^۵ مستند قاعده‌گذاری دولت ساحلی در ایجاد محدودیت برای عناصر خارجی حق اعمال حاکمیت درون‌سرزمینی و تبعیت از مقررات عرف بین‌المللی است. اما این قاعده‌گذاری

۱. ر.ک: ماده ۶۰ کنوانسیون حقوق دریاها.

۲. ر.ک: ماده ۷۳ کنوانسیون حقوق دریاها.

۳. ر.ک: ماده (۴) ۶۰ کنوانسیون حقوق دریاها.

۴. ر.ک: ماده (۵) (۴) ۶۰ کنوانسیون حقوق دریاها.

۵. ر.ک: ماده (۴) ۶۰ کنوانسیون حقوق دریاها.

متکی به رعایت اصل تناسب است.^۱ دولت ساحلی حتی در تعیین ضمانت‌اجراه‌های غیرکیفری باید به تناسب آن با رفتار ناقض ایمنی تأسیسات و تجهیزات مستقر در منطقه امن توجه داشته باشد. در جایی که دولت ساحلی حتی مجاز به درخواست اطلاعات کشتی نیست، اگر از نقض قوانین از سوی کشتی خارجی در منطقه انحصاری اطمینان ندارد، بی‌تردید بازداشت خدمه و توقیف کشتی خارجی فراتر از آب‌های منطقه امن، دخالت در اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم آن است.

فعالیت‌های مسالمت‌آمیز زیست‌محیطی در تقابل با اعمال صلاحیت

سازمان دریایی بین‌المللی حق اعتراض بر فعالیت‌های مخرب بر زیست محیط دریاها را در پیش‌نویس اصول رفتاری اطمینان از امنیت خدمه و دریانوردی در طول اعتراضات و مبارزات علیه کشتی‌ها در دریاها آزاد پیش‌بینی کرده است. لیکن این اعتراضات نباید دربرگیرنده عملیات خشونت‌آمیز یا تهدید به عملیات خشونت‌آمیز باشند. عملیات خشونت‌آمیز شامل هر نوع فعالیت مخاطره‌آمیز برای جان انسان، اموال یا دریانوردی امن کشتی‌ها است که با اهداف مسالمت‌آمیز برخورداری از محیط زیست سالم در تضاد است. بر این اساس سازمان دریایی بین‌المللی از خطرهای احتمالی «اعتراضات در سطح دریا»^۳ آبراز نگرانی کرده است. از دولت‌ها خواسته است که افراد و موجودیت‌های تحت صلاحیت یا حامل پرچم خویش را از اعتراضات خطرناک در سطح دریا بازدارند (IMO, 2010: 5). کمیسیون بین‌الملل صید نهنگ^۴ اقدامات اعتراض‌آمیز خطرناک برای جان و مال انسان‌ها را در سطح دریا محکوم کرده است و از دولت‌ها خواسته است که اقدامات لازم را برای پیشگیری و سرکوب این اعمال انجام دهند (International Whaling Commission, 2011: 10) تا این اعمال زمینه‌ساز ایراد خسارات در سطح دریاها نشوند.

سازمان بین‌المللی گرین‌پیس^۵ در زمینه موضوعات زیست‌محیطی فعال است. فعالان زیست‌محیطی عضو این سازمان با هدف جلوگیری از آسیب به محیط زیست وارد عملیات مستقیم غیرخشونت‌آمیز می‌شوند. مخالفت سازمان بین‌المللی گرین‌پیس به‌عنوان عضوی از جامعه بین‌الملل متوجه خطرهای ناشی از بهره‌برداری و استخراج غیرمجاز منابع منطقه انحصاری اقتصادی است. سابق بر این، مخالفت فعالان زیست‌محیطی در مورد مخاطره‌آمیز بودن

۱. ر.ک: ماده ۶۰ کنوانسیون حقوق دریاها.

۲. ر.ک: ماده ۲۲۰ کنوانسیون حقوق دریاها.

