

وضعیت حقوقی سوخت‌رسانی در منطقه انحصاری - اقتصادی و سایر مناطق دریایی با تکیه بر رویه قضایی دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها

سیدباقر میرعباسی^{*۱}، ابوطالب امیرشعبانی^۲

چکیده

منطقه انحصاری- اقتصادی برای اولین بار در کنوانسیون حقوق دریاها پیش‌بینی شد. کنوانسیون با اعطای این منطقه به دول ساحلی تا حدود زیادی به خواسته‌های آن‌ها پاسخ گفت. اما از آنجا که این منطقه بخش اعظمی از اقیانوس‌ها را پوشش می‌دهد، دول قدرتمند دریایی به اینکه تمام حقوق و صلاحیت‌ها در این منطقه به دولت ساحلی تعلق یابد راضی نشدند. نتیجه این اختلاف حاکم کردن نهاد حقوق حاکمه به جای حاکمیت در این منطقه شد. این نهاد برخلاف نهاد حاکمیت، در مواقع اختلاف بین دول ذی‌نفع، در حل اختلاف قاطع نیست، به همین دلیل بعد از تصویب کنوانسیون حقوق دریاها در سال ۱۹۸۲ یکی از مناطقی که بیشترین میزان اختلافات صلاحیتی مربوط به آن می‌شود، منطقه انحصاری- اقتصادی است. یکی از این اختلافات صلاحیتی سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری خارجی بود که دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها سرانجام، در سال ۲۰۱۴ در پرونده نفت‌کش ویرجینیا تکلیف آن را روشن کرد. در این پژوهش می‌خواهیم با تکیه بر این رأی و سایر آرا مرتبط این نهاد قضایی در خصوص سوخت‌رسانی به سایر شناورها در منطقه مذکور و سایر مناطق دریایی نیز نتیجه‌گیری کنیم.

کلیدواژگان

پرونده ویرجینیا G، سوخت‌رسانی، دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها، کنوانسیون حقوق دریاها، منطقه انحصاری- اقتصادی.

۱. استاد گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران (نویسنده مسئول).
Email: mirabbasi@parsilo.com

۲. کارشناس ارشد حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
تاریخ دریافت: ۹۴/۰۷/۱۹، تاریخ پذیرش: ۹۵/۰۲/۰۶

مقدمه

در دنیای کنونی عملیات سوخت‌رسانی به شناورهای مختلف تنها در سواحل و بنادر انجام نمی‌شود، بلکه به مدد رشد فناوری شناورهای تحت عنوان شناورهای سوخت‌رسان این توانایی را یافته‌اند که حتی در میانه دریا نیز این عملیات را انجام دهند. به عبارت دیگر، این شناورها در پهنه دریاها و اقیانوس‌ها نقش ایستگاه‌های انتقال سوخت سیار را ایفا می‌کنند. این فعالیت اقتصادی، در صورت وقوع در پهنه دریاها، علاوه بر اینکه سود کلانی را عاید صاحبان شناورهای سوخت‌رسان می‌کند، برای شناورهای دریافت‌کننده سوخت نیز بسیار سودمند است، زیرا به آن‌ها اجازه می‌دهد بدون اینکه وارد بنادر شوند سوخت‌گیری کنند، بر این اساس، هم وقت آن‌ها گرفته نمی‌شود و هم مجبور نیستند برای ورود به بنادر عوارض پرداخت کنند (M/V Virginia G Case, 2014: Diss. Op of Judge Ndiaye, 259-260). عوامل یادشده دست به دست هم دادند تا در دو دهه گذشته این فعالیت در مناطق انحصاری - اقتصادی دول مختلف به‌ویژه دولت‌های منطقه آفریقای غربی بسیار شایع شود (Lagoni, 2007: 615). اما، طولی نکشید که این جریان با مخالفت برخی دول ساحلی روبه‌رو شد و هر یک با توجیهات مختلف این فعالیت را مشمول حقوق و صلاحیت‌های خود در منطقه انحصاری - اقتصادی اعلام و این شناورها را توقیف کردند. در مقابل دول صاحب پرچم این شناورها فعالیت مذکور را در قلمرو اصل آزادی کشتیرانی^۱ دانستند و ادعاهای دول ساحلی را رد کردند. با توجه به اینکه سوخت‌رسانی در این منطقه فعالیتی جدید است، کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاها مورخ ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ (از این پس به اختصار کنوانسیون خوانده می‌شود) به این فعالیت هیچ اشاره‌ای نکرده و بدین ترتیب به این اختلافات دامن زده است. برخی از این اختلافات به موجب مذاکره حل و برخی از آن‌ها به دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها (از این پس به اختصار ایتلوس^۲ خوانده می‌شود) ارجاع داده شدند. در مقاله پیش رو قصد داریم با بررسی عمیق حق دولت ساحلی بر ماهیگیری و نگاهی گذرا به حق این دولت مبنی بر حفاظت و نگهداری از محیط‌زیست دریایی در منطقه انحصاری - اقتصادی و با تکیه بر آرا ایتلوس، ارتباط این حقوق با سوخت‌رسانی به انواع شناورها در این منطقه و سایر مناطق را بررسی کنیم.

حق ماهیگیری

کنوانسیون در خصوص منابع طبیعی موجود در منطقه انحصاری - اقتصادی که شامل منابع آبی نیز می‌شود، حق گسترده‌ای را به دولت ساحلی اختصاص داده است. البته، این حق جامع

۱. این اصل در بند ۱ ماده ۵۸ کنوانسیون حقوق دریاها مقرر شده است.

2. International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS).

نیست و به حفاظت و مدیریت منابع طبیعی محدود می‌شود (Chen, 2015: 172). به موجب صدر شق اول بند ۱ ماده ۵۶ کنوانسیون، «دولت ساحلی حقوق حاکمه به‌منظور اکتشاف، بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع طبیعی جاندار یا بی‌جان دریایی بستر دریاها، زیر بستر دریاها و آب‌های فوقانی آن را در منطقه انحصاری - اقتصادی دارا می‌باشد.»

