



Human Rights in the Light of the International Court of Law of the Sea

Hajar Rae Dehghi

PhD Candidate in Public International Law,
Allamah Tabatabaei University, Tehran, Iran
H_raee@yahoo.com

Abstract

The presence of ships and people in the sea raises the issue of compliance with the principles and rules of human rights by coastal countries and port owners, especially when ships are seized or people are in danger at sea. One of the most important related fields of international law in this field is the law of the seas. The law of the seas has a history as old as being at sea, however, little attention has been paid to the ability to apply and enforce human rights rules at sea. Yet, important documents on the law of the sea, including the Convention on the Law of the Sea, have paid attention to the application of human rights rules at sea. Many commentators have argued that some of the provisions of the Convention on the Law of the Sea embody human rights principles that have not been effectively used to their full potential to date. Although the identification and implementation of human rights rules in the light of the principles and rules of the law of the sea is somewhat difficult and complicated, nevertheless, the Convention on the Law of the Sea has also approved human rights rules in some of its provisions. It is an important issue whether people at sea have human rights and whether governments are obliged to protect these rights and ensure that people enjoy these rights. This article discusses the human rights considerations in the Convention on the Law of the Sea and the judicial procedure of the International Court of Law of the Sea in this field.

Keywords: international law of the sea, human rights, international court of law of the sea, obligation to provide assistance, obligation to rescue

Received: 08/February/2022

Accepted: 03/July/2022

ISSN: 2783-3631

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پروپوزیشن گاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی

حقوق بشر در آئینه دیوان بین‌المللی حقوق دریاها

دانش‌آموخته دکتری حقوق بین‌الملل عمومی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران
H_raee@yahoo.com

هاجر راعی دهقی

چکیده

حضور کشتی‌ها و انسان‌ها در دریاها، مسئله‌ی رعایت اصول و قواعد حقوق بشری از سوی کشورهای ساحلی و صاحب بندر، به خصوص در زمان توقیف کشتی‌ها و یا در خطر بودن افراد در دریا را مطرح می‌کند. یکی از مهم‌ترین حوزه‌های مرتبط حقوق بین‌الملل در این زمینه حقوق دریاها است. حقوق دریاها به قدمت حضور در دریا تاریخچه دارد، با این وجود توجه کمی به قابلیت اعمال و اجرای قواعد حقوق بشری در دریا شده است. با این حال اسناد مهم حقوق دریاها از جمله کنوانسیون حقوق دریاها به اعمال قواعد حقوق بشری در دریا توجه داشته‌اند. بسیاری از مفسران استدلال کرده‌اند که برخی از مقررات کنوانسیون حقوق دریاها متضمن اصول حقوق بشری است که تا به امروز به طور موثری از ظرفیت‌های موجود در آن استفاده نشده است. اگرچه شناسایی و اجرای قواعد حقوق بشری در پرتو اصول و قواعد حقوق دریاها تا حدی سخت و پیچیده است، با این حال کنوانسیون حقوق دریاها در برخی مقررات خود به تایید قواعد حقوق بشری نیز پرداخته است. این مساله مهم است که آیا افراد حاضر در دریا از حقوق بشر برخوردارند و این که آیا دولت‌ها موظف به حمایت از این حقوق و تضمین برخورداری افراد از این حقوق هستند. در این نوشتار به ملاحظات حقوق بشری در کنوانسیون حقوق دریاها و رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در این زمینه پرداخته خواهد شد.

کلید واژه‌ها: حقوق بین‌الملل دریاها، حقوق بشر، دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، تعهد به ارائه کمک، تعهد به نجات.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مقدمه

افراد همواره در دریاها قربانی نقض‌های شدید حقوق بشر بوده‌اند. موضوع قابل توجه این است که علت این اتفاق به دلیل فقدان حمایت‌های قانونی به موجب حقوق بین‌الملل نیست، حقوق افراد در دریاها تحت رژیم‌های مختلف حقوقی همچون حقوق دریاها، حقوق بشر و حقوق کار مورد شناسایی قرار گرفته است. این نقض‌ها بیشتر به دلیل شیوه‌ی تعامل این رژیم‌ها با یکدیگر اتفاق افتاده که اغلب اعمال یکدیگر را تضعیف می‌کنند. محدودیت‌های بندری تنها یک نمونه از مواردی است که نشان می‌دهد چگونه دولت‌ها با اعمال قانونی یک حق به موجب حقوق دریاها از تعهدات حقوق بشری دیگر سرباز می‌زنند. این موضوع، مستلزم بازنگری در حقوق و تکالیف دولت‌ها طبق حقوق بین‌الملل در دریاها می‌باشد تا رویکردی را ایجاد نماید که دولت‌ها قادر به حمایت سیستماتیک از حقوق بشر در دریاها، نمایند.

تهدیدات معاصر نسبت به اقیانوس‌ها که مهم‌ترین چالش برای دولت‌ها است عبارتند از حمل و نقل و مسائل امنیتی، قاچاق مواد مخدر، دزدی دریایی، ماهیگیری بی‌رویه و غیرقانونی، مهاجرانی که در دریای مدیترانه غرق می‌شوند، پناهندگان، مسئله آلودگی و... علیرغم تهدیدات موجود برخی کشورها تفسیر محدودی ارائه می‌دهند و اعتقاد دارند مقررات بین‌المللی حقوق بشری در خصوص افرادی که خارج از قلمرو صلاحیتی دولت‌ها هستند، اعمال نمی‌شود. این دیدگاه منجر به نقض اساسی حقوق بشر است. معاهدات حقوق بشری نه تنها در قلمرو کشورهای عضو اعمال می‌شود، بلکه این تعهدات دولت‌ها را ملزم به اجرا در دریاها و اقیانوس‌ها می‌نماید (Ndiaye, 2019: 276).

شایان ذکر است مسئله‌ی رعایت حقوق بشر در خصوص مرتکبان دزدی دریایی نیز مطرح است. که کشورها تمایل چندانی برای اختصاص این حقوق به این متهمان از خود نشان نمی‌دهند. رعایت حقوق بشر در فرایند مقابله کیفری با مرتکبان دزدی دریایی با چالش‌هایی از قبیل رعایت مهلت معقول بازداشت و نگهداری متهمان در عرشه کشتی، مقام صادرکننده قرار بازداشت افراد دستگیرشده و محاکمه متهمان به دزدی دریایی در کشور ثالث مواجه است (کاظمی، ۱۳۹۸: ۳۱).

امروزه عصر عمومیت و کلیت در حقوق بین‌الملل رخت بر بسته است. آموزش و اجرای حقوق بین‌الملل تخصصی شده و به زیرشاخه‌های گوناگونی از جمله حقوق دریاها، حقوق بین‌الملل اقتصادی، حقوق بین‌الملل بشردوستانه و حقوق بشر تقسیم شده است. این حقیقت که زیرشاخه‌های حقوق بین‌الملل دارای منابع، مکانیسم‌های اجرا، دادگاه‌ها و دیوان‌های مختص به خود می‌باشند، این ایده را پرورش می‌دهد که رژیم‌های خودبسنده فوق‌الذکر از حقوق بین‌الملل جدا هستند. همان‌گونه که کمیسیون حقوق بین‌الملل در مطالعه خود اظهار داشته، چندپارگی حقوق بین‌الملل احتمال تعارض میان نرم‌ها و رژیم‌های موجود در حقوق بین‌الملل را به وجود می‌آورد (ILC, 2006).

پذیرفته شده که ماهیت اصلی و مسائل مطرح در حقوق دریاها از ملاحظات انسانی جدا نیست و حقوق دریاها مستعد توسعه و گسترش حقوق بشر است. در حقیقت، ابزارها و نهادهای مختص به حقوق دریاها نه تنها ارتباط مستقیمی با حقوق بشر برقرار می‌کنند، بلکه در برخی از موارد رعایت ملاحظات حقوق بشری الزامی است. (Coppens, 2013:179)

در خصوص رژیم‌های خودبسندۀ این ایده که قواعد و شاخه‌های تخصصی حقوق جدای از حقوق بین‌الملل عام هستند وجود دارد. با این حال امروزه پذیرفته شده که هیچ رژیم کاملاً خودبسندۀ نیست. تمامی رژیم‌هایی که ادعا می‌شود خودبسندۀ هستند از جمله، حقوق دریاها به نوعی با حقوق بین‌الملل عام در ارتباط هستند. از این رو شاخه‌های گوناگون حقوق بین‌الملل از جمله حقوق دریاها و حقوق بشر با یکدیگر ارتباط مستقیمی دارند. بنابراین می‌توان از اجرای قواعد حقوق بشر در حوزه حقوق دریاها سخن گفت.