3. Protests at Sea

4. International Whaling Commission

5. Greenpeace

استخراج نفت در منطقه سکوی نفتی پیرازلومنایا در ۶۰ کیلومتری منطقه انحصاری اقتصادی روسیه در اقیانوس شمالی بارها ابراز شده بود. لیکن دولت روسیه به این مخالفت‌ها توجهی نداشت. از این رو کشتی بین‌المللی گرین‌پیس با نام تجاری «آرکتیک‌سانرایز» تحت تابعیت دولت هلند به نشانه مخالفت با استخراج نفت در اقیانوس شمالی در نزدیکی سکوی نفتی «پیرازلومنایا» پهلو می‌گیرد. در واکنش، گشت ساحلی دولت روسیه ضرورت رعایت ماده ۶۰ کنوانسیون در مناطق دریایی تحت صلاحیت دولت ساحلی را در اولین ارتباط رادیویی با کاپیتان کشتی آرکتیک‌سانرایز یادآور می‌شود. یک روز بعد کشتی مذکور با حفظ فاصله سه مایل دریایی در اطراف سکوی نفتی به دور زدن می‌پردازد. گشت ساحلی مداخله نمی‌کند تا جایی که ۵ قایق بادی از این کشتی به آب انداخته و بلافاصله وارد منطقه امن می‌شوند. گشت ساحلی موضوع را به گارد ساحلی گزارش می‌دهد. دو فعال زیست‌محیطی تلاش می‌کنند فعالیت تأسیسات استخراج نفت را با مداخله فیزیکی متوقف کنند. آنها درصددند تا با این اقدام توجه جامعه بین‌الملل را به خطرهای زیست‌محیطی فعالیت‌های دولت ساحلی در این منطقه جلب کنند.

فعالان گرین‌پیس معتقدند که اقدامات آنها مصداق اعتراض صلح‌آمیز است (Greenpeace International, 2013: 12). حق اعتراض مسالمت‌آمیز در دریا مبنایی حقوقی برای اقدام مستقیم است. اعتراض ناشی از حق آزادی بیان و حق اجتماعات است (Caddell, 2014: 359). حق آزادی بیان و حق اجتماعات مسالمت‌آمیز در چارچوب آموزه‌های حقوق بین‌الملل، ولو در عرصه دریاهای پذیرفته شده است. لیکن دولت روسیه معتقد است که «حق اعتراض مسالمت‌آمیز» در حقوق بین‌الملل تعریف نشده است (Ministry of Foreign Affairs, 2013: 14). بر این اساس، حق دولت صاحب پرچم برای کشتی‌رانی آزادانه و حضور فعالان زیست‌محیطی سازمان بین‌المللی گرین‌پیس برای نشان دادن اعتراض خود به عدم رعایت مقتضی حقوق دولت ساحلی در استخراج و بهره‌برداری از منابع منطقه انحصاری اقتصادی منتهی شده است. رعایت حقوق دولت ساحلی در بهره‌برداری از منابع منطقه انحصاری اقتصادی بی‌ارتباط با حق آزادی دریانوردی کشتی‌های خارجی در این مناطق نیست. کشتی‌رانی سایر دولت‌ها نباید مانع اعمال حق حاکمیت دولت ساحلی در مناطق دریایی تحت صلاحیت شود. سایر دولت‌ها مکلف به توجه مقتضی به حقوق و تکالیف دولت ساحلی در مناطق دریایی هستند. براساس تفسیر دولت روسیه از حق اعتراض مسالمت‌آمیز، اگر برخورداری از این حقوق با رفتارهای خشونت‌آمیز، ممانعت از فعالیت‌های قانونی و نقض حقوق دولت ساحلی توأم باشند، دیگر جنبه قانونی و مسالمت‌آمیز منطبق با آموزه‌های حقوق بین‌الملل ندارند.

دولت روسیه اقدام فعالان گرین‌پیس را مُخل فعالیت‌های فراساحلی تلقی می‌کند و به دستگیری آنها و توقیف کشتی می‌پردازد. ذیل اتهام دزدی دریایی آقرار بازداشت آنها برای دو

ماه صادر می‌شود. دزدی دریایی جرمی بین‌المللی است که دشمن همهٔ انسان‌ها تلقی می‌شود (سبحانی‌فر و نبوی، ۱۳۹۲: ۱۲۶). دزدی دریایی تهدید علیه امنیت، آزادی دریانوردی و خشونت است که تا حد زیادی با مفهوم تروریسم دریایی انطباق دارد. انگیزه‌های سیاسی ناشی از فعالیت‌های نامشروع دریایی موجد تروریسم دریایی است (کریمی‌پاشاکی، یحیی‌پور و کاظمی‌پور، ۱۳۹۵: ۶۷). با این همه ناکارآمدی کنوانسیون در مقابله با دزدی دریایی یکی از چالش‌های اصلی حقوق دریاهای است. در حالی که کشتی در حین دزدی دریایی تابعیت خود را حفظ می‌کند و تحت مسئولیت دولت صاحب‌پرچم است، لیکن صلاحیت جهانی رسیدگی به جرم دزدی دریایی بر اساس آموزه‌های حقوق بین‌الملل عرفی در نظر گرفته شده است. هر کشور عضو کنوانسیون در دریاهای آزاد یا هر جای دیگر خارج از صلاحیت دولت‌ها می‌تواند کشتی راهزن یا کشتی که با راهزنی گرفته شده و تحت کنترل راهزنان است را توقیف و اشخاص دخیل در آن را دستگیر و اموال در کشتی را توقیف کند.^۱ این صلاحیت برای هر کشور عضو کنوانسیون در منطقهٔ انحصاری اقتصادی نیز وجود دارد.^۲