نکته بااهمیت در این بند تفسیر اصطلاح «حقوق حاکمه»^۱ و به عبارت دیگر، قلمرو مادی و محدوده آن است. کمیسیون حقوق بین‌الملل این اصطلاح را برای اولین بار در سال ۱۹۵۶ در حوزه حقوق مربوط به فلات قاره به کار برد و در تفسیر کمیسیون از ماده ۶۸ پیش‌نویس مواد حقوق دریاها که بعداً به صورت کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به فلات قاره به تصویب کنفرانس اول حقوق دریاها رسید، این اصطلاح بدین ترتیب تشریح شد: «تمام حقوقی که برای اکتشاف و بهره‌برداری از منابع زنده لازم^۲ و مرتبط^۳ می‌باشند» ... همچنین این حقوق شامل «صلاحیت درخصوص پیشگیری و مجازات موارد نقض قانون نیز می‌شود»^۴ (YBILC, 1956: Vol. II: 297, 2). منطقه انحصاری - اقتصادی از این لحاظ با فلات قاره تفاوت ندارد، بنابراین، با یک وحدت ملاک ساده این تفسیر را درخصوص این منطقه نیز می‌توان اعمال کرد. ایتلوس برای تفسیر اصطلاح «حقوق حاکمه» در پرونده مربوط به توقیف نفت‌کش ویرجینیا عیناً جملات بالا را استفاده کرد، بدون اینکه به تفسیر کمیسیون حقوق بین‌الملل اشاره کند (M/V Virginia G Case, 2014: 211). همان‌طور که ملاحظه می‌شود، این حق بسیار گسترده است، به تعبیر یکی از صاحب‌نظران برجسته، حق مربوط به اکتشاف، بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع زنده که در بند ۱ ماده ۵۶ کنوانسیون آمده به حدی گسترده است که تمام فعالیت‌های خصوصی و دولتی را که مربوط به منابع زنده می‌شوند دربر می‌گیرد^۵ (Burke, 1994: 41). علاوه بر این، به موجب بند ۴ ماده ۶۲ کنوانسیون، «اتباع دول دیگر، زمانی که به ماهیگیری در منطقه انحصاری - اقتصادی دولت ساحلی می‌پردازند، می‌بایست خود را با اقدامات حفاظتی و سایر شرایط و قیودی که در قوانین و مقررات دولت ساحلی آمده است، وفق دهند». در انتهای این ماده مواردی که دولت ساحلی می‌تواند درخصوص آن‌ها قانون گذاری کند، فهرست شده است. باید توجه داشت که این فهرست تمثیلی است و حصری نیست، این موضوع را ایتلوس در پرونده ویرجینیا G نیز تأیید کرده است (M/V Virginia G Case, 2014: 213). بنابراین، اقدامات حفاظتی دولت ساحلی به موارد مذکور در این بند محدود نمی‌شود.

در مجموع، همان‌طور که گفته شد، حقوق حاکمه مندرج در بند ۱ ماده ۵۶ کنوانسیون و

1. Sovereign Rights.

2. Necessary.

3. Connected.

4. Also look at the article 73 & 62(4)(k) of UNCLOS.

۵. همچنین بنگرید به: M/V Virginia G Case, 2014: 53, 175.

حقوقی که به طور خاص در ماده ۶۲ کنوانسیون درج شده‌اند، بسیار گسترده و غیرحصری‌اند. با وجود این، در برخی مواقع مصادیقی پیش می‌آید که درخصوص آن‌ها تشکیک وجود دارد، زیرا کنوانسیون به‌صراحت به فعالیت‌های مهمی که جنبه کمکی دارند، اشاره‌ای ندارد و تکلیف اقداماتی را که از فعالیت ماهیگیری پشتیبانی می‌کنند روشن نمی‌کند. درواقع این مواد مصادیق فعالیت‌های مجاز برای کشتی‌های خارجی را در منطقه انحصاری-اقتصادی مشخص نمی‌کنند و همین امر سبب شده است که اختلافات این‌چنینی در دهه‌های اخیر فراوان شود (Kaczorowska, 2015: 318). یکی از این فعالیت‌ها سوخت‌رسانی است که به اختلافات زیادی منجر شده است. فعالیت‌های دیگری نیز هستند که جنبه حمایتی و کمکی دارند، از جمله انتقال ماهیان صیدشده از یک کشتی به کشتی دیگر یا فیله کردن ماهیان صیدشده در دریا. مسلماً تعیین تکلیف درخصوص سوخت‌رسانی از سوی نهادهای صالح (مانند ایتلوس)، می‌تواند در روشن کردن سایر فعالیت‌های کمکی نیز به ما یاری رساند. این خلأ در متن کنوانسیون موجب بروز اختلافاتی بین دول ساحلی و صاحب پرچم شده است. برای پرکردن این خلأ، چاره‌ای جزء ارجاع به رویه قضایی، رویه دولت‌ها و اسناد بین‌المللی نداریم.

تصمیمات قضایی

در قضیه داوری «لا بُرتانی»^۱ دیوان داوری تفسیری بسیار مضیق و محتاطانه درباره حقوق دولت ساحلی درخصوص موضوعات مربوط به ماهیگیری مندرج در کنوانسیون ارائه داده است (Takei, 2013: 39). اکثریت قضات در این رأی بر این نظر بودند که به موجب ماده ۵۶ کنوانسیون، حقوق حاکمه دولت ساحلی به منظور بهره‌برداری و مدیریت منابع می‌بایست به شیوه‌ای متعارف اعمال شود (Anderson, 2008: 214). علاوه بر این، اختیار دولت ساحلی مبنی بر قانون‌گذاری درخصوص ماهیگیری - که در بند ۴ ماده ۶۲ کنوانسیون آمده است - شامل وضع قانون درخصوص موضوعاتی که ماهیتاً متفاوت با آنچه در این بند ذکر شده است، نمی‌شود.^۲ بنابراین، وضع قانون درخصوص فیله کردن ماهی در دریا، اختیاراتی را که حقوق دریاهای جدید به موجب کنوانسیون به دولت ساحلی داده است، شامل نمی‌شود (La Bretagne Case, 1986: 52). به تعبیر کلی‌تر، حق دولت ساحلی مبنی بر مدیریت منابع، که همیشه با حفاظت آن‌ها همراه است، به نظر نمی‌رسد هدفی غیر از حفاظت منابع داشته باشد و به آن محدود می‌شود (Ibid, 50).