۱- حقوق دریاها و قابلیت اجرای قواعد حقوق بشری

علیرغم آن که حقوق دریاها یک رژیم دولت محور است و در آن دولت‌ها دارای حقوق و تکالیف هستند، با این حال افراد ممکن است به عنوان منتفعان حقوق دریاها در نظر گرفته شوند. اگرچه حقوق دریاها به ملاحظات انسانی می‌پردازد اما حقوق دریاها از تکالیف دولت‌ها، نه از حقوق افراد صحبت می‌کند. با این حال در مواردی همچون جابه‌جایی پناهندگان، حمل بردگان، رفتار غیرانسانی و تحقیر آمیز با خدمه کشتی، نیاز به حمایت از حقوق بشر افراد در دریا همچون خشکی وجود دارد. این مساله مهم است که آیا افراد حاضر در دریا از حقوق بشر برخوردارند و این که آیا دولت‌ها موظف به حمایت از این حقوق و تضمین برخورداری افراد از این حقوق هستند. این امر تنها با بررسی همزمان قواعد و اصول حقوق دریاها و حقوق بشر امکان‌پذیر است. رابطه میان این دو حوزه به بررسی عناصر اصلی این دو حوزه از حقوق بین‌الملل بستگی دارد. تمامی افراد حاضر در دریا از حقوق بشر برخوردار هستند و محتوا و اجرای حقوق بشر به دلیل ویژگی‌های خاص افراد از جمله دریانورد، دزد دریایی، مهاجر یا مسافر بودن تغییری نمی‌کند (Papanicolopulu, 2014:511). اسناد بسیاری موجود است که به حقوق افراد حاضر در دریا یا به تعهدات دولت‌ها در خصوص حمایت از افراد حاضر در دریا می‌پردازد. این اسناد در دو حوزه حقوق بشر و حقوق دریاها قرار دارند.

۱-۱- اسناد حقوق بشری

در حوزه حقوق بشر، حق حیات، حق رهایی از شکنجه، آزادی از بردگی حقوقی هستند که افراد به موجب حقوق بشر عرفی از آن‌ها برخوردار هستند. معاهدات جهانی حقوق بشری نیز لیستی از حقوق بشر قابل اجرا در خصوص تمامی افراد ارائه نموده‌اند که برجسته‌ترین اسناد جهانی در این زمینه میثاق‌های جهانی حقوق مدنی، سیاسی و اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی هستند. این دو سند جهانی، حقوقی همچون حق حیات، ممنوعیت شکنجه، ممنوعیت برده‌داری، حق آزادی فردی، برخورداری از محاکمه منصفانه و آزادی اندیشه و... را تدوین کرده‌اند. با کمی تعمق می‌توان پذیرفت تمامی حقوق مندرج در اسناد حقوق بشری و به ویژه حقوق بشر عرفی در حوزه حقوق دریاها نیز قابل اعمال هستند.

کرامت ذاتی انسان‌ها سبب می‌شود که دغدغه رعایت حقوق بشر در تمام مراحل دستگیری، دوران بازداشت و حتی پس از محکومیت نیز وجود داشته باشد. به منظور برگزاری یک دادرسی عادلانه و تضمین حقوق متهم در تمام

این مراحل، اسناد حقوق بشری (از جمله کنوانسیون اروپایی حفاظت از حقوق بشر و آزادی‌های اساسی) و میثاق‌های بین‌المللی (از جمله میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی) در مواد مختلف خود به این مسئله پرداخته‌اند (کاظمی، ۱۳۹۸: ۳۲).

بیشتر معاهدات حقوق بشری یک نهاد ناظر برای اجرای معاهدات حقوق بشری ایجاد می‌کنند که این نهادها حتی می‌توانند نقش دادگاه بین‌المللی را در خصوص اجرای قواعد حقوق بشر بازی کنند. برای مثال کمیته‌ی حقوق بشر مثالی از این نهادها ناظر است. اما نهادهای ناظر قوی‌تر در اسناد منطقه‌ای حقوق بشری تعبیه شده‌اند، از جمله دادگاه اروپایی حقوق بشر دادگاه آمریکایی حقوق بشر. با این حال هیچ کدام از معاهدات حقوق بشری به طور خاص به مسأله‌ی افراد حاضر در دریا و یا مسائل خاص حقوق بشری مطرح در دریا نپرداخته‌اند (Papanicolopulu, 2014:514). اما به دلیل ماهیت عام حقوق بشری و تدوین این حقوق بدون در نظر گرفتن نژاد، جنسیت، زبان و مذهب، می‌توان ادعا کرد، این حقوق در خصوص افراد حاضر در دریا نیز قابل اعمال است.

۱-۲- اسناد مرتبط با حقوق دریاها

تا به امروز توجه کمی به اصول حقوق بشری در چارچوب حقوق بین‌الملل دریاها شده است. اگرچه کنوانسیون حقوق دریاها یک سند حقوق بشری خاص نیست اما برخی از مواد این کنوانسیون اصول حقوق بشری را دربردارند که تا به امروز به طور موثری از ظرفیت‌های آن‌ها استفاده نشده است. کنوانسیون حقوق دریاها یک سند جهانی است که خواستار گسترش منافع بشریت از طریق تنظیم قواعد حقوقی حاکم بر دریاها و اقیانوس‌ها است، تا ارتباطات بین‌المللی آسان، از منابع دریایی به طور مساوی استفاده و از منابع زنده حفاظت و از محیط زیست دریایی حمایت و حفاظت شود و همچنین استفاده مسالمت‌آمیز از دریاها و اقیانوس‌ها گسترش یابد (UNCLOS, Preamble: Pars. 4-5). برخی از حقوق مشترکی که در این کنوانسیون ترویج یافته، از جمله «میراث مشترک بشریت» در راستای منافع بشریت و حقوق بشری صورت گرفته است. همچنین اشیای باستانی و تاریخی یافت شده در دریا بایستی مورد حمایت قرار گیرند (Coppens, 2013:179).

کمک‌رسانی به افراد در حالت اضطرار در دریا از اصول اولیه حقوق دریاهاست. فرمانده کشتی، دولت صاحب پرچم آن و دولت ساحلی واقع در منطقه تجسس و نجات در این ارتباط دارای تعهدات بین‌المللی هستند. تعهد دولت به یاری رساندن در دریا متکی بر قواعد و اصول مرتبط حقوق بین‌الملل عام است. برخی از این قواعد و اصول در معاهده‌های بین‌المللی مرتبط، شامل کنوانسیون حقوق دریاها، کنوانسیون ایمنی جان افراد در دریا، کنوانسیون جستجو و نجات و دستورالعمل سازمان بین‌المللی دریانوردی آورده شده‌اند. هرچند که برخی معتقدند چارچوب حقوقی تعهد دولت صاحب پرچم به جستجو و نجات افراد در دریاها فقط در مقررات ماده‌ی ۹۸(۲) کنوانسیون حقوق دریاها پایه‌ریزی شده است (صالحی، ۱۴۰۰: ۳۳۴).

در رابطه با حمایت از افراد، کنوانسیون مقرر می‌دارد، دولت‌ها از جابه‌جایی برده تحت پرچم خود ممانعت به عمل آورند و این عمل را مجازات نمایند. در صورتی که برده در دریای آزاد و منطقه انحصاری اقتصادی به هر کشتی با هر پرچمی پناهنده شود، آزاد خواهد شد (UNCLOS, Article 73). مثال بارز دیگر ماده‌ی ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاها با عنوان (وظیفه ارائه کمک) است.^۱ تعهد به کمک به افراد در خطر یا کسانی که در دریا گم شده‌اند یکی از قدیمی‌ترین سنت‌های موجود در حوزه‌ی حقوق دریاها است. در طول قرن‌ها دریانوردان اقدام به کمک به افراد در خطر در دریا می‌نمودند و این را جزو وظایف خود می‌دانستند. امروزه این مسئله فراتر از یک تعهد اخلاقی صرف و در معاهدات بین‌المللی مربوط به دریا تدوین شده است (Cacciaguidi-Fahy, 2007: 1).

