
بررسی اجمالی رأی یکم ژوئیه ۱۹۹۹ دیوان بین‌المللی حقوق دریاها موسوم به پرونده کشتی سایگا، سن‌ونسان و گرنادین به طرفیت گینه

فرید آزادبخت*

دیباچه

در ۱۳ نوامبر ۱۹۹۷ دولت سن‌ونسان و گرنادین به استناد ماده ۲۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲، با ثبت دادخواستی نزد دبیرخانه دیوان بین‌المللی حقوق دریاها دعوایی را علیه دولت گینه در ارتباط با اختلاف ناشی از توقیف کشتی موسوم به سایگا و بازداشت خدمه آن توسط کشتی‌های گشت گمرک گینه اقامه نمود. در این دادخواست، دولت سن‌ونسان و گرنادین با اعلام مراتب آمادگی خود نسبت به تودیع هرگونه وثیقه و تضمین مالی به دیوان که توسط خود دیوان تعیین گردد، رفع توقیف فوری از کشتی، محموله و آزادی

* عضو هیأت علمی دانشکده حقوق دانشگاه آزاد اسلامی کرمانشاه.

فصلنامه مطالعات بین‌المللی (ISJ)، سال پنجم، شماره ۲، پاییز ۱۳۸۷، صص ۸۹-۴۱.

خدمه آن را درخواست نمود. دولت مذکور در سایر بیانیه‌ها ادعا نمود که یک دولت ساحلی اهلیت اجرای حقوق معین و محدودی به عنوان یک دولت حاکم در محدوده منطقه انحصاری اقتصادی خود به گونه‌ای که در کنوانسیون ۱۹۸۲ و به ویژه ماده ۵۶ آن مقرر شده دارد و بنابراین در این موضوع، دولت گینه از دو جهت مرتکب اشتباه شده است: اولاً: مطابق مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲، دولت خوانده در محدوده صلاحیتی که بر کشتی سایگا داشته از رعایت مقررات مربوط به رفع توقیف از کشتی و آزادی خدمه آن در برابر یک وثیقه معقول و یا سایر تضمین‌های مالی خودداری نموده است، دوم اینکه: خوانده به اشتباه ادعا نموده که درصدد اعمال حاکمیت در محدوده انحصاری اقتصادی خود برآمده است. در صورتی که اقدامات گینه فراتر از آن چیزی است که در کنوانسیون موصوف مجاز تلقی شده به گونه‌ای که در حقوق سایرین در منطقه انحصاری - اقتصادی خود مداخله نموده است. از جمله مداخله در کشتی سایگا که پرچم‌خواهان را برافراشته گویای تخطی آن کشور را از محدوده مجاز صلاحیت دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی خود می‌باشد.

دولت گینه نیز در لایحه جوابیه متقابل مدعی شد که آن دولت هیچ‌گونه عمل غیرقانونی مرتکب نشده و قواعد مربوط به رفع توقیف فوری کشتی و آزادی خدمه آن را در برابر یک وثیقه متعارف نقض ننموده، بنابراین از دیوان درخواست نمود که ادعای دولت خواهان را رد نماید. نظر به اینکه قضیه کشتی سایگا اولین اختلافی بود که در مقابل دیوان بین‌المللی مطرح گردید به همین دلیل توجه خاصی نسبت به آن شد. در مراحل اولیه امکان اجرای آیین‌های رفع توقیف فوری کشتی «ماده ۲۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲» و صدور قرارهای دستور موقت «ماده ۲۹۰» فراهم شد.^(۱) پس از آن دیوان در مورد ماهیت دعوی اظهار نظر کرد که این کار هم در رأی مورخ اول ژوئیه ۱۹۹۹ پس از یک دادرسی عادی انجام شد^(۲) و در نهایت دیوان دولت گینه را با اکثریت قریب به اتفاق آرا محکوم و اعلام نمود که این دولت حقوق سن‌ونسان و گرنادین را با توقیف کشتی آن کشور نقض نموده است. به علاوه گینه به پرداخت بیش از دو میلیون دلار