نکته‌ای که در این پرونده برای ما اهمیت دارد، دیدگاه این نهاد درخصوص فعالیت کمکی

1. Case concerning Filleting within the Gulf of St. Lawrence between Canada & France (La Bretagne Arbitration), Decision, 17 July 1986.

۲. همچنین بنگرید به: M/V Virginia G Case, 2014: 62, 214.

فیله کردن ماهی در منطقه انحصاری - اقتصادی است. همان‌طور که گفته شد، این فعالیت مشمول صلاحیت دولت ساحلی شناخته‌نشده و دیوان داوری رأی را به سود اصل آزادی کشتیرانی و دول صاحب پرچم در این منطقه داد. بنابراین، براساس این پرونده، می‌توان این‌گونه نتیجه گرفت که فعالیت‌های کمکی و حمایتی در قبال کشتی‌های ماهیگیری در منطقه انحصاری - اقتصادی اصولاً تحت صلاحیت دولت ساحلی قرار نمی‌گیرند.

در پرونده اول مربوط به نفت‌کش سایگا^۱ (۱۹۹۷) ایتلوس بین نفت‌کش سایگا و شناورهای ماهیگیری ارتباط قائل شد و اعلام کرد: اینکه سوخت‌رسانی به منزله فعالیت شناخته‌شده است که به ماهیگیری کمک می‌رساند و با آن مرتبط است در قانون گینه آشناس (M/V SAIGA Case, 1997: 64). همچنین، این دادگاه، اقدام دولت گینه علیه نفت‌کش سایگا (توقیف این شناور) را اقدامی در چارچوب ماده ۷۳ کنوانسیون دانست؛ ماده ای که به صلاحیت اجرایی دولت ساحلی راجع به امور ماهیگیری مربوط می‌شود (M/V SAIGA Case, 1997: 71). با وجود این، دادگاه این دیدگاه را تنها در پرونده اول سایگا و برای هدف رسیدگی‌های مربوط به آزادی فوری اتخاذ کرد و در پرونده دوم^۲، در سال ۱۹۹۹، این رویکرد را ادامه نداد (Lagoni, 2007: 618). در ادامه خواهیم گفت که برخی از دول ساحلی سوخت‌رسانی را جزو فعالیت‌های مرتبط با ماهیگیری تلقی و به این ترتیب قوانین و مقررات مربوط به ماهیگیری را نسبت به آن نیز اعمال می‌کنند. می‌توان گفت که اکثریت قضات این دو پرونده با این رویکرد مخالف بودند. برای نمونه، قاضی ولفروم و یاماموتو در نظر مخالف خود در پرونده ۱۹۹۷ اعلام کردند که قریب‌به‌ای وجود ندارد مبنی بر اینکه صلاحیت دولت ساحلی در خصوص ماهیگیری می‌تواند فعالیت‌های مرتبط با آزادی کشتیرانی کشتی‌های تجاری را تنها به این دلیل که به کشتی‌های ماهیگیری خدمت ارائه می‌دهند دربر گیرد (M/V SAIGA Case, 1997: Diss. Op Judges) (Wolftrum & Yamamoto: 22).

دادگاه با استناد به قانون دولت گینه بین سوخت‌رسانی و ماهیگیری ارتباط برقرار کرد، اما هیچ‌گاه در خصوص مشروع بودن یا نبودن این ارتباط اظهار نظر قطعی ارائه نکرد. بنابراین، در این خصوص، این پرونده راهگشا نیست. با وجود این، با کنکاش در اعلامیه‌ها، نظریه‌های منفرد و مخالف قضات این دو رأی، به نظر می‌رسد که تا آن زمان کفه ترازو بیشتر به سمت آزادی کشتیرانی و عدم شمول صلاحیت دولت ساحلی نسبت به سوخت‌رسانی در منطقه انحصاری - اقتصادی سنگینی می‌کرد.^۳

1. ITLOS, M/V SAIGA Case (Saint Vincent & the Grenadines V. Guinea) Prompt Release, Judgment of 4 December 1997.

2. ITLOS, M/V SAIGA (No. 2) Case (Saint Vincent & the Grenadines V. Guinea), Judgment of July 1999.

۳. برای دیدن نظر مخالف نک به: Separate Opinion of Judge Zhao in M/V SAIGA (No. 2) Case.

در نهایت، نوبت به پرونده نفت کش ویرجینیا^۱ می‌رسد که ایتلوس بعد از تمام بی‌میلی‌ها و احتیاط‌هایی که در دو پرونده قبلی (پرونده‌های سایگا) در خصوص وضعیت حقوقی سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری خارجی در منطقه انحصاری-اقتصادی از خود ابراز کرد (M/V Virginia G Case, 2014: Decl. of Judge Nelson: 1)، در این پرونده، با توجه به فراوانی این موضوع و اختلافات متعدد برخاسته از آن ناچار شد به صراحت در خصوص آن تصمیم‌گیری کند. در این پرونده ایتلوس با استناد به بند ۴ ماده ۶۲ کنوانسیون اعلام کرد که دولت ساحلی تنها در صورتی می‌تواند در خصوص فعالیت‌های مختلف قانون وضع کند که آن فعالیت‌ها با ماهیگیری ارتباط مستقیمی داشته باشند.^۲ همچنین، در ادامه تصریح کرد که فعالیت شناورهای سوخت‌رسانی که به شناورهای ماهیگیری خارجی سوخت تحویل می‌دهند با ماهیگیری ارتباط دارد، زیرا این عمل به شناورهای ماهیگیری خارجی امکان می‌دهد فعالیت‌های خود را به صورت یکنواخت و بدون انقطاع در دریا انجام دهند (M/V Virginia G Case, 2014: 215). در مجموع، دادگاه با ارائه تفسیری موسع از اصطلاحات «حفاظت» و «مدیریت» که در ماده ۵۶ کنوانسیون درج شده‌اند و استناد به این ماده و بند ۴ ماده ۶۲ کنوانسیون، همچنین ذکر این نکته که فهرست مندرج در این بند حصری نیست، به این نتیجه رسید که دولت ساحلی صلاحیت وضع قوانین و مقررات در خصوص سوخت‌رسانی در منطقه انحصاری-اقتصادی خود را دارد. در بند ۲۱۷ این رأی، این نتیجه‌گیری به ترتیب ذیل انشا شده است:

دادگاه بر این نظر است که براساس تفسیر مشترک از ماده ۵۶ و بند ۴ ماده ۶۲ کنوانسیون، وضع مقررات از سوی دولت ساحلی راجع به سوخت‌رسانی به کشتی‌های ماهیگیری خارجی در منطقه انحصاری-اقتصادی جزو اقداماتی است که دولت مذکور می‌تواند در این منطقه به‌منظور حفاظت و مدیریت منابع زنده اتخاذ کند. رویه دولت‌ها که بعد از تصویب کنوانسیون ایجاد شده است نیز این دیدگاه را تأیید می‌کند.

البته، این حکم به این معنی نیست که دول ساحلی در خصوص تمام انواع سوخت‌رسانی (سوخت‌رسانی به شناورهای دیگر) در این منطقه صلاحیت دارند، در ادامه این پرونده دادگاه حدود صلاحیت دولت ساحلی در این زمینه را نیز مشخص می‌کند که در بخش‌های آتی به آن اشاره می‌شود. تا اینجا نتیجه این شد که دولت ساحلی می‌تواند در خصوص سوخت‌رسانی به کشتی‌های ماهیگیری خارجی در منطقه انحصاری-اقتصادی خود قانون‌گذاری کند.

1. ITLOS, M/V Virginia G (Paname V. Guinea Bissau), Judgment of 14 April 2014.

۲. همچنین بنگرید به:

Advisory Opinion Requested by the Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC), Issued in 2 April 2015: 100.

اسناد جهانی و منطقه‌ای مربوط به ماهیگیری

در سطح جهانی، سازمان خواربار و کشاورزی (فائو) طی دو سند بااهمیتی که به‌تازگی تصویب کرد درخصوص موضوع حمایت از شناورهای ماهیگیری به بیان برخی مطالب پرداخت. سند اول، موافقت‌نامه فائو درخصوص ترویج رعایت اقدامات حفاظتی و مدیریتی بین‌المللی در دریای آزاد^۱ است که اصطلاح «شناور ماهیگیری» را بدین ترتیب تعریف می‌کند: هر نوع شناوری که برای هدف بهره‌برداری تجاری استفاده می‌شود یا قصد استفاده از آن وجود دارد، از قبیل کشتی‌های مادر و سایر شناورهایی که به صورت مستقیم در عملیات ماهیگیری مشارکت دارند (Compliance Agreement, 1993: 2). در این تعریف نیز مانند دیدگاه ایتلوس در پرونده قبل، به ارتباط مستقیم با عملیات ماهیگیری توجه شده است. این قید می‌تواند بسیاری از شناورهایی که به شناورهای ماهیگیری خدمت ارائه می‌دهند را دربر گیرد، اما هرگز به این معنی نیست که تمام انواع آن را شامل می‌شود (Anderson, 2008: 215). سند دوم، کد رفتاری ماهیگیری مسئولانه^۲ است که به نظر می‌رسد نسبت به سند قبلی دایره شمول بیشتری دارد، بدین ترتیب که در یکی از تکالیفی که برای دولت‌ها مقرر می‌دارد، اعلام می‌کند که «آنها می‌بایست در چارچوب صلاحیت خود و مطابق با حقوق بین‌الملل، فعالیت‌های شناورهای ماهیگیری و شناورهایی را که از شناورهای ماهیگیری پشتیبانی می‌کنند مورد نظارت و کنترل قرار دهند» (Code of Conduct, 1995: 6). همان‌طور که ملاحظه می‌شود، این عبارت‌پردازی بسیار گسترده است و می‌تواند تمام شناورهایی را که به‌نوعی به شناورهای ماهیگیری کمک می‌رسانند، شامل شود. از جمله می‌توان به شناورهای سوخت‌رسان، شناورهای مخصوص آماده‌کردن ماهی یا حمل و نقل و انتقال آن از یک شناور به شناور دیگر اشاره کرد.

در سطح منطقه‌ای نیز برخی از کنوانسیون‌های چندجانبه مربوط به ماهیگیری، فعالیت‌های مربوط به پشتیبانی (کمک) از ماهیگیری را نیز مشمول عمل ماهیگیری دانستند. ایتلوس در پرونده نفت‌کش ویرجینیا به تعدادی از این موافقت‌نامه‌ها که در سال‌های اخیر تصویب شده‌اند، استناد کرد؛ موافقت‌نامه مربوط به اقدامات دولت صاحب بندر به‌منظور پیشگیری، منع و حذف ماهیگیری غیرقانونی، مخفی و بی‌قاعده مصوب سال ۲۰۰۹. بند (d) ماده ۱ این موافقت‌نامه، «فعالیت‌های مرتبط با ماهیگیری» را این‌گونه تعریف می‌کند: «هرگونه اقدام جهت تدارک یا آماده‌کردن ماهیگیری، از قبیل ... فراهم‌کردن کارمند، سوخت، لوازم و سایر تجهیزات در دریا». بند ۶ ماده ۲ کنوانسیون تعیین حداقل شرایط دسترسی و بهره‌برداری از منابع دریایی، در

1. FAO Agreement to promote Compliance with international Conservation & Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas.