هرچند این ماده ناظر به وضعیت‌های موجود در دریای آزاد است، با این حال یاری رساندن در منطقه انحصاری و اقتصادی و دریای سرزمینی یک وظیفه تلقی شده است (UNCLOS, Articles 58 and 18). اعمال گوناگونی یاری کردن تلقی می‌شوند از جمله یدک کشیدن کشتی به مکانی امن، نجات دادن کشتی به زمین نشسته، خاموش کردن کشتی که دچار آتش‌سوزی شده، فراهم آوردن غذا و تجهیزات، نجات کشتی مفقود شده، کمک‌های امنیتی و یا توصیه‌های دریانوردی. این نکته را باید در نظر داشت که تعهد کشور صاحب پرچم و دریانوردان به یاری رساندن، یک تعهد به وسیله است نه تعهد به نتیجه. عنصر اساسی این است که تعهد به یاری رساندن در مورد هر فردی فارغ از جنس، نژاد، مذهب، ملیت وجود دارد. بنابراین با اجرا نکردن این تعهد با در نظر گرفتن مواردی همچون بی‌تابیتی، وضعیت افراد، شیوه حمل و نقل آن‌ها و یا تعداد افراد، این تعهد انجام نشده تلقی خواهد شد، بنابراین اجرای این تعهد حتی در خصوص مهاجران غیرقانونی نیز گسترش می‌یابد. تعهد موجود در این ماده، ریشه در حقوق بین‌الملل عرفی دارد. عبارت پردازی بند دوم ماده ۹۸ اشاره دارد که دولت ساحلی باید سطح مقبولی از تحقیق و نجات را گسترش دهد. در حقیقت سرویس‌های تحقیق و نجات باید از ویژگی کافی و کارا بودن برخوردار باشند. (Coppens, 2013: 186). از ماده‌ی ۹۸ (۲) کنوانسیون حقوق دریاها تحت عنوان «حق بر نجات در دریا» تعبیر شده است. بنابراین نجات افراد در موقعیت‌های اضطراری در دریاها از تعهدات دولت ساحلی است. الزام فرمانده سایر کشتی‌ها به لحاظ حضور مستمر در دریاها، چیزی از مسئولیت و تعهد دولت ساحلی نمی‌کاهد (صالحی، ۱۴۰۰: ۳۴۵).

همان‌گونه که ملاحظه شد حقوق بشر و حقوق دریاها امروزه دارای ارتباط تنگاتنگی هستند و دلیل آن دو مسئله است. مسئله اول عبارت است از توجه گسترده برخی از پرونده‌های مطرح در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها به اشخاص حاضر در دریا و همچنین توجه رسانه‌ها به این موضوع است. بازداشت، رسیدگی قضایی و محاکمه اشخاصی که مرتکب دزدی دریایی شده‌اند با این مسئله روبه‌رو است که آیا حقوق بشر در مورد آن‌ها اعمال می‌شود. علاوه بر این

۱. هر کشور از ناخدای کشتی حامل پرچم خود خواهد خواست تا حدی که خسارت جدی به کشتی وارد نیاید، خود یا خدمه یا مسافران وی: الف) به هر کس که در دریا پیدا می‌شود و در خطر گم شدن است کمک کنند. ب) تا حدی که از او به طور متعارف انتظار می‌رود با تمام سرعت ممکن به نجات شخص در حال اضطرار که از نیاز او به کمک مطلع شده، بشتابند. ج) بعد از یک تصادف، به کشتی دیگر و خدمه و مسافران کمک کنند، و در موارد ممکن، کشتی دیگر را از نام کشتی خود، بندر ثبتش و نزدیک‌ترین بندری که به آن وارد خواهد شد، مطلع سازند. ۲. در ارتباط با ایمنی در و بالای دریا، هر کشور ساحلی سرویس کافی و موثر برای جست‌وجو و نجات تشکیل و اداره خواهد کرد، و در مواردی که اوضاع و احوال چنین اقتضا می‌کند، از طریق ترتیبات منطقه‌ای متقابل، با کشورهای همسایه برای این منظور همکاری خواهد نمود.

رفتار بسیاری از کشورهای ساحلی در مورد مهاجران و پناهندگانی که قصد ورود به خاک آن کشورها را دارند همراه با رعایت استانداردهای حقوق بشری است. مسئله دوم عبارت است از افزایش رسیدگی‌های حقوقی با موضوع رفتار یک دولت با افراد حاضر در دریا نزد دادگاه‌ها و دیوان‌های بین‌المللی است. این گونه است که نقش قضات بین‌المللی در توسعه مکانسیم‌های تضمین و اجرای حقوق بشر در دریا برجسته می‌شود (Papanicolopulu, 2013: 535).

ادغام ملاحظات حقوق بشری در فعالیت‌های مرتبط با دریا و افراد حاضر در دریا هیچ گونه تعارض رسمی میان حقوق بین‌الملل دریاهای و حقوق بشر ایجاد نمی‌کند، بلکه منجر به تضمین اجرای قواعد ناشی از این دو شاخه از حقوق بین‌الملل می‌شود. این رفتار ویژه که به صورت گسترده‌ای در دکترین نیز قابل مشاهده است، با معاهدات مربوط به این دو شاخه از حقوق بین‌الملل مرتبط است. در حقیقت، اسناد حقوقی مربوط به یک شاخه از حقوق بین‌الملل معمولاً در مواردی همچون مورد بالا (تعارض‌های احتمالی) ساکت هستند. بنابراین میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی و میثاق بین‌المللی حقوق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی به حوزه دریا اشاره‌ای نداشته‌اند. این مسئله در مورد باقی معاهدات حقوق بشری از جمله معاهدات منطقه‌ای حقوق بشر مانند کنوانسیون حقوق بشر آمریکایی نیز صادق است. از سوی دیگر کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲، معاهده‌ای که بیشتر فعالیت‌های دریایی را تنظیم کرده به حقوق بشر اشاره‌ای نکرده است و به طور معمول به عنوان یک سند حقوق بشری در نظر گرفته نمی‌شود (Oxman, 1998: 400). حمایت از افراد در دریا و رعایت حقوق بشر در مورد آن‌ها موضوع مذاکرات کنفرانس سوم ملل متحد در خصوص حقوق دریاهای نبود.

با این حال قضات دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در رعایت قواعد حقوق بشر مشارکت داشته‌اند. رویه دیوان حاکی از آن است که نه تنها حقوق بشر با حقوق دریاهای در تعارض نیست بلکه رسیدگی‌های قضایی بر حقوق افراد موثر است و از آن حقوق حمایت به عمل می‌آید. نتیجه دیگر این امر گسترش مفهوم صلاحیت مطابق با معاهدات حقوق بشری است. این امر حمایت‌های گسترده و متحدالشکل از افراد را تضمین نموده است (Papanicolopulu, 2013: 536).

«قاضی تروز»^۱ به عنوان یک حقوق‌دان بین‌المللی و قاضی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در تصمیم‌گیری در خصوص پرونده «ام وی سیاگا»^۲ اعلامیه‌ای با این مضمون صادر نمود: «ملاحظات بشردوستانه باید در حوزه حقوق دریاهای اجرا شود، همان گونه که در دیگر شاخه‌های حقوق بین‌الملل اجرا می‌شود. بنابراین با پرهیز از چندپارگی این دو حوزه، باید مسیر ادغام استانداردهای حقوق بشری در فعالیت‌های مرتبط با حقوق دریاهای را بیمود.» (M/V Saiga, 1999: para15) پروفسور تروز پس از آن این مسئله را نیز در برخی از نظرات جداگانه خود توسعه داده است. از این رو می‌توان از او به عنوان اولین کسی که به تعامل میان حقوق بشر و حقوق دریاهای توجه نموده است نام برد (Treves, 2010: 14).

1. Professor Tulio Treves.
2. M/V Saiga.

۱-۲-۱- ملاحظات حقوق بشری و مفهوم صلاحیت

دولت ساحلی حق دارد در مورد کشتی‌های خارجی متقاضی ورود به آب‌های داخلی یا تاسیسات بندری اقدامات لازم را به عمل آورد تا از نقض شرایط پذیرش و ورود کشتی‌ها جلوگیری شود. بر این اساس دولت ساحلی حق دارد برای جلوگیری از عبوری که بی‌ضرر نیست. اقدامات لازم محدودکننده یا جلوگیری‌کننده را به عمل آورد. از این منظر عبور کشتی‌های سازمان‌های غیردولتی که با توجه به نوع فعالیت آن‌ها بی‌ضرر تلقی نمی‌شوند، مشروط به کسب مجوز از دولت ساحلی است (صالحی، ۱۳۹۶: ۲۷). همان‌گونه که ذکر آن رفت، حقوق بشر در دریا نیز قابل اعمال است. در حالی که رعایت این ملاحظات برای دولت‌ها امر بدیهی است، اما کشورها تلاش بر این امر دارند تا تعهدات حقوق بشری خود را زمانی که فعالیت‌های خاصی در دریا انجام می‌شود، نقض نمایند. قواعد حقوق دریاها به منظور اجتناب از اجرای تعهدات حقوق بشری مورد پذیرش دولت‌ها، به صورت مناسبی تعبیر و تفسیر نشده‌اند. برای مثال دولت آمریکا به منظور اجتناب از بررسی اعمال ارتكابی خود اظهار داشت تعهدات حقوق بشری در مورد پناهندگانی که در دریا از ورود آن‌ها جلوگیری شده یا کسانی که در سرزمین دولت قرار ندارند قابل اعمال نیست. همچنین دولت ایتالیا به تعهدات خود مطابق با حقوق دریاها جهت نجات افراد در خطر در دریا ارجاع می‌دهد تا به طور زیرکانه‌ای از قابلیت اعمال کنوانسیون اروپایی حقوق بشر در رابطه با عملیات مرتبط با پناهندگان لیبیایی اجتناب کند. (ECHR, Judgment 2012: para 65)