خشونت و غارت با اهداف شخصی در دریاهای آزاد ذیل عنصر مادی دزدی دریایی است که از سوی خدمهٔ یک کشتی علیه کشتی دیگر صورت می‌گیرد.^۳ لیکن سکوی نفتی مشمول این تعریف نیست. عمل فعالان زیست‌محیطی گرین‌پیس به دلیل عدم توجه به یک کشتی دیگر مشمول تعریف جرم دزدی دریایی نیست.^۴ صرف‌نظر از اینکه کنترل فعالیت‌های سکوی نفتی یا توقف کامل فعالیت دولت ساحلی در بهره‌برداری از منابع دریاهای از اهداف فعالان گرین‌پیس نبوده است. هدف فعالان زیست‌محیطی این بوده است که دولت ساحلی فعالیت‌های فراساحلی خویش را محدود کند، تا حدی که خطرهای احتمالی آن کاهش یابد. البته این به معنای جواز مداخلهٔ آنها در امور سکوی نفتی نیست. عملیات آنها با هر انگیزه‌ای به اخلال در فعالیت سکوی نفتی دولت ساحلی منجر شده است. فعالیت آنها با قصد صلح‌جویانه یا غیرصلح‌جویانه، باید با واکنش دولت ساحلی مواجه شود. لیکن در عین حال این وضعیت نیز مجوز اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی دولت روسیه نیست، در جایی که اولاً؛ این اقدام نسبت به تأسیسات بهره‌برداری از منابع غیرزنده صورت گرفته است و ثانیاً؛ اعمال صلاحیت کیفری بر این افراد از اختیارات دولت صاحب‌پرچم است. اگرچه ممکن است به نظر برسد خروج این افراد از کشتی نافه صلاحیت دولت صاحب‌پرچم و موجد صلاحیت برای دولت ساحلی است، لیکن این نظریه نیز مردود است، چراکه منطقهٔ فراساحلی از محدودهٔ قلمرو دریایی سرزمینی و تحت حاکمیت درون‌سرزمینی دولت

۱. ر.ک: مادهٔ ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاهای.

۲. ر.ک: مادهٔ ۵۸(۲) کنوانسیون حقوق دریاهای.

۳. ر.ک: مادهٔ ۱۵ کنوانسیون دریاهای آزاد (۱۹۵۸).

۴. ر.ک: مادهٔ ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای.

ساحلی خارج است. بنابراین تنها احتمال برای دولت ساحلی در استحقاق اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی در این شرایط جایی است که عامل مداخله‌کننده در فعالیت سکوی نفتی از اتباع وی باشد بنا به قراردادهای پیمانکاری در خدمت منافع دولت ساحلی باشد. به همین دلیل دادگاه ساحلی بعدها اتهام دزدی دریایی را به اخلال در نظم عمومی دولت ساحلی تبدیل می‌کند.^۱ در حالی که اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی براساس اتهام اولیه (دزدی دریایی) و به موجب اصل صلاحیت جهانی است.^۲ اما اتهام اصلی فعالان زیست‌محیطی در این پرونده دزدی دریایی نیست. به تبع این تغییر رویکرد، اعمال صلاحیت دولت ساحلی نسبت به تعقیب جرم مذکور نیز تحت‌الشعاع قرار می‌گیرد. صرف‌نظر از اینکه دولت هلند معتقد است که بازداشت فعالان زیست‌محیطی و خدمه کشتی در نتیجه نقض مقررات در زمینه آلودگی زیست‌محیط دریاهای یا صید غیرمجاز منابع زنده دریایی نبوده است. دستگیری و بازداشت خدمه و فعالان زیست‌محیطی برای اقدامی است که مقررات کنوانسیون حق اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی را در نظر نگرفته است. از این رو بازداشت‌شدگان باید حسب مقررات ماده ۲۹۲ کنوانسیون بلافاصله آزاد شوند.

رویه قضایی دیوان داوری و دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای

رسیدگی حقوقی به اختلافات بین‌المللی از مهم‌ترین و قاطع‌ترین شیوه‌های حل مسالمت‌آمیز اختلافات است. روش‌های مسالمت‌آمیز حل و فصل اختلافات بین‌المللی جزئی از حقوق بین‌الملل معاهدات است (مدنی، ۱۳۹۲: ۱۲۳). دولت روسیه و هلند هر دو عضو کنوانسیون هستند. هر دو دولت اعلامیه‌های مربوط به تبادل نظر به منظور حل اختلاف را تصویب کرده‌اند. از این رو هر دو دولت به مقررات بخش ۱۵ کنوانسیون ملتزم هستند. پذیرش صلاحیت اجباری دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای^۳ (از این پس دیوان) مستلزم صدور اعلامیه جداگانه نیست (Rieter, 2015: 604).