2. Code Of Conduct for Responsible Fisheries.

3. Agreement On Port State Measures To Prevent, Deter & Eliminate Illegal, Unreported & Unregulated Fishing.

مناطق دریایی تحت صلاحیت دولت‌های عضو کنوانسیون ماهیگیری منطقه‌ای^۱ (۲۰۱۲) نیز مقرر می‌دارد: «کشتی‌های ماهیگیری عبارت‌اند از: هر نوع کشتی که برای ماهیگیری یا برای رسیدن به این هدف مورد استفاده قرار می‌گیرد، اعم از کشتی‌های پشتیبان، کشتی‌های تجاری و هر نوع کشتی که مستقیماً در فعالیت‌های مربوط به ماهیگیری مشارکت می‌کند». کنوانسیون‌هایی از قبیل کنوانسیون حفاظت از ذخیره‌های ماهیان آنادروم در اقیانوس آرام شمالی (۱۹۹۲)^۲، کنوانسیون حفاظت و مدیریت منابع ماهی در اقیانوس اطلس جنوب شرقی (۲۰۰۱)^۳، موافقت‌نامه شیلات جنوب اقیانوس هند (۲۰۰۶)^۴، کنوانسیون حفاظت و مدیریت ذخایر ماهی بسیار مهاجر در اقیانوس آرام مرکزی و غربی (۲۰۰۰)^۵ و کنوانسیون حفاظت از تن ماهیان جنوبی بلوفین (۱۹۹۳)^۶ نیز همین مسیر را طی کرده‌اند (M/V Virginia G Case, 2014: 216).

رویه اکثر دولت‌ها نیز مانند کنوانسیون‌های بالاست. برای تأیید این نکته به یافته‌های مندرج در مطالعه‌ای که فائو تحت عنوان «الزامات دولت ساحلی نسبت به شناورهای ماهیگیری خارجی» روی قوانین دولت‌های مختلف انجام داد، اکتفا می‌کنیم. نتیجه این مطالعه بدین شرح بود: «به نظر می‌رسد که رویه دولت‌ها در خصوص تعریف شناور ماهیگیری، دربرگیرنده شناورهای پشتیبان ماهیگیری، از قبیل کشتی‌های مادر، کشتی‌های حمل و نقل و کشتی‌های مخصوص سوخت‌رسانی مجدد نیز می‌گردد. تعریفی با ویژگی ذکرشده این مزیت را دارد که به موجب آن کنترل بر عملیات ماهیگیری با مجوز و بدون مجوز تسهیل می‌گردد» (FAO Legislative Study, 1993: 713). ایتلوس نیز در پرونده ذکرشده به شکل‌گیری رویه دولت‌ها در این خصوص اذعان کرد (M/V Virginia G Case, 2014: 217-218).

براساس ملاحظات بالا (رویه قضایی و عرف)، امروزه تردیدی نیست که اصولاً سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری خارجی در منطقه انحصاری-اقتصادی دولت ساحلی در چارچوب صلاحیت و حقوق دولت مذکور قرار دارد. البته، باید خاطر نشان کرد که آرا و تصمیمات ایتلوس مانند تصمیمات دیوان بین‌المللی دادگستری تنها نسبت به طرفین دعوی و در موردی که موضوع حکم بوده است الزام آور به نظر می‌رسد. بند دوم ماده ۳۳ اساس‌نامه ایتلوس و بند دوم ماده ۲۹۶ کنوانسیون بر این امر تأکید می‌کند. خود ایتلوس نیز در پرونده تحدید حدود مرز

1. Convention On the Determination of the Minimum Conditions for Access & Exploitation of Marine Resources of the Sub-Regional Fisheries Commission.
2. The Convention for the Conservation of Anadromous Stocks in the North Pacific Ocean.
3. The Convention on the Conservation & Management of Fishery Resources in the South East Atlantic Ocean.
4. The Southern Indian Ocean Fisheries Agreement.
5. The Convention on the Conservation & Management of Highly Migratory Fish Stocks in the western & Central Pacific Ocean.
6. The Convention for the Conservation of Southern Bluefin Tuna.

دریایی بین بنگلادش و میانمار^۱ این موضوع را متذکر شد (Bangladesh/Myanmar Case, 367: 2012). با وجود این، این نکته را نیز می‌بایست در نظر داشت که تصمیمات این دو نهاد قضایی بین‌المللی می‌تواند بر روابط دولت‌های ثالث نیز به طور ضمنی آثاری داشته باشد (Aegean Sea Continental Shelf Case, 1978: 39).

وضعیت حقوقی سوخت‌رسانی به شناورهای دیگر

امروزه، سوخت‌رسانی به روش‌های مختلف در اوضاع و احوال متفاوت انجام می‌شود و «شناورهای دریافت‌کننده آن علاوه بر شناورهای ماهیگیری، شناورهای مسافربری، کشتی‌های جنگی و باری نیز می‌توانند باشند». علاوه بر این، «گاهی اوقات سوخت‌رسانی به شناوری که در نتیجه حادثه‌ای سوختش به پایان می‌رسد، ابعاد امنیتی یا بشردوستانه پیدا می‌کند» (M/V SAIGA (No. 2) Case, Sep. Op of Judge Anderson: 5). بر این اساس، باید توجه داشت که سوخت‌رسانی ابعاد مختلف و شناورهای دریافت‌کننده متفاوتی دارد، همچنین قواعد حاکم بر آن‌ها نیز مختلف است، بنابراین، تصمیم‌گیری در خصوص این ابعاد مختلف آسان نیست (M/V Virginia G Case, 2014: Diss. Op of Judge Ndiaye, 261). به همین دلایل و فقدان منابع و مدارک موردنیاز و موضوعیت بند ۲ ماده ۳۳ (در خصوص دایره شمول احکام ایتلوس) ایتلوس تا آنجا که می‌توانست - هرچند در پرونده ویرجینیا در خصوص انتقال سوخت به شناورهای ماهیگیری تصمیم‌گیری کرد- از اظهارنظر درباره ابعاد و جنبه‌های مختلف سوخت‌رسانی به صورت کلی طفره رفت. با وجود این، نکات زیر را در خصوص سوخت‌رسانی به سایر انواع شناورها در منطقه انحصاری - اقتصادی می‌توان بیان کرد.