در خصوص توسعه‌ی صلاحیت‌ها مطابق با معاهدات حقوق بشری، پذیرفته شده است که مبنای معتبری جهت اجرای معاهدات حقوق بشری در حقوق دریاها وجود دارد. این مسئله نه تنها در مورد صلاحیت‌های سرزمینی و در مورد حق دولت‌های ساحلی بر مناطق دریایی‌شان اعمال می‌شود، بلکه در مورد مبنای صلاحیتی با عناوین متفاوتی همچون دولت صاحب پرچم اعمال می‌شود. این امر نشان می‌دهد که مفهوم صلاحیت در حقوق دریاها با توجه به ملاحظات حقوق بشری قابل توسعه است.

۱-۲-۲- تعهد به ارائه کمک و نجات افراد در دریا

کمک‌های بشردوستانه در دریا، به نجات جان افراد در دریا کمک می‌کند و اصول حقوق بشری به عنوان مبنای آن در نظر گرفته می‌شوند، به خصوص حمایت از جان افراد و حق کرامت و رفتار انسانی از آن ناشی می‌شود. «کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها ۱۹۸۲»^۱، «کنوانسیون بین‌المللی نجات افراد در دریا ۱۹۷۴»^۲، کنوانسیون جستجو و نجات افراد در دریا ۱۹۷۹^۳، کنوانسیون نجات جان افراد در خطر ۱۹۹۶^۴ و کنوانسیون دریای آزاد ژنو ۱۹۵۸^۵ متضمن مقرراتی در خصوص کمک به افراد و کشتی‌های در خطر در دریا و رعایت اصول حقوق بشری هستند.

1. United Nations Convention on Law of the Sea Convention (1982).
2. International Convention for the Safety of Life at Sea (1974).
3. International Convention on Maritime Search and Rescue (1979).
4. International Convention on Salvage (1996).
5. Convention on The High Seas (1958).

تعهد به نجات جان افراد در حالت اضطرار مقرر در ماده ۹۸ (۱) کنوانسیون حقوق دریاهای آزاد است که با مقررات ماده ۵۸ (۲) کنوانسیون به منطقه انحصاری اقتصادی نیز قابل سرایت است (صالحی، ۱۴۰۰: ۳۵۲). ماده ۱۲ کنوانسیون دریای آزاد ژنو و ماده ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاهای به وظیفه کمک به افراد در خطر در دریا یا کسانی که در دریا گم شده‌اند می‌پردازد. مواد ۱۰ و ۲۳ کنوانسیون نجات جان افراد در خطر وظیفه کمک در خصوص دریافت هر نشانه‌ای مبنی بر در خطر بودن افراد در دریا را شناسایی می‌کند. ماده ۱۰ کنوانسیون نجات جان افراد در خطر تعهد کمک به هر فرد در خطر گم شدن در دریا را مقرر می‌دارد. مواد ۱، ۲، ۱۰ و ۱۱ بخش پنجم از کنوانسیون جستجو و نجات افراد در دریا مقرر می‌دارند، طرفین باید تضمین نمایند که به هر فرد در خطر در دریا کمک نمایند. این کمک باید فارغ از ملیت یا وضعیت افراد یا اوضاع و احوالی که فرد در آن قرار دارد صورت گیرد.

تمامی این مقررات، وظیفه نامحدودی را برای کمک به هر فردی که در خطر قرار دارد یا در خطر گم شدن در دریا است را مقرر می‌دارد. این وظیفه، مسلماً از ملیت یا وضعیت افراد، طریقه حمل و نقل، تعداد آن‌ها و یا منطقه دریایی که در آن قرار دارند، متاثر نخواهد شد. با این حال حدود و قلمرو این کمک در هیچ یک از این کنوانسیون‌ها تعریف نشده است. به همین خاطر بود که سازمان دریانوردی بین‌المللی، به صورت موسعی در سال ۱۹۸۵ از تمامی دولت‌های عضو معاهدات دریایی درخواست نمود که تلاش خود را جهت کمک به افراد حاضر در دریا در طول بحران ویتنام و آواره شدن ویتنامی‌ها به کار گیرند (IMO, 1985: 475).

در خصوص تعهد به نجات باید میان وظیفه‌ی ارائه کننده کمک و تعهد به نجات که بر دولت صاحب پرچم و دولت‌های ساحلی تحمیل می‌شود، تفاوت قائل شد. زیرا تعهد به کمک‌رسانی تا رساندن به مکانی امن توسعه می‌یابد. در حالی که در تعهد به نجات ممکن است تعهد با رساندن افراد به عرشه کشتی یا تخلیه کردن مسافران انجام شده تلقی شود (Cacciaguidi-Fahy, 2007: 1). با این وجود برخی معتقدند رها کردن نجات یافتگان در دریا یا سوار کردن آن‌ها بر کشتی و اعزام آن‌ها به سوی دولت متبوع به معنای اختتام عملیات نجات و رافع مسئولیت دولت عضو نیست (صالحی، ۱۴۰۰: ۳۵۳).

کاپیتان کشتی به موجب کنوانسیون‌های فوق ملزم به ارائه کمک و نجات افراد در خطر است. حوزه این تعهد در هیچ یک از کنوانسیون‌ها به خوبی تعریف نشده است. استدلال برخی از حقوق‌دانان بر این است که این ابهام تعمدی بوده تا به کاپیتان اجازه دهد این تعهد را با توجه به امنیت خدمه و کشتی خود به جای آورد، خطرات گوناگون در دریای آزاد را برای پاسخ به درخواست کمک در نظر گیرد، زیرا این خطرات به روشنی در حقوق دریاهای تعریف نشده است.

۱-۲-۳- وظایف دولت صاحب پرچم و دولت ساحلی در تعهد به ارائه کمک و نجات

به موجب بند ۱ ماده ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاهای و مواد ۷، ۱۰ و ۳۳ بخش پنجم از کنوانسیون بین‌المللی نجات جان افراد در دریا، دولت صاحب پرچمی که متعهد به نجات جان افراد و ارائه کمک است، متعهد به اتخاذ قوانین داخلی

برای مجازات کاپیتانی که از تعهد به نجات و یا وظیفه ارائه کمک تخطی نموده، شده است. با این وصف ضمانت اجرای این تعهد به حقوق داخلی بستگی دارد.

در حقیقت هیچ یک از کنوانسیون‌ها به صراحت حوزه و حیطة تعهد به نجات یا ارائه کمک به افراد در خطر را تعریف نکرده‌اند. با این وجود یکی از مصادیق این تعهد یعنی حق پیاده شدن در سرزمین کشورهای ساحلی را می‌توان از جمله مصادیق حق عبور بی‌ضرر دانست. این ابهام حاشیه وسیعی در ارزیابی دولت‌ها جهت اجرای کامل تعهدات خود برای نجات پناهندگان حمل شده از طریق دریا ایجاد می‌کند (Cacciaguidi-Fahy, 2007: 1).

هرچند که دولت صاحب پرچم معمولاً تمایلی به دخالت در امور کشتی حامل پرچم در منطقه انحصاری اقتصادی ندارد و اعمال صلاحیت دولت ساحلی نسبت به عملکرد کشتی خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی جایگزین آن است. اما این به معنای سلب صلاحیت از دولت صاحب پرچم نیست. صلاحیت و لزوم همکاری دولت صاحب پرچم در این امور با دولت ساحلی همچنان محفوظ است. چنان که دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم در وضع و اجرای مقررات لازم در منطقه انحصاری اقتصادی مکلف به تبعیت از الگوی کنوانسیون حقوق دریاها و همکاری در این رابطه هستند (صالحی، ۱۳۹۹: ۲۶).