۱. اگرچه بعدها کلیه دستگیرشدگان براساس مصوبه عفو عمومی مجلس دولت روسیه به مناسبت بیستین سالگرد تصویب قانون اساسی روسیه پس از دو ماه بازداشت آزاد می‌شوند. در نتیجه بازداشت‌شدگان دارای تابعیت غیرروسی در مورخ ۲۹ دسامبر ۲۰۱۳ روسیه را ترک می‌کنند (ITLOS, 2013: 88). وضعیت بازداشت‌شده دارای تابعیت روسی مشخص نیست. در عین حال که بررسی وضعیت بازداشت‌شده دارای تابعیت روسی موضوع این نوشتار نیست، اگرچه آن هم نیز به نظر می‌رسد در شرایط مزایای ناشی از مسافرت با کشتی دارای تابعیت خارجی است، چراکه کشتی و تمام اشیا و انسان‌های درون آن یک واحد تحت تابعیت دولت صاحب‌پرچم تلقی می‌شود، ولو اینکه این افراد تابعیت کشور دیگری را داشته باشند. البته در این شرایط تئوری تعارض صلاحیت میان دولت صاحب‌پرچم با دولت متبوع خدمه نیز محتمل و قابل دفاع است که موضوع این نوشتار نیست.
۲. در عین حال که کشور هدف دزدی دریایی بر اساس صلاحیت مبتنی بر تابعیت مجنی‌علیه نیز می‌تواند براساس قوانین داخلی به این جرم رسیدگی کند (برای مطالعه بیشتر در این خصوص ر.ک: پوربافرانی، ۱۳۹۸: ۱۳).
۳. دیوان رکن قضایی مستقلی است که به موجب کنوانسیون تشکیل شده است تا به رسیدگی قضایی به اختلافات

کنوانسیون دربرگیرنده مقررات لازم برای حل اختلاف در سطح بین‌المللی است. پذیرش صلاحیت اجباری دیوان برای دولت‌ها با تصویب کنوانسیون مفروض است. دولت هلند صلاحیت دیوان را برای رسیدگی به اختلافات فی‌مابین با دولت عضو کنوانسیون پذیرفته است، مشروط بر اینکه دولت طرف اختلاف نیز چنین صلاحیتی را پذیرفته باشد. سابق بر این، صلاحیت دیوان از سوی اتحاد جماهیر شوروی براساس مقررات ماده ۲۹۲ کنوانسیون شناسایی و اعلام شده است. با وجود این دولت هلند ابتدا از دیوان به‌عنوان دیوان داور^۱ احراز موضوعات ذیل را تقاضا می‌کند که آیا دولت روسیه تعهداتش را نسبت به دولت هلند نقض کرده است؟ آیا دولت هلند مُحِقّ به اعمال حمایت دیپلماتیک از اتباع و مُحِقّ به درخواست خسارت از طرف خدمه و مسافران کشتی حامل پرچم خود صرف‌نظر از تابعیت آنهاست؟ آیا مسافران کشتی مُحِقّ به آزادی، امنیت و ترک خاک و مناطق دریایی دولت ساحلی هستند؟ اعتراض مسالمت‌آمیز در دریا بر اساس رویه دیوان داور شامل استفاده قانونی از دریا در راستای آزادی دریانوردی است (ITLOS, 2015: 123). حق بر اعتراض بخشی از آزادی بیان است که در معاهدات حقوق بشری بین‌المللی پیش‌بینی شده است (Wildhaber, 2005: 151). پس از آن دولت هلند با اتکا به مقررات ماده (۵) ۲۹۰ کنوانسیون از دیوان بین‌المللی صدور دستور اقدامات موقت در زمینه ۱. رفع توقیف کشتی و اجازه تردد کشتی از مناطق دریایی تحت صلاحیت دولت روسیه و اعطای آزادی دریانوردی به کشتی و ۲. آزادی فوری خدمه و مسافران کشتی و اجازه ترک خاک و مناطق دریایی تحت صلاحیت دولت روسیه به آنها را تقاضا می‌نماید (ITLOS, 2013: 34).