کشتی‌های کانتینربر به دلیل دارا بودن مخازن سوخت بزرگ، معمولاً به دریافت سوخت در دریا نیاز ندارند، بنابراین، این بحث در خصوص آن‌ها موضوعیتی ندارد (Lagoni, 2007: 615). در مجموع، فعالیت شناورهای تجاری و سوخت‌رسانی به آن‌ها، همچنین انتقال محموله سوخت از یک کشتی به کشتی دیگر، از طریق قوانین دریایی تجاری^۲ - که از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی معرفی می‌شوند - تنظیم می‌شود (M/V Virginia G Case, 2014: Diss. Op of Judge Ndiaye, 261). علاوه بر این، ملاحظات زیست‌محیطی و امنیتی برای کشتی‌های تجاری بسیار با اهمیت است و با توجه به خطری که عملیات سوخت‌رسانی در دریا برای محیط‌زیست دریایی دارد، آن‌ها عموماً از انجام این کار ابا دارند (Lagoni, 2007: 615). سوخت‌رسانی به شناورهای در حال ترانزیت از منطقه انحصاری - اقتصادی، فعالیتی است که اساساً با کشتیرانی

1. ITLOS, Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary Between Bangladesh & Myanmar In the Bay of Bengal.
2. Merchant Marine Codes.

مرتبط است و در مفهوم بند ۱ ماده ۵۸ کنوانسیون مشمول اصل آزادی و سایر موارد استفاده از دریاها قرار می‌گیرد و از دید جامعه بین‌المللی مشروع تلقی می‌شود (Anderson, 2011: 113). دولت گینه نیز در پرونده دوم سایگا بر تفکیک میان سوخت‌رسانی به شناورهایی که در منطقه انحصاری- اقتصادی به فعالیت می‌پردازند و شناورهایی که صرفاً از این منطقه گذر می‌کنند (ترانزیت) تأکید و دومی را مشمول اصل آزادی کشتیرانی اعلام کرد (M/V Saiga (No. 2) (Case, 1999: 138).

سوخت‌رسانی با هدف کمک به کشتی‌هایی که در مخاطره قرار گرفته‌اند یا دچار حادثه شده‌اند، بدون تردید مطابق حقوق بین‌الملل است (Lagoni, 2007: 624). به عبارت دیگر، اگر در این منطقه برای شناورها، فارغ از اینکه چه نوعی باشند، حادثه‌ای رخ دهد و نیازمند سوخت باشند، انتقال سوخت به این شناورها مشمول اصل آزادی دریاهاست و دولت ساحلی نمی‌تواند از این حوادث استفاده اقتصادی کند. مبنای این حکم نفوذ ملاحظات انسانی به منزله یکی از منابع حقوق بین‌الملل است. در پرونده شماره ۲ مربوط به نفت‌کش سایگا، ایتلوس در این خصوص خاطرنشان کرد: «ملاحظات انسانی، همان‌طور که در سایر حوزه‌های حقوق بین‌الملل اعمال می‌شود، در حقوق دریاها نیز می‌بایست اجرا شود» (M/V Saiga (No. 2) Case, 1999: 155). در کنوانسیون نیز موادی وجود دارد که توجه به ملاحظات انسانی را تکلیف می‌کند.^۱ همان‌طور که گفته شد، ایتلوس این فرصت را داشت تا علاوه بر تعیین تکلیف سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری خارجی تکلیف سوخت‌رسانی به سایر شناورها را نیز مشخص کند. بدین ترتیب که همان‌طور که براساس ماهیت کمکی سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری، سوخت‌رسانی را در صلاحیت دولت ساحلی قرار داد، می‌توانست در این مورد قاعده‌ای کلی را معرفی کند و به تناسب نوع فعالیت شناور دریافت‌کننده سوخت، بین آن‌ها تفکیک قائل شود (M/V Virginia G Case, 2014: Decl. of Judge Treves: 8). بدین‌گونه که با توجه به تأیید ماهیت کمکی سوخت‌رسانی از طریق ایتلوس، ما فعالیت شناور دریافت‌کننده سوخت را در نظر بگیریم؛ اگر فعالیت این شناور از جمله فعالیت‌های تحت صلاحیت دولت ساحلی بود، سوخت‌رسانی به آن شناور را نیز مشمول صلاحیت این دولت قرار دهیم. در مقابل، اگر فعالیت شناور دریافت‌کننده سوخت از جمله فعالیت‌هایی بود که مشمول آزادی کشتیرانی و سایر موارد استفاده از دریا - که از دید جامعه بین‌المللی مشروع تلقی می‌شود - قرار داشت سوخت‌رسانی به این شناورها را نیز در قلمرو اصل آزادی کشتیرانی قرار دهیم. این قاعده نیز در حوزه حقوق مخاصمات مسلحانه آشناست. در این شاخه از حقوق بین‌الملل، شناور سوخت‌رسانی که به کشتی‌های جنگی درگیر در مخاصمه سوخت منتقل می‌کند، به هدفی نظامی تبدیل می‌شود

۱. بنگرید به بند ۲ مواد ۱۸، ۲۴، ۴۴ و ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاها.

(article 60, paragraph (b) of San Remo Manual).^۱ به عبارت دیگر، عمل کمکی سوخت‌رسانی سبب شده است که وضعیت حقوقی این شناور در مخاصمه مسلحانه، مانند شناور دریافت‌کننده (کشتی جنگی) نظامی شود (Anderson, 2008: 226). با وجود این، ایتلوس در پرونده نفت کش ویرجینیا بعد از تأکید این نکته که وضع قانون در خصوص سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری خارجی در منطقه انحصاری - اقتصادی در صلاحیت دولت ساحلی قرار دارد، اعلام کرد:

با وجود صلاحیت بالا، دولت ساحلی در خصوص فعالیت‌های سوخت‌رسانی دیگر صلاحیت ندارد، مگر اینکه به موجب کنوانسیون خلاف آن تشخیص داده شود (M/V Virginia G Case, 2014: 223).