۱-۳-۴- حق پناهندگی، حق دسترسی به بندر کشور ساحلی و حق عبور بی‌ضرر

محدوده حق پناهندگی، حق عبور بی‌ضرر و دسترسی به بندر کشور ساحلی به روشنی در کنوانسیون حقوق دریاها بیان شده است. حق پناهندگی مبتنی بر ملاحظات حقوق بشری است و آن عبارت است از درخواست پناهندگی در آب‌های داخلی و آب‌های سرزمینی یک کشور ساحلی. این اصل حقوقی به کشتی‌ها اجازه می‌دهد تحت شرایط خاصی که مبتنی بر ملاحظات حقوق بشری است درخواست پناهندگی کنند. به موجب این اصل کشور ساحلی باید از هرگونه ریسک در خصوص حیات افراد اجتناب و به افرادی که حیات آن‌ها در خطر است، کمک کند. در رویه داخلی کشورهای ساحلی جهت اعمال این اصل میان حقوق بشر افراد مبنی بر حفظ حق حیات و حفظ کشتی و محموله آن تفکیک شده است. این موضوع توسط دادگاه عالی دریایی ایرلند در «پرونده ام وی تولدو»^۱ با مقرر نمودن این امر که حق پناهندگی، اگرچه یک حق مطلق نیست اما بهتر آن است که در خصوص حیات انسان‌ها قابلیت اعمال داشته باشد، به روشنی تصریح شده و مبنای حق پناهندگی را بر اصول حقوق بشری بنیان نهاده است (High Court, 1995).

حق ورود کشتی در خطر به آب‌های کشور ساحلی در حقوق معاهداتی و همچنین توسط بسیاری از حقوق‌دانان مورد تأکید قرار گرفته است. در این زمینه دولت ساحلی در حقوق داخلی خود حق دسترسی به بندر، لنگرگاه و آب‌های داخلی خود در موارد در خطر بودن کشتی را به رسمیت می‌شناسد. بدون تردید این حق با اصول حقوق بشری به خصوص حفظ حیات افراد گره خورده است.

حق عبور بی‌ضرر، دارای دو عنصر عمل عبور و حالت بی‌ضرر بودن عمل است. ماده ۱۸ کنوانسیون دریای سرزمینی و فلات قاره ۱۹۵۸ «عبور» را تعریف می‌کند.^۲ همچنین ماده ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها تعریف دقیق‌تری از هر دو

1. M/V Toledo.

2. Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone (1958).

واژه عبور و بی‌ضرر بودن به عمل آورده است. حق عبور بی‌ضرر همانند اصول فوق‌الذکر ریشه در حمایت از افراد حاضر در دریا از طریق دسترسی به مکانی امن برای جابه‌جایی دارد.

۱- اجرای قواعد حقوق بشری در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها

دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در قالب کنوانسیون حقوق دریاها ایجاد شد. این کنوانسیون در سال ۱۹۵۵ لازم‌الاجرا شد و انتخاب قضات دیوان در سال ۱۹۹۶ صورت گرفت. ویژگی بارز این دیوان نسبت به دیوان بین‌المللی دادگستری در این است که در این دیوان برخلاف دیوان بین‌المللی دادگستری، علاوه بر دولت‌ها و سازمان‌ها، اشخاص خصوصی نیز می‌توانند طرح دعوا کنند (میرعباسی، ۱۳۸۵: ۲۲۷).

حقوق بین‌الملل دریاها یکی از قدیمی‌ترین شاخه‌های حقوق بین‌الملل است. این شاخه از حقوق از زمان «هوگو گروسیوس»^۱ چارچوب حقوقی پیدا کرد. حقوق دریاها بیشتر به حقوق بین‌الملل عمومی مرتبط است تا دیگر شاخه‌های تخصصی این حقوق. با این حال به این شاخه از حقوق چارچوب معاهداتی و دیوان‌های بین‌المللی خاص، اختصاص داده شده است. این چارچوب معاهداتی با تدوین کنوانسیون حقوق دریاها به آخرین مرحله تکامل خود رسید. سازمان ملل متحد از طریق این کنوانسیون، نهادهای گوناگونی را برای تفسیر و اجرای این کنوانسیون تعبیه کرده است. دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، دیوان بین‌المللی دادگستری و دیوان‌های داوری از این جمله هستند. وظیفه اولیه این نهادها اجرای کنوانسیون حقوق دریاها در پرتو اهداف آن است. جایگاه این نهادها زمانی که با موضوعات کنوانسیون حقوق دریاها سروکار دارند با نهادهای حقوق بشری ویژه از جمله دادگاه اروپایی حقوق بشر قابل مقایسه است، Treves, (2010: 10).

دادگاه‌ها و دیوان‌هایی که برای حل دعاوی مطابق با کنوانسیون حقوق دریاها فراخوانده می‌شوند موظف به رعایت ماده ۲۹۳ این کنوانسیون هستند. بند ۱ ماده ۲۳۹ مقرر می‌دارد: «دادگاه یا دیوان دارای صلاحیت به موجب این بخش، این کنوانسیون و سایر قواعد حقوق بین‌الملل که با این کنوانسیون قابل تطابق می‌باشند، را اعمال خواهد نمود.» و از این طریق از اجرای قواعد حقوق بشری همزمان با اجرای قواعد این کنوانسیون نام برده است.

کنوانسیون حقوق دریاها فی‌نفسه یک کنوانسیون حقوق بشری نیست. هدف اصلی این کنوانسیون همانند دیگر قواعد عام حقوق دریاها متفاوت است. با این حال توجه به نوع بشر که نقطه تمرکز ملاحظات حقوق بشری است، در مقررات این کنوانسیون وجود دارد. پس از تجزیه و تحلیل اجمالی می‌توان به مقررات مربوط به کمک به افراد و کشتی‌های در خطر، تعهد به نجات و استثناء قائل شدن در خصوص توقف و لنگر انداختن در مورد قاعده عبور بی‌ضرر به منظور ارائه کمک به افراد، کشتی و یا هواپیما در خطر اشاره کرد.

زمانی که موضوع حقوق بشر در چارچوب دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها مطرح می‌شود باید در ابتدا به ملاحظات بشری که دادگاه در اولین رای خود یعنی «پرونده ام وی سیاگا»^۲ به آن پرداخته اشاره نمایم. دادگاه در رویه قضایی

1. Hugo Grotius.

1. The M/V "SAIGA" (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea).

خود در سه مساله آزادی فوری، اقدامات موقت و مسائل صلاحیتی علاقه خود را به مسائل حقوق بشری نشان داده است (Petrig and Bo, 2019: 410).

بسیاری از مفسران استدلال نموده‌اند که کنوانسیون حقوق دریاها متضمن اصول حقوق بشری است. اوگزام بیان داشته که این کنوانسیون به دنبال پیشرفت منافع خاص جامعه بین‌المللی که از آن به عنوان حقوق بشر نام برده می‌شود است. از جمله این حقوق عبارت است از حقوق فرهنگی، حقوق محیط زیست، میراث مشترک بشریت. این حقوق و تکالیفی است که کشورها و دیگر طرفین کنوانسیون باید آن‌ها را اجرا و به آن احترام بگذارند (Oxman, 1998: 401).

یکی از این حقوق در ماده ۹۸ کنوانسیون بیان شده است. ماده ۹۸ به تعهد کشتی به کمک به افراد در خطر، که همان حفاظت از حیات و جان دیگران در دریا است، اشاره دارد. این ماده به کمک‌های بشردوستانه به هر فرد در خطر در دریا صرف نظر از وضعیت حقوقی و در هر موقعیتی (جنگ یا صلح) در هر نقطه از جهان همانگونه که بدان پرداخته شد، تاکید کرده است (Cacciaguidi-Fahy, 2007: 2).

مقرراتی وجود دارد که قدرت دولت ساحلی را در اجرای قواعد و مقررات قابل اجرا در منطقه انحصاری اقتصادی خود محدود می‌کند که هدف از آن‌ها حمایت از حقوق افراد است. هم چنین منع بازداشت و دیگر اشکال مجازات غیرانسانی در خصوص ماهیگیران خا طی وجود دارد. تنها مجازات‌های مالی، در خصوص نقض مقررات مربوط به آلودگی هوا اجرا می‌شود. هم چنین الزامات موجود در خصوص کشوری که اقدام به توقیف و بازداشت کشتی خارجی نموده از جمله اطلاع به کشور صاحب پرچم کشتی در راستای حمایت از افراد است (UNCLOS, Article 230 and 73(3), (4)).