دولت روسیه مدعی است پس از تصویب کنوانسیون طی اعلامیه‌ای (۱۹۹۷) تصریح کرده است که فرایند رسیدگی براساس مقررات بخش ۲ فصل ۱۵ کنوانسیون از جمله الزام‌آور بودن آرای صادره در مورد اختلافات مربوط به اجرای قانون در مورد اعمال حقوق حاکمه را نمی‌پذیرد (ITLOS, 2013: 9). دولت روسیه قصد شرکت در دادرسی‌های دیوان را ندارد. این در حالی است که ماده (۱) ۲۹۰ کنوانسیون موجد صلاحیت اجباری دیوان بین‌المللی است. اظهارات دولت هلند علی‌رغم عدم حضور دولت روسیه در جلسه داور دیوان استماع می‌شود. دیوان بین‌المللی اعلام می‌کند که عدم حضور یک طرف دعوا یا ارسال لایحه مانع رسیدگی‌های دیوان نیست (Dolizze, 2014: 120) و دیوان را از صدور دستور اقدامات موقت باز نمی‌دارد (ITLOS, 2014: 77). موضوع

ناشی از تفسیر و بکارگیری مقررات کنوانسیون بپردازد. رسیدگی قضایی در دیوان در دو شکل حل اختلاف و صدور نظریه مشورتی صورت می‌گیرد.^۳ این‌رو دیوان نسبت به هر نوع اختلاف ناشی از حقوق دریاها شامل اختلافات مرزی دریایی، شیلات، آلودگی دریا، تحقیقات علمی دریایی صلاحیت دارد.

۱. دیوان داور براساس پیوست شماره ۷ کنوانسیون سازوکاری است موجد دادگاهی متشکل از پنج نفر عضو که سه نفر به‌طور مشترک از سوی اصحاب دعوا و دو نفر به‌صورت جداگانه از سوی هریک از طرف‌های دعوا انتخاب می‌شوند. در صورت عدم انتخاب از سوی طرفین دعوا سه داور مشترک توسط رئیس دیوان انتخاب می‌شوند.

حاضر ناشی از اختلاف نظر دولت‌های روسیه و هلند در مقررات کنوانسیون است (Guilfoyle and Miles, 2014: 273). از این رو دستور دیوان بر اقدامات موقت با توجه به شرایط و اوضاع و احوال برای حفظ حقوق طرفین اختلاف یا جلوگیری از صدمه جدی به محیط زیست دریا تا زمان صدور رأی نهایی ضروری است. بر این اساس قضات بلافاصله دستور می‌دهند که دولت روسیه به رفع توقیف کشتی و آزادی تمامی افراد بازداشت‌شده در قبال تودیع وثیقه اقدام کند (ITLOS, 2013: 105). از این منظر ورود به کشتی، دستگیری و بازداشت خدمه کشتی توسط مقامات دولت ساحلی غیرقانونی است. حتی دولت روسیه به سبب ایراد صدمات و خسارات مادی و معنوی به کشتی و خدمه آن باید خسارت بپردازد. این نتیجه‌گیری متأثر از مقررات کنوانسیون است که اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی در چنین شرایطی را اجازه نداده است. لیکن دولت روسیه بدون توجه به بایسته‌های مقررات کنوانسیون اقدام به اعمال صلاحیت کیفری فراسرزمینی به نحو معمول در دریای سرزمینی اقدام کرده است و اینک گرفتار تبعات ناشی از آن شده است. این وضعیت اگرچه می‌توانست فتح بایی برای یافتن پاسخ چگونگی عملکرد دولت روسیه در موارد مشابه باشد، لیکن تاکنون بدان پاسخی داده نشده است. در این شرایط به نظر می‌رسد دولت ساحلی باید همچنان محدود به مقررات کنوانسیون باشد.

نتیجه‌گیری

پرونده کشتی آرکتیک‌سانرایز بر اساس مکانیسم حل اختلاف پیش‌بینی شده در کنوانسیون در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها رسیدگی شده است. فعالان زیست‌محیطی سازمان بین‌المللی گرین‌پیس مدعی‌اند که استخراج نفت از سکوی نفتی پیرازلومنایا غیرقانونی و برای محیط زیست دریایی خطرناک است. واکنش دولت روسیه نسبت به فعالیت‌های کشتی آرکتیک‌سانرایز و خدمه آن علیه سکوی نفتی شامل ورود به کشتی، توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن غیرقانونی ارزیابی شده است، زیرا فعالیت غیرقانونی خدمه کشتی خارجی متوجه منابع زنده دریایی فراساحلی نبوده است تا اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی دولت روسیه براساس مقررات کنوانسیون توجیه شود. از این رو اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی دولت روسیه در این وضعیت منصرف از مقررات کنوانسیون در زمینه حق اعمال صلاحیت کیفری راجع به منابع زنده دریایی است. صرف‌نظر از اینکه برخی از اقدامات دولت روسیه در ایجاد محدودیت در مناطق ایمنی اطراف سکوی نفتی نیز برخلاف نص صریح مقررات کنوانسیون است، دولت روسیه در اطراف سکوی نفتی دو منطقه شامل منطقه امن به شعاع ۵۰۰ متر با ممنوعیت دریانوردی و منطقه با شعاع ۳ مایل دریایی با تلقی خطرناک بودن دریانوردی ایجاد کرده است. این در حالی است که ایجاد مناطق فراتر از ۵۰۰ متر مجاز نیست. علاوه بر این اقدامات فعالان