سوخت‌رسانی در سایر مناطق دریایی

با توجه به حاکمیت سرزمینی و صلاحیت کامل دولت ساحلی در آب‌های داخلی و دریای سرزمینی (بند ۱ ماده ۲ کنوانسیون)، تردیدی نیست که این دولت می‌تواند به کنترل سوخت‌رسانی در این مناطق بپردازد. دولت مذکور در آب‌های مجمع‌الجزایری نیز حاکمیت سرزمینی دارد (بند ۱ ماده ۴۹ کنوانسیون)، بنابراین، این حکم در خصوص این آب‌ها نیز اعمال می‌شود. در مقابل، همان‌طور که بارها گفته شد، در دریای آزاد، با توجه به حکومت اصل آزادی دریاها (بند ۱ ماده ۸۷ کنوانسیون)، هیچ دولتی نمی‌تواند صلاحیت خود را نسبت به شناورهای سوخت‌رسان، فارغ از اینکه به چه شناوری سوخت منتقل می‌کنند، اعمال کند.

در منطقه مجاور، در صورتی که دولت ساحلی منطقه انحصاری - اقتصادی را ادعا و تصاحب نکرده باشد (زیرا صلاحیت دولت ساحلی در این منطقه اختیاری است و می‌بایست به صورت خاص از سوی این دولت مورد ادعا قرار گیرد (Churchill & Lowe, 1988: 161))، با توجه به اینکه به موجب ماده ۳۳ کنوانسیون، دولت ساحلی در این منطقه به غیر از حقوقی که در آب‌های داخلی و دریای سرزمینی به او تعلق دارد، حقوق جدیدی ندارد و تنها صلاحیتی حمایتی به‌منظور کنترل و نظارت بر اجرای دقیق حقوق خود در آن مناطق اعمال می‌کند، به نظر می‌رسد دولت ساحلی نتواند نسبت به سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری اعمال صلاحیت کند. در غیر این صورت، منطقه مجاور در چارچوب منطقه انحصاری - اقتصادی قرار می‌گیرد و قواعد حاکم بر آن در منطقه مجاور نیز اعمال می‌شود.

در نهایت، در فلات قاره نیز در صورتی که دولت ساحلی منطقه انحصاری - اقتصادی را

1. the San Remo manual on international law applicable to armed conflicts at sea, 12 June 1994.

تصاحب نکرده باشد، با توجه به استدلال ایتلوس در پرونده نفت کش ویرجینیا، سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری خارجی در این منطقه در صلاحیت دولت ساحلی قرار نمی‌گیرد. گفتیم که در پرونده نفت کش ویرجینیا، ایتلوس سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری خارجی در منطقه انحصاری- اقتصادی را به‌منزلهٔ فعالیتی مرتبط با ماهیگیری قلمداد کرد و با توجه به اینکه ماهیگیری در این منطقه از جمله حقوق دولت ساحلی است، سوخت‌رسانی به این شناورها را نیز به تبع آن مشمول صلاحیت دولت مذکور قرار داد. حال آنکه مطابق نهاد فلات قاره دولت ساحلی در خصوص منابع طبیعی و معدنی موجود در این حوزهٔ جغرافیایی حقوقی گسترده دارد، اما حقوق این دولت شامل منابع جاننداری که قابلیت حرکت در دریا را دارند (از جمله ماهی‌ها) نمی‌شود (بند ۴ ماده ۷۷ کنوانسیون). بنابراین، استدلال ایتلوس در پروندهٔ مذکور در خصوص فلات قاره مصداق پیدا نمی‌کند. در صورت ادعای این منطقه از سوی دولت ساحلی، تا ۲۰۰ مایل دریایی نهاد منطقهٔ انحصاری- اقتصادی اجرا می‌شود و «اگر لبهٔ خارجی حاشیهٔ قاره از ۲۰۰ مایل تجاوز کند، در این صورت دولت ساحلی می‌تواند براساس معیارهای زمین‌شناسی، حد فلات قارهٔ خود را تا ۳۵۰ مایل دریایی از خطوط مبدأ دریای سرزمینی تعیین کند». «اما در هیچ حالتی فلات قاره نباید از این حد فراتر رود یا از ۱۰۰ مایل دریایی بعد از محلی که عمق آن ۲۵۰۰ متر است، بیشتر شود» (بیگدلی، ۱۳۹۲: ۳۰۸). در این شرایط، این دو نهاد حقوق دریاها به صورت پشت سر هم اجرا می‌شوند، بدین ترتیب که تا ۲۰۰ مایل دریایی منطقهٔ انحصاری- اقتصادی حاکم است و بعد از این ۲۰۰ تا ۳۵۰ مایل دریایی نهاد فلات قاره قابلیت اجرا می‌یابد (Dromgoole, 2013: 256). بنابراین، کشوری که چنین شرایطی دارد می‌تواند در این ۲۰۰ مایل نسبت به سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری خارجی اعمال صلاحیت کند و نسبت به محیط دریایی بعد از آن که در قلمرو فلات قاره قرار می‌گیرد این صلاحیت را ندارد.

شایان یادآوری است که در پرونده‌های بالا دول ساحلی برای توجیه صلاحیت خویش نسبت به سوخت‌رسانی به حق خود مبنی بر حفاظت و نگهداری از محیط‌زیست دریایی منطقهٔ انحصاری- اقتصادی (مورد سوم از شق دوم بند ۱ ماده ۵۶ کنوانسیون) نیز استناد کردند، اما ایتلوس بررسی ارتباط بین سوخت‌رسانی و این حق دولت ساحلی را ضروری ندانست (M/V Virginia G Case, 2014: 224). با وجود این، برخی قضات این پرونده، با این استدلال که سوخت‌رسانی به تمام انواع شناورها می‌تواند به منطقهٔ انحصاری- اقتصادی (و سایر مناطق) خسارت زیست‌محیطی وارد کند و با استناد به مواد مختلف کنوانسیون^۱ که حاکی از صلاحیت دولت ساحلی بر حفاظت و نگهداری از محیط‌زیست دریایی است، تمام انواع سوخت‌رسانی را در

۱. بنگرید به مورد سوم از شق دوم بند ۱ ماده ۵۶، بند ۵ ماده ۲۱۱ و بند ۳، ۵ و ۶ ماده ۲۲۰ کنوانسیون حقوق دریاها.