هرچند که در ماده ۷۳ کنوانسیون حقوق دریاها از صلاحیت اجرایی دولت ساحلی برای توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن به اتهام صیادی غیرقانونی ذکری به میان نیامده است، لیکن اشاراتی مانند لزوم رفع توقیف کشتی و آزادی خدمه آن با تودیع وثیقه متعارف و ممنوعیت توسل دولت ساحلی به مجازات زندان یا تنبیهات بدنی برای نیض میررات شیالت باع شده است تا دول ساحلی در توقیف کشتی ماهیگیری و بازداشت خدمه آن بی‌محابا رفتار کنند و سپس دولت صاحب پرچم را از این اقدامات مطلع کنند (صالحی، ۱۳۹۹: ۲۱). مقررات این کنوانسیون کشورها را ملزم می‌سازد که اگر اقدام به بازداشت کشتی و یا خدمه آن به دلیل نقض مقررات مربوط به ماهیگیری و یا آلودگی هوا نمودند، بی‌درنگ افراد را با وثیقه معقول و دیگر ملاحظات مالی آزاد کنند. همچنین بر آزادی خدمه کشتی و حق کشتی‌ها بر فعالیت اقتصادی تاکید دارد.

دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در آراء خود بر اهمیت حفظ حقوق افراد تاکید کرده است. در رای کاموکو (Comouco, 2000: 125) و مانث کونفورکو^۱ در سال ۲۰۰۰ دیوان تفسیر موسعی از واژه (بازداشت) در مورد کاپیتان و خدمه کشتی ارائه داد. مقامات فرانسوی (دادگاه عالی) که در حال رسیدگی به جرم کاپیتان کشتی بودند، تحویل پاسپورت کاپیتان را لازم دانسته بودند. این در حالی بود که از نظر دیوان، سوال اصلی این بود که آیا

1. Mount Conforco.

با این اقدام آزادی فوری کشتی و خدمه به موجب ماده ۲۹۲ کنوانسیون حقوق دریایا حاصل شده است. در حالی که دیوان بین‌المللی حقوق دریایا مقرر داشت که کاپیتان در رسیدگی‌های داخلی که در فرانسه برگزار شد در وضعیتی نبوده است که بتواند جلسه را ترک کند (Monte Confurco, 2000: 86).

در دو رای دیگر نیز دیوان توجه خاصی به اصل آزادی کاپیتان و خدمه کشتی نموده است، که عبارتند از جونو تریدر میان سنت ونسنت و گرنادیان- گینه بیسائو در سال ۲۰۰۴ و پرونده هاشینمارو میان ژاپن و فدراسیون روسیه در سال ۲۰۰۷. در پرونده اول اگرچه پاسپورت خدمه کشتی توسط دولتی که اقدام به بازداشت نموده بود، بازگردانده شد، اما دیوان در نظر گرفت که «خدمه هم چنان در گینه بیسائو و در حوزه صلاحیتی این دولت قرار داشتند». بر این اساس، دیوان با لحن آمرانه این چنین مقرر نمود: «خدمه باید اجازه خروج از گینه بیسائو را بدون هیچ شرطی داشته باشند» (Juno Trader, 2004: 17). در پرونده بعدی، اگرچه محدودیت‌های اعمال شده در رابطه با آزادی جابه‌جایی کاپیتان برداشته شده بود، اما دیوان معتقد بود کاپیتان و خدمه کشتی هم چنان در فدراسیون روسیه هستند، و در این خصوص این چنین تصمیم گرفت، «کاپیتان و خدمه باید اجازه خروج بدون اعمال هیچ شرطی داشته باشند» (Hoshinmaru, 2007: 18). دلیل اصرار دیوان بر اجرای قاعده آزادی کاپیتان، این است که به موجب ماده ۲۹۲ کنوانسیون حقوق دریایا تمامی موانع موجود، اداری و غیره، برداشته شود و علاوه بر کاپیتان و خدمه، کشتی نیز آزاد شود. به عبارت دیگر ماده ۲۹۲ ابزار تکمیلی جهت آزادسازی کشتی، به جای آزادی کاپیتان و خدمه به تنهایی است. غیرقابل انکار است که دیوان با تحریر این پاراگراف از رای خود، اشتیاق خود به حمایت از حقوق افراد درگیر در پرونده‌ها را نشان داده است.

این دو رای دیوان با ماده ۳ اعلامیه جهانی حقوق بشر و ماده ۹ میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی با مضمون «هر کس حق حیات، آزادی و برخورداری از امنیت شخصی را دارد» همخوانی زیادی دارد. علاوه بر این بند اول ماده ۱۳ اعلامیه جهانی حقوق بشر اشاره بر حق افراد بر آزادی رفت و آمد در محدوده مرزهای هر کشور دارد. در این آراء دیوان بر حق خروج خدمه از کشور دستگیرکننده بدون هیچ شرطی اشاره داشته است.

در رای جونو تریدر، دیوان بر تعهد به آزادی سریع تاکید کرده است. در این رای دیوان حبس و دیگر مجازات‌های بی‌رحمانه را استثنا کرده و معتقد بود اخطار در خصوص توقف و اقدامات بعدی برای بازداشت با ملاحظات حقوق بشری مرتبط است. این امر گواهی بر این مسئله است که اگرچه واژه (حقوق بشر) در ماده ۷۳ این کنوانسیون استفاده نشده با این حال حمایت از حقوق بشر در این ماده و دیگر مواد کنوانسیون موجود است. دیوان اظهار می‌دارد: «تعهد به آزادی سریع کشتی‌ها و خدمه دربردارنده ملاحظات بشری و اصول دادرسی منصفانه است. این الزام که با وجود رهن یا دیگر تعهدات مالی معقول باید خدمه و کاپیتان کشتی آزاد شوند، اشاره بر این امر دارد که توجه به عدالت یکی از اهداف این مقررات (کنوانسیون حقوق دریایا) است» (Treves, 2010: 10). این رای با ماده ۹ اعلامیه جهانی حقوق بشر با مضمون «هیچ کس را نباید خودسرانه دستگیر، توقیف یا تبعید کرد» همخوانی زیادی دارد. هم چنین

ماده ۹ میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی اظهار می‌دارد هر کس باید از علت دستگیر شدن خود آگاه شود و بی‌درنگ مورد رسیدگی قضایی عادلانه قرار گیرد.

در پرونده تومیراکو (Tomimaru case, 2007:74) دیوان در سال ۲۰۰۷ به استانداردهای بین‌المللی دادرسی منصفانه برای مصادره کشتی توجه داشته است و معتقد بود اقدامات انجام شده برای مصادره کشتی به گونه‌ای بوده که اقدامات بعدی جهت آزادی سریع کشتی مصادره شده دیگر موضوعیت ندارد.

ملاحظات و اصول حقوق بشری به صراحت در کنوانسیون حقوق دریاها بیان نشده با این حال می‌توان این چنین استنباط کرد که آراء دیوان در خصوص آزادی سریع و بی‌قید و شرط خدمه و کاپیتان کشتی مربوط به اجرا و تفسیر کنوانسیون حقوق دریاها است، حتی اگر به صراحت در مقررات این کنوانسیون بیان نشده باشد. در پرونده ام‌وی. سیاگا با بحث در این خصوص که آیا خشونت به کار رفته توسط کینه جهت توقف سیاگا بیش از حد بوده یا خیر، دیوان اعلام نمود باید وضعیت بازداشت را با در نظر گرفتن «قواعد قابل اجرا در حقوق بین‌الملل» در نظر گرفت و اشاره می‌کند: «اگرچه کنوانسیون شامل قواعد صریحی در خصوص حدود استفاده از زور در بازداشت کشتی‌ها نیست، اما حقوق بین‌الملل که با در نظر گرفتن ماده ۲۹۳ کنوانسیون قابل اجرا است مقرر می‌دارد که از استفاده از زور باید تا جایی که امکان دارد پرهیز کرد و زمانی که استفاده از زور اجتناب ناپذیر است، نباید بیش از آنچه که در آن شرایط معقول و لازم است، فراتر رفت. ملاحظات حقوق بشری باید بر حقوق دریاها همانند آنچه که در فضای حقوق بین‌الملل سیطره دارد، در نظر گرفته شود.» (M/V Saiga, 1999: para15)

ارجاع به ملاحظات بشری^۱ و استفاده از این اصطلاح در پرونده کانال کورفو دیوان بین‌المللی دادگستری (Corfu Channel, 1949) و همانطور که اشاره شد، در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها نیز به عنوان جانشینی برای اجرای قواعد حقوق بشر است. دیوان بین‌المللی حقوق دریاها از ابزارهای گوناگون جهت شمول قواعد حقوق بشر در پرونده‌هایی که با کنوانسیون حقوق دریاها ارتباط دارند، استفاده کرده است. در رای ام‌وی سیاگا، دیوان استناد به حقوق بین‌الملل فراتر از حوزه کنوانسیون را با ارجاع به ماده ۲۳۹ کنوانسیون حقوق دریاها، توجیه کرده است. این ماده به صراحت اجرای دیگر قواعد حقوق بین‌الملل که با کنوانسیون حقوق دریاها ناسازگار نیست را مجاز دانسته است. ابزار دیگر جهت ادغام قواعد و اصول حقوق بشر با حقوق دریاها، ماده ۳۱، پاراگراف ۳ (ج) کنوانسیون وین در خصوص حقوق معاهدات، می‌باشد. به موجب این ماده، در تفسیر یک معاهده، «همراه با سیاق عبارات، به موارد زیر نیز توجه خواهد شد... هر قاعده مرتبط حقوق بین‌الملل که در روابط بین طرف‌های معاهده قابل اجرا باشد.» (Vienna Convention, Article 31(3)(c) بنابراین بسیاری از قواعد و اصول حقوق بشری در پرتو تفسیر کنوانسیون حقوق دریاها بر اساس ماده ۳۱ کنوانسیون وین قابلیت اجرا دارند.