زیست‌محیطی نسبت به سکوی نفتی دولت روسیه هرگز به معنای تصاحب یا بهره‌برداری غیرمجاز از منابع منطقه انحصاری اقتصادی دولت روسیه نبوده است. از این رو نمی‌توان آن را مشمول تعریف دزدی دریایی و اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی بر اساس مقررات کنوانسیون دانست. بر این اساس دولت ساحلی حق انحصاری استخراج و بهره‌برداری از منابع منطقه انحصاری اقتصادی خویش را دارد و نسبت به ایجاد و فعالیت تأسیسات در این مناطق دارای صلاحیت کامل است، لیکن این به معنای حق اعمال صلاحیت کیفری آن نیست، در جایی که عامل آن از اتباع وی نیست.

اقدام فعالان زیست‌محیطی در این حوزه به معنای تغییر دادن رفتار دولت ساحلی در بهره‌برداری از منابع منطقه انحصاری اقتصادی تصور می‌شود. آزادی دریانوردی سایر کشورها در آب‌های ساحلی تابعی از حقوق و آزادی‌های دولت ساحلی است. صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم بر امور کشتی حامل پرچم در دریاهای آزاد تا جایی است که در معاهدات بین‌المللی و مقررات کنوانسیون مستثنا نشده باشند. یکی از این استثنائات حفظ حقوق و تعهدات دولت ساحلی است. چشم‌پوشی از صلاحیت انحصاری دولت ساحلی نسبت به امور تأسیسات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی به صلاحدید دولت ساحلی است. لیکن صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم بر امور کشتی حامل پرچم در منطقه انحصاری اقتصادی باید به نفع دولت ساحلی تعدیل شود. صلاحیت دولت ساحلی به معنای ممنوعیت یا مجازات کردن نیست، تا جایی که امنیت و منافع ملی وی به خطر نیفتد. از این رو دولت ساحلی به تحرکات غیرقانونی علیه تأسیسات فراساحلی واکنش نشان می‌دهد. اما این واکنش متکی به مقررات کنوانسیون نیست. از این رو، واکنش پیشگیری‌کننده و مدیریت‌کننده مانورهای خطرناک ارجح است. زیاده‌روی از مقررات کنوانسیون و اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی در تعارض با اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم کشتی خارجی به مسئولیت بین‌المللی دولت ساحلی و تعیین خسارات ناشی از آن منجر می‌شود.

مداخله سایر دولت‌ها در فعالیت معمول تأسیسات و تجهیزات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی سبب بروز خطرهایی برای تأسیسات یا زیست‌محیط دریاهای می‌شود. بنابراین در حالت عادی هرگونه مداخله سایر دولت‌ها در نحوه فعالیت دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی ممنوع است. صرف‌نظر از اینکه خطرهای ناشی از فعالیت دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی قبل از اینکه متوجه سایر دولت‌ها شود، متوجه دولت ساحلی و اتباع وی می‌شود که لاجرم موجب مسئولیت بین‌المللی است. در عین حال ممکن است دولت ساحلی در بهره‌برداری از منابع منطقه انحصاری اقتصادی خویش بدون رعایت مقتضی حقوق و تکالیف سایر دولت‌ها دست به اقدامات خطرناک برای زیست‌محیط دریاهای بزند. با وجود این ماهیت قانونی یا غیرقانونی بودن ورود فعالان زیست‌محیطی به سکوی نفتی دولت ساحلی مورد

رسیدگی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها قرار نگرفت، چراکه خواسته دولت هلند محدود به وضعیت حقوقی ورود مقامات دولت ساحلی به کشتی است. دولت روسیه هم با شرکت نکردن در جلسات دادرسی از طرح دعوای متقابل خودداری کرده است.