برای جبران خسارات وارده به سن و نسان و گرنادین محکوم شد.^(۳) رأی دیوان همانند آرای دیوان بین‌المللی دادگستری به ترتیب شامل درخواست‌های طرفین اختلاف، وقایع، مسائل مربوط به صلاحیت و قابلیت پذیرش دادخواست و بالاخره مسائل ماهوی می‌شود.^(۴) که در فصل اول: آیین دادرسی دیوان و مسائل مربوط به صلاحیت و قابلیت پذیرش دادخواست بررسی و در فصل دوم ضمن تبیین ماهیت اختلاف مسائلی از قبیل حق تعقیب فوری، کاربرد زور در هنگام توقیف کشتی و جبران خسارات درخواستی مطرح و در پایان، نکات قوت و ضعف رأی موصوف بازنموده و تحلیل می‌گردد.

بهره نخست: ساختار و صلاحیت دیوان

دیوان بین‌المللی حقوق دریاها که براساس ضمیمه ششم کنوانسیون ۱۹۸۲ تأسیس شده است. دارای ۲۱ عضو مستقل است که از میان اشخاصی که بیشترین معروفیت بیطرفی و درستکاری را دارا بوده و دارای صلاحیت شناخته شده در زمینه حقوق دریاها باشند انتخاب می‌گردند. (بند ۱ ماده ۲ اساسنامه دیوان) دولت‌های متعاقد کنوانسیون به هنگام انتخاب آنها از طریق رأی مخفی (بند ۴ ماده ۴ اساسنامه) به گونه‌ای عمل خواهند کرد که اطمینان حاصل شود کلیه نظام‌های مهم حقوقی جهان در آن ملحوظ است. (بند ۲ ماده ۲ اساسنامه) حضور همه اعضای دیوان در کلیه موارد ضرورت ندارد: حداقل اعضای لازم برای رسیدگی یازده نفر است. (بند ۱ ماده ۱۳ اساسنامه دیوان) دیوان می‌تواند با هیئت‌های ویژه سه یا پنج نفری (بندهای ۳ و ۱ ماده ۱۵ اساسنامه) و یا شعبه حل اختلافات بستر دریاها که متشکل از یازده نفر است فعالیت کند. همین شعبه اخیرالذکر می‌تواند به وسیله هیئت‌های ویژه سه نفری وارد عمل شود (بخش چهارم ضمیمه ششم). اعضای دیوان برای مدت ۹ سال انتخاب می‌شوند و انتخاب مجدد آنها بلامانع می‌باشد. (بند ۱ ماده ۵ اساسنامه) و نکته آخر اینکه دیوان، رئیس خود را رأساً انتخاب می‌کند. (بند ۱ ماده ۱۲ اساسنامه دیوان)

صلاحیت دیوان

در یک تقسیم‌بندی کلان، دیوان بین‌المللی حقوق دریاها همانند دیوان بین‌المللی دادگستری واجد صلاحیت ترافیعی و مشورتی است و البته این موضوع وصف ذاتی هر سازوکار قضایی محسوب می‌شود. به عبارت دیگر صلاحیت دیوان هم ناظر به حل اختلافات حقوقی بین‌المللی و هم شامل ارائه نظر در خصوص مسائل حقوقی است.

با توجه به مسئله تقارن صلاحیت‌ها در محیط بین‌المللی وجود مجموعه‌ای از معیارها برای تفکیک صلاحیت‌ها و توزیع مناسب آن ضروری می‌نماید و آنچه در این میان راهگشاست، تفکیک مسائل حقوقی از سایر مسائل سیاسی می‌باشد که به خودی خود دامنه صلاحیت مشورتی سازوکارهای قضایی را منحصرأ به ارائه نظر در خصوص مسائل حقوقی محدود می‌نماید. زیرا ارکان قضایی فاقد کارویژه قانون‌گذاری هستند به عبارت دیگر «کارویژه قضایی متعارف آنها تعیین و تطبیق اصول و قواعد حقوقی موجود بر مسائل دارای سرشت حقوقی است».^(۵)

دیوان از خلال شعبه اختلافات بستر دریاها صلاحیت ارائه نظر در مورد مسائل حقوقی ناشی از محدوده فعالیت‌های مجمع و شورای مقام بین‌المللی بستر