توسل به ملاحظات حقوق بشری یا بشردوستانه از مواد دیگری از کنوانسیون حقوق دریاها نیز قابل استنباط است. مقرراتی که در خصوص منطقه انحصاری-اقتصادی و دریای آزاد وجود دارد، مقرر می‌دارند که فعالیت‌هایی که در این مناطق انجام می‌شود باید با در نظر گرفتن حقوق افراد دیگر انجام شود. برای مثال آزادی دریانوردی باید با توجه

به آزادی ماهیگیری دیگران و آزادی دریانوردی و ماهیگیری باید با توجه به آزادی کابل‌گذاری و لوله‌گذاری دیگران صورت گیرد. اما چگونه می‌توان اجرای هم‌زمان این فعالیت‌ها را تضمین نمود. معیار کاربردی این است که فعالیتی ارجحیت دارد که برای حیات انسان‌ها خطر کمتری داشته باشد. این همان رعایت ملاحظات حقوق بشری است. ارجاع به حقوق بشر یا ملاحظات حقوق بشری، با ابزارهایی همچون ماده ۳۱(۲)(ج) کنوانسیون وین یا ماده ۲۳۹ کنوانسیون حقوق دریاها صورت می‌گیرد.

۲-۱- چالش‌های موجود در خصوص اجرای تعهدات حقوق بشری در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها
 قضات دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در رویه‌ی خود از حقوق افراد حمایت به عمل آورده‌اند. رویه‌ی قضایی دیوان مسیر تعامل میان حقوق دریاها و حقوق بشر را باز نموده و در ادغام و یکی شدن این دو حوزه از حقوق بین‌الملل نقش بارزی داشته است (Treves, 2007: 823). از یک سو کنوانسیون حقوق دریاها فاقد ارجاع صریح به حقوق بشر در معنای دقیق کلمه هست. با این حال بند ۳ و ۴ ماده ۷۳ کنوانسیون حقوق دریاها به عنوان مبنای قانونی برای آزادسازی سریع کشتی احتمالاً به عنوان حقوق فردی بین‌المللی^۱ شناخته می‌شود. این مواد برخی مجازات‌ها برای ماهیگران ناقض حقوق را ممنوع و کشور ساحلی را به اطلاع‌رسانی به کشور صاحب پرچم در خصوص دستگیری کشتی متعهد نموده است. دادگاه با توجه به صلاحیت محدودی که در رسیدگی به آزادی فوری دارد، از تصمیم‌گیری در خصوص نقض این حقوق منع شده است. با اینحال، آرای دادگاه در این زمینه برای تفسیر الزام به آزادی فوری مندرج در ماده ۷۳ (۲) کنوانسیون از اهمیت بالایی برخوردار است. چرا که دیوان به انسانی کردن این ماده از طریق تفسیر مبتنی بر زمینه و هدف پرداخته است (Petrig & Bo, 2019: 410).

در مورد اقدامات موقت نیز اشاره به استدلال‌ات و هنجارهای حقوق بشری از سوی طرفین دعوا در برخی دعاوی که دیوان بین‌المللی حقوق دریاها با در نظر گرفتن حقوق بشر پاسخ داده، ارزشمند است. این امر در زمره موارد اجرای بدون اشاره به استانداردهای حقوقی بشری توسط یک دیوان بین‌المللی حقوق بشری و با تکیه بر هنجارهای حقوق بشری است. تاکنون اتکا، بر هنجارهای حقوق بشری به دیوان این اجازه را داده است که با اقدامات موقت از حقوق افراد حمایت به عمل آورد و بر محدودیت‌های صلاحیتی خود غلبه نماید. در آینده توانایی دادگاه برای صدور اقدامات موقت با هدف حمایت از حقوق بشر افزایش خواهد یافت (Petrig & Bo, 2019: 410).

در رابطه با پرونده‌های ماهوی نکته‌ی کلیدی ماده‌ی ۲۹۳ کنوانسیون حقوق دریاها است که نه تنها اصل یکپارچگی سیستماتیک کنوانسیون حقوق دریاها را تضمین می‌کند، بلکه هنجاری است که حقوق قابل اعمال در اختلافات مطرح به موجب کنوانسیون را گسترش می‌دهد. استفاده از ماده ۲۹۳ علیرغم محدودیت موجود، اجرای هنجارهای حقوق بشری را تجویز و نقش مهمی در دعاوی مطرح نزد دیوان ایفا می‌نماید. این امر به نوبه خود می‌تواند منجر به گسترش صلاحیت دیوان جهت پوشش نقض‌های حقوق بشری مرتبط با نقض مقررات کنوانسیون حقوق شود (Petrig & Bo, 2019: 411).

این امید است که این رویه در رسیدگی‌های آتی دیوان مورد متابعت قرار گیرد. به نظر می‌رسد در توسعه صلاحیت دیوان بر اساس ملاحظات حقوق بشری دلایل منطقی موجود است. هیچ ممنوعیتی در حقوق دریاها و به ویژه کنوانسیون حقوق دریاها دایر بر ارجاع معاهدات حقوق بشری موجود نیست. قضات دیوان می‌توانند در تصمیم‌گیری‌های خود مطابق با قسمت پانزدهم کنوانسیون حقوق دریاها، قواعد و اصول حقوق بشری را در نظر گیرند. از یک طرف حقوق بشر در مواد کنوانسیون حقوق دریاها به صورت ضمنی جای دارد و می‌تواند به عنوان بخشی از کنوانسیون حقوق دریاها اجرا شود (Treves, 2010: 3). حقوق بشر به عنوان زیرشاخه‌ای از کنوانسیون حقوق دریاها تحت عنوان ماده‌ی ۲۸۶ کنوانسیون حقوق دریاها اجرا می‌شود. از سوی دیگر ممکن است حقوق بشر در رابطه با موضوعات دیگری قابلیت اعمال پیدا کند. مواد ۲۹۳ (قانون حاکم) و ۳۱۱ (ارتباط با سایر کنوانسیون‌ها و قراردادهای بین‌المللی) کنوانسیون حقوق دریاها مقرر می‌دارد که هر دادگاه و دیوانی که بر اساس بخش پانزدهم این کنوانسیون به رسیدگی قضایی می‌پردازد: «باید این کنوانسیون و دیگر قواعد حقوق بین‌الملل که با این کنوانسیون ناسازگار نباشد به اجرا گذارد.» و از این طریق ادغام دیگر قواعد حقوق بین‌الملل در کنوانسیون را تضمین می‌نماید. مطمئناً معاهدات حقوق بشری با کنوانسیون حقوق دریاها سازگار هستند. همچنین قواعد حقوق بین‌الملل عرفی که از حقوق اساسی بشر حمایت به عمل آورده‌اند. مانند حق حیات، حق افراد مبنی بر عدم رفتار غیرانسانی یا تحقیرآمیز یا حق رسیدگی قانونی و منصفانه در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها قابل اعمال است.

با این حال چالش اساسی در آینده در خصوص اجرای تعهدات حقوق بشری در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، فقدان صلاحیت صریح برای دیوان است که ممکن است زمینه‌های انتقاد را فراهم آورد. محدودیت‌های موجود در خصوص صلاحیت دیوان حائز اهمیت است (Papanicolopulu, 2013: 536).

سوالی که در این رابطه مطرح می‌شود این است که آیا دیوان می‌تواند در موارد نقض حقوق بشر در بحران پناهندگی در مدیترانه نقشی ایفا کند؟ برای مثال آیا می‌توان علیه ایتالیا به دلیل امتناع از نجات کشتی «آکورایوس»^۱ و عدم اجازه دسترسی به بنادر خود و ممنوعیت پیاده شدن بیش از ۶۰۰ مهاجر نجات یافته در خاک ایتالیا در سال ۲۰۱۸ طرح دعوا نمود؟ دیوان مسیر در نظر گرفتن حقوق و منافع افراد در تصمیم‌گیری‌های خود در اختلافات دریایی را پیموده است. اما این امر که آیا کشورها به طور کامل از چارچوب قانونی کنوانسیون حقوق دریاها و انسانی نمودن حقوق دریاها استفاده نمود و در نتیجه فرصت توسعه بیشتر آنچه ایجاد شده را فراهم خواهند نمود در آینده مشخص خواهد شد (Petrig and Bo, 2019: 411).