اخلال در آزادی دریانوردی در نتیجه اعتراض مسالمت‌آمیز در دریاها محتمل است، ولی این اعتراض در سطح دریاها باید به‌نحوی از سوی دولت ساحلی مدیریت شود که به مداخله در اعمال صلاحیت دولت صاحب‌پرچم منتهی نشود. در این شرایط دولت ساحلی بر اساس مقررات کنوانسیون حق دارد تدابیری علیه کشتی‌های خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی خویش اتخاذ کنند. با این همه مشخص نیست که دولت ساحلی با چه اقداماتی می‌تواند مانع از به‌خطر افتادن امنیت تأسیسات دور از ساحل یا فعالیت‌های ناخوشایند کشتی‌های خارجی یا فعالان زیست‌محیطی شود. اگر سازوکارهای پیشگیری‌کننده یا مدیریت رفتارهای خطرناک فعالان زیست‌محیطی کارساز نباشد، آیا دولت ساحلی مجاز به بازداشت مقطعی آنهاست؟ حل موضوعاتی مانند حدود صلاحیت دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی و مناطق امن در اطراف جزایر مصنوعی یا تأسیسات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی از حداقل‌های مورد انتظار از رسیدگی به این پرونده است. اگر دولت روسیه در جلسات رسیدگی به دعوای هلند شرکت می‌کرد و به‌صورت متقابل به طرح این موضوعات می‌پرداخت، شاید دیوان داوری یا دیوان بین‌المللی حقوق دریاها نیز مجبور به پاسخگویی به این ابهامات می‌بودند. به هر حال تجربه این پرونده نشان داده است که خالی کردن عرصه از سوی دولت روسیه هم به محکومیت آن منجر می‌شود و هم سبب می‌شود تا قضات رسیدگی‌کننده به دعوای هلند از ارائه راهکارهای جایگزین اقدامات روسیه برای موارد مشابه آتی دیگر دولت‌های ساحلی خودداری کنند. این وضعیت اگرچه مطلوب نیست، لیکن در جای خود تجربه‌ای است برای دولت‌هایی که در چنین شرایطی قصد شرکت در دادرسی‌های بین‌المللی را ندارند.

منابع

۱. فارسی

الف) کتاب‌ها

۱. پوربافرانی، حسن (۱۳۹۸)، *حقوق جزای بین‌الملل*، چ دوازدهم، تهران: جنگل.
۲. خالقی، علی (۱۳۹۸)، *آیین دادرسی کیفری*، ج ۱، چ سی‌ونهم، تهران: شهر دانش.

ب) مقالات

۳. سبحانی‌فر، محمدجواد؛ نبوی، مهدی (۱۳۹۲)، «تئوری تأسیس دادگاه بین‌المللی برای

- مبارزه با جرم دزدی دریایی»، *فصلنامه حقوق*، دوره ۴۳، ش ۴، ص ۱۲۸-۱۱۳.
۴. شاملو، باقر؛ سجادی، احمد (۱۳۹۷)، «چالش‌های نظام حقوق بین‌الملل معاصر در مبارزه مؤثر با دزدی دریایی»، *آموزه‌های حقوق کیفری*، ش ۱۵، ص ۹۳-۱۲۶.
۵. شیروی، عبدالحسین؛ شعبانی‌جهرمی، فریده (۱۳۹۶)، «بررسی وضعیت حقوقی دستگاه‌های حفاری فراساحلی»، *مطالعات حقوق تطبیقی*، دوره ۸، ش ۲، ص ۶۳۶-۶۰۷.
۶. صالحی، جواد (۱۳۹۵)، «نظریه مشورتی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها؛ تجلی تعهدات دولت صاحب‌پرچم راجع به صید غیرمجاز کشتی حامل پرچم وی در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ثالث»، *مجله اقیانوس‌شناسی*، ش ۲۸، ص ۱-۱۲.
۷. صالحی، جواد (۱۳۹۸)، «مسئولیت جبران خسارت به محیط زیست منطقه اعماق دریاها در حقوق بین‌الملل عرفی و رویکرد متناقض شعبه حل اختلاف بستر دریاها»، *فصلنامه مطالعات حقوق عمومی*، دوره ۴۹، ش ۱، ص ۱۹۵-۲۱۱.
۸. کریمی‌پاشاکی، سجاده؛ یحیی‌پور، محمدصادق؛ کاظمی‌پور، علی (۱۳۹۵)، «تأثیر دزدی دریایی بر امنیت مناطق دریایی کشور سومالی»، *نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی*، ش ۳، ص ۸۴-۶۷.
۹. مدنی، ضیاءالدین (۱۳۹۲)، تنوع در راهکار یا پیچیدگی در ساختار، روش‌های مسالمت‌آمیز حل‌وفصل اختلافات بین‌المللی حادث در نتیجه انجام فعالیت‌های تحقیقاتی علمی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد حقوق دریاها، *مجله علوم و فنون دریایی*، دوره ۱۲، ش ۲، ص ۸۰-۶۶.
۱۰. میرحسینی، مجید؛ خامسی‌پور، فرسیما (۱۳۹۳)، «قانون حاکم بر دعاوی مسئولیت مدنی ناشی از تخریب محیط زیست در حقوق اتحادیه اروپا و ایران»، *فصلنامه راهبرد*، ش ۷۳، ص ۹۲-۷۳.
۱۱. میرعباسی، باقر؛ امیرشعبانی، ابوطالب (۱۳۹۶)، «وضعیت سوخت‌رسانی در منطقه انحصاری اقتصادی و سایر مناطق دریایی با تکیه بر رویه قضایی دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها»، *مطالعات حقوق عمومی*، دوره ۴۷، ش ۲، ص ۲۷۹-۲۶۵.