منطقه در چارچوب صلاحیت دولت مذکور قرار دادند (M/V Virginia Case, 2014: Joint Decl. of Judges Kelly & Attard).

نتیجه‌گیری

وضعیت حقوقی سوخت‌رسانی در کنوانسیون نامشخص است. همین موضوع اختلافات زیادی را بین دولت‌ها به دنبال داشت و پاره‌ای از آن‌ها به ایتلوس ارجاع شد. بالاخره بعد از فعل و انفعالات بسیار در سال ۲۰۱۴ در پرونده مربوط به نفت‌کش ویرجینیا، ایتلوس به این موضوع اختلافی فیصله و سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری خارجی در منطقه انحصاری - اقتصادی دولت ساحلی را در چارچوب صلاحیت‌های دولت مذکور قرار داد. باید گفت که می‌توان از این رأی وحدت ملاک گرفت و با استناد به آن تکلیف سایر انواع سوخت‌رسانی در مناطق دریایی دیگر را نیز روشن کرد.

سوخت‌رسانی در دریا تنها یکی از موارد جدیدی است که در منطقه انحصاری - اقتصادی شایع و اختلافات این‌چنینی را موجب شده است. علاوه بر اختلاف بر سر فعالیت‌های نظامی و کارگذاشتن تجهیزات استراق سمع در زیر دریا از طریق زیردریایی‌ها، به نظر می‌رسد باید در آینده موضوعات اختلافی جدیدتری را نیز در این منطقه انتظار داشت. برای مثال، «ارائه خدمات پزشکی، مانند سقط جنین در منطقه انحصاری - اقتصادی دولتی که در قوانین خود این عمل را ممنوع می‌داند». همچنین، «مکان اینک کشتی‌هایی در منطقه مذکور بر روی عرشه خود کازینوهای مخصوص قماربازی ایجاد کنند نیز در آینده وجود دارد» (Lagoni, 2007: 627). بحث بر سر اینکه این موضوعات مشمول آزادی کشتیرانی‌اند یا اینکه تحت صلاحیت دولت ساحلی قرار دارند، کماکان ادامه خواهد یافت.

منابع

الف) فارسی

۱. ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۹۲). حقوق بین‌الملل عمومی، جلد چهارم و پنجم، تهران: گنج دانش.

ب) انگلیسی

2. Anderson, David (2008). *Modern Law of the Sea: Selected Essays*, Leiden, MartinusNijhoff Publishers.
3. Burke, T, William (1994). *The New International Law of Fisheries*, Virginia,

- Oxford: Clarendon Press.
4. Chen, Lung-Chu (2015). *An Introduction to Contemporary International Law: A Policy-Oriented Perspective*, third edition, New York: Oxford University Press.
 5. Churchill, Robin Rolf and Vaughan Lowe, Alan (1988). *The Law of the Sea*, Second Edition, Manchester: Manchester University Press.
 6. Dromgoole, Sarah (2013). *Underwater Cultural Heritage And International Law*, Cambridge, Cambridge University Press.
 7. Kaczorowska, Alina (2015). *Public International Law*, Fifth Edition, Ireland: Routledge.
 8. Lagoni, Rainer. "Offshore Bunkering in the Exclusive Economic Zone" in *Ndiaye, Tafsir Malick and Wolfrum, Rüdiger* (Eds.) (2007). *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes*, Liber Amicorum Judge A. Mensah, Leiden, MartinusNijhoff Publishers.
 9. Anderson, David. "Coastal State Jurisdiction and High Seas Freedoms in the EEZ in the Light of Saiga Case" in *Symmons. R, Clive* (Ed) (2011) *Selected Contemporary Issues in the Law of the Sea* (Vol. 71), Leiden, MartinusNijhoff Publishers.
 10. Takei, Yoshinobu (2013). *Filling Regulatory Gaps in High Seas Fisheries: Discrete High Seas Fish Stocks*, Deep-sea Fisheries and Vulnerable Marine Ecosystems, Leiden, MartinusNijhoff Publishers.

Case-Law

11. Case Concerning Filletting within the Gulf of St. Lawrence (Canada and France) (La Bretagne Arbitration), Decision of 17 July 1986, Recueil des Sentences Arbitrales, Volume XIX, 225-296.
12. M/V Virginia G Case (Panama v. Guinea Bissau), Judgment of 14 April 2014, ITLOS Reports 2014.
13. M/V Virginia G Case, Dissenting Opinion of Judge Ndiaye.
14. M/V Virginia G Case, Declaration of Judge Nelson.
15. M/V Virginia G Case, Declaration of Judge Treves.
16. M/V Virginia G Case, Declaration of Judges Kelly and Attard.
17. M/V SAIGA Case (Guinea v. Saint Vincent and Grenadines), Judgment of 4 December 1997, ITLOS Reports 1997.
18. M/V SAIGA Case, Dissenting Opinions Of Judges Wolfrum and Yamamoto.
19. M/V SAIGA Case (Guinea v. Saint Vincent and Grenadines), Judgment of 4 December 1997, ITLOS Reports 1997.
20. M/V SAIGA (No. 2) Case, Separate Opinion of Judge Anderson.
21. Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary Between Bangladesh And Myanmar In the Bay of Bengal, Judgment of 14 March 2012, ITLOS Reports 2012.
22. Aegean Sea Continental Shelf Case (Greece v. Turkey), Judgment of 19 December 1978, ICJ Reports 1978.

International Documents

23. Yearbook of the International Law Commission (1956), Vol. II.
24. FAO Agreement to promote Compliance with international Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas (1993), International Legal Materials, Vol. 33, 1994.

25. FAO Code of Conduct for Responsible Fisheries (1995), Retrieved on September 9, 2015 from:
26. www.fao.org/3/a-v9878e.pdf
27. "Coastal State Requirements for Foreign Fishing" FAO Legislative Study No. 21, Rev. 4 (1993), FAO Legal Office Publication, 1993.
28. The San Remo Manual On International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea (1994).