نتیجه‌گیری

اگرچه بسیاری بر این عقیده هستند که حقوق دریاها و حقوق بشر در فضای متفاوتی توسعه پیدا کرده‌اند، اما این امر آشکار است که در برخی موارد، نه تنها دارای تاثیر متقابل هستند بلکه به صورت پویایی در وقایع گوناگون در کنار یکدیگر عمل می‌کنند. حقوق دریاها، رژیم جامعی در خصوص حمایت از جان و حقوق

اشخاصی که در دریا سفر می‌کنند، ایجاد کرده‌است. با این حال ابهاماتی در خصوص تفسیر و رویه دولت‌های ساحلی در خصوص تخلیه مسافران، حق عبور بی‌ضرر و دسترسی به بنادر وجود دارد. برای حل این ابهامات نیاز به تغییر رویه و رویکرد دولت‌های ساحلی وجود دارد تا میان منافع امنیتی و تعهدات دولت‌ها در رعایت تکالیف حقوق بشری خود به منظور کمک و نجات افراد در خطر در دریا تعادل ایجاد شود.

ملاحظات حقوق بشری با ملاحظات حقوق دریاهای در هم تنیده است. این دو حوزه از حقوق دو سیاره چرخان در مدارهای متفاوت نیستند بلکه در بسیاری از وضعیت‌ها با یکدیگر برخورد دارند. قواعد حقوق دریاهای در بسیاری از موارد مشحون از ملاحظات بشردوستانه است. دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در تفسیر قواعد حقوق دریاهای ملاحظات حقوق بشری را در نظر می‌گیرد. در حالی که افراد مستقیماً از مقررات حقوق دریاهای منتفع نمی‌شوند با این حال در پرونده‌های مطرح در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای همانطور که ذکر آن رفت با در نظر گرفتن ملاحظات حقوق بشری عملاً افراد از حمایت این مقررات برخوردار شده‌اند. زمانی که با پرونده‌هایی از این دست که با اجرای همزمان حقوق بشر و حقوق دریاهای همراه است، مواجهیم، نهادهایی همچون دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای وظایف و ماهیت ویژه‌ای دارند. به نظر می‌رسد این امر چندپارگی حقوق بین‌الملل نیست.

در بسیاری از اسناد حقوق دریاهای بدون در نظر گرفتن هیچ‌گونه استثنایی، قواعد حقوق بشری را نسبت به هر فردی که در دریا در خطر قرار دارد یا گم شده، قابل اجرا دانسته است. در رویه دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای نیز شاهد این امر هستیم که قضات دیوان با اجرای ماده ۲۹۳ کنوانسیون حقوق دریاهای به صورت آشکار قواعد حقوق بشری را در تصمیم‌گیری‌های خود وارد کرده‌اند. از این رو اصول حقوق بشری نقش اساسی در حقوق دریاهای به منظور حفاظت از جان افراد و کرامت انسانی آن‌ها ایفا می‌کند.

در نتیجه تعامل میان حقوق بشر و حقوق دریاهای در حال توسعه است. در اولین گام حقوق بشر و حقوق دریاهای ابزارهایی جهت ایجاد استانداردهای لازم برای رفتار با افراد حاضر در دریا فراهم نموده‌اند. حقوق دریاهای همچنان که به دولت قدرت و صلاحیت اعطا می‌کند، بر تضمین رعایت حقوق بشر نیز تاکید دارد. از اینرو حقوق بشر مسیری برای توسعه حقوق دریاهای با در نظر گرفتن چارچوب صلاحیتی مقرر شده در کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ فراهم می‌کند.

منابع

صالحی، جواد. (۱۳۹۶). اعمال صلاحیت در حقوق بین‌الملل دریاهای در تقابل میان اصل دریاوردی و حق حفاظت از تاسیسات

فراساحلی، اقیانوس‌شناسی، ۸(۳۲)، ۲۱-۳۰.

- صالحی، جواد. (۱۳۹۹). صیادی غیرقانونی؛ از مسئولیت دول ساحلی و صاحب پرچم تا نظارت سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای در کنوانسیون حقوق دریاها، *آینوس شناسی*، ۱۱(۴۴)، ۱۹-۲۸.
- صالحی، جواد. (۱۴۰۰). رهگیری و بازگرداندن کشتی حمل پناهجویان در مناطق دریایی در تقابل با تعهد دولت ساحلی در کنوانسیون‌های حقوق دریاها، *سولاس و سار، مجله حقوقی بین‌المللی*، ۳۸(۶۴)، ۳۳۳-۳۵۶.
- کاظمی، سید سجاد. (۱۳۹۸). ملاحظات حقوق بشری در مقابله کیفری با پدیده دزدی دریایی، *دوفصلنامه حقوق بشر*، ۱۵(۱)، ۳۱-۵۷.
- میرعباسی، سید باقر. (۱۳۸۵). *حقوق بین‌الملل عمومی*، جلد دوم، تهران: نشر میزان.

References

- Cacciaguidi-Fahy, S. (2007). The law of the sea and human right. *Sri Lanka JIL*, 85(1), 1-20.
- Comouco, (2000), (Panama v. France), ITLOS reports, 10, 125 I.L.R. 164 (Int'l Trib. L. of the Sea 2000).
- Convention on The High Seas (1958).
- Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone (1958).
- Coppens, J. (2013). The law of sea and human rights in the Hirsi and others v. Italy judgment of the European court of human rights. In E. Brems & Haeck, Y. (Eds.) *Human rights and civil liberties in the 21st century*. Belgium: Springer Science & Business Media.
- Corfu Channel, (1949), (U.K and N. Ir. v. Alb.). International Court of Justice.
- ECHR: Hirsi Jamaa and Others v. Italy, Judgment 923, (2012). European Court of Human Rights.
- High Court, (1995), (Admiralty) (Ireland), 7 February 1995, M/V Toledo, ILRM.
- Hoshinmaru, Order of 9 July 2007, (Japan v. Russian Federation), ITLOS Reports 2005- 2007, 18, 12 (Int'l Trib. L of the Sea).
- ILC. (2006). *Fragmentation of international law: Difficulties arising from diversification and expansion of international law*. Report of the Study Group of the International Law.
- IMO Circular decision C 54/17(d) (1985). Report of the UNCHR to the General Assembly, UN GAOR, 40th session, Supp. No 12, UN doc. A/40/12.
- International Convention for the Safety of Life at Sea (1974).
- International Convention on Maritime Search and Rescue (1979).
- International Convention on Salvage (1996).
- Juno Trader, (2004), (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea Bissau), ITLOS, Reports, 17, 128 I.L.R. 267 (Int'l Trib. L. of the Sea).
- M/V Saiga, (1999), (St. Vincent v. Guinea), ITLOS Reports, 10, 120 I.L.R. 143 (Int'l Trib. L. of the Sea 1999)
- Monte Confurco. (2000). (Seychelles v. France), ITLOS Reports, 86, 125 I.L.R. 220 (Int'l Trib. L. of the Sea 2000).
- Ndiaye, Tafsir Malick. (2019). Human rights at sea and the law of the sea. *Beijing Law Review*, 10, 261-277.
- Oxman, B. (1998). Human rights and the United Nations convention on the law of sea. *Columbia J Trans*, 36,399-429.
- Papanicolopulu, I. (2013). *International judge and the protection of human right at sea international courts and the development of international law*. Springer Science & Business Media.
- Papanicolopulu, I. (2014). Human rights and the law of the sea. In D. J. Attard (Ed.) *The IMLI manual on international maritime law, volume I: The law of the sea*. Oxford University Press.

- Petrig, A., &Bo, M. (2019). *The international tribunal for the law of the sea and human rights, human rights norms in 'other' international courts*. Cambridge University Press.
- Tomimaru case. (2005-2007). (Japan v. Russian Federation), Judgment of 6 August ITLOS Reports, 74 (Int'l Trib. L. of the Sea 2007).
- Treves, T. (2007). Fragmentation of International law: the judicial perspective. *Comunicazioni e Studi*, 23, 823-875.
- Treves, Tullio, (2010), Human rights and the law of the sea. *Berkeley Journal of International Law*, 28, 1-14.
- United Nations Convention on Law of the Sea Convention, 1982.
- Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969.