۲. انگلیسی

A) Books

12. Caddell, Richard (2014), 'Platforms, Protestors and Provisional Measures: The Arctic Sunrise Dispute and Environmental Activism at Sea' in M. Ambrus, and R. A. Wessel (ed), *Netherlands Year Book International Law*, Vol. 45, Cambridge University Press.
13. Peiris, Nuwan (2015), 'Arctic Sunrise from Itlos: The Arctic Surprise and in Search of a Balanced Order' in Chircop, A., and Coffen-Smout S., (ed), *Ocean Year Book*, No. 29, Martinus Nijhoff Publishers.
14. Wildhaber, Luzius (2005), Aspects of the Freedoms of Expression and Association Under the European Convention in Human Rights: in Sergio A

Fabris (ed), *Trends in the International Law of Human Rights, Studies in Honour of Professor Antônio Cançado Trindade*, Vol. 3, Oxford University Press.

B) Articles

15. Beckman, Robert (2014), "UNCLOS part XV and the South China Sea", in; Jayakumar, S.; Tommy Koh, Robert Beckman (eds), *The South China Sea Disputes and Law of the Sea*, Edward Elgar Publishing Limited, pp. 229-264.
16. Dolidze, Anna (2014), "The Arctic Sunrise and NGOs in International Judicial Proceedings", *American Society of International Law*, No. 18, Vol.1, pp. 111-123.
17. Farnell, Gian M. (2014), "Back to *Lotus*? A Recent Decision by the Supreme Court of India on an Incident of Navigation in the Contiguous Zone", *International Community Law Review*, Vol. 16, pp. 106-122.
18. Guilfoyle, Douglas & Cameron A. Miles (2014), 'Provisional Measures and the MV Arctic Sunrise', *American Journal of International Law*, No. 108, Vol.2, pp. 271-287.
19. Laina, Eustathia (2015), "The "Arctic Sunrise" Case Provisional Measures Ordered", *Environmental Policy and Law*, No. 45-46, pp. 266-269.
20. Rieter, Eva (2015), "Introductory note to the "Arctic Sunrise"; Case (Netherlands/Russia)(Itlos)", *International Legal Materials*, No. 53, Vol.4, pp. 603-619.

B) Cases and Documents

21. Greenpeace International (2013), *Amicus Curiae Submission by Stitching Greenpeace Council*, Available at: www.greenpeace.org/international/Global/international/briefings/climate/2013/ITLOS-amicus-curiae-brief-30102013.Pdf.
22. International Maritime Organization (2010), Assuring Safety during Demonstrations, Protests or Confrontations on the High Seas, Resolution No. MSC.303 (87), Available at: [https://www.navcen.uscg.gov/pdf/marcomms/imo/msc_resolutions/MS303\(87\).pdf](https://www.navcen.uscg.gov/pdf/marcomms/imo/msc_resolutions/MS303(87).pdf).
23. International Tribunal for the Law of the Sea (2013), Arctic Sunrise Case, Netherlands v. Russia, Case No. 22, Order of 22 Nov. 2013, Available at: http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.22/Order/C22_Ord_22_11_2013_orig_Eng.pdf.
24. International Tribunal for the Law of the Sea (2014), Arctic Sunrise Arbitration, Netherlands v. Russia, Award on Jurisdiction, Case No. 2014-02, Available at: www.pcacases.com/web/sendAttach/1325.
25. International Tribunal for the Law of the Sea (2015), Arctic Sunrise Arbitration, Netherlands v. Russia, Award on the Merits, Case No. 2014-02, Available at: www.pcacases.com/web/sendAttach/1438.
26. International Whaling Commission (2011), Resolution on Safety at Sea, No. 2011-2. Available at: www.iwc.int.
27. Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation (2013), Certain legal Issues Highlighted by the Action of the Arctic Sunrise against Prirazlomnaya Platform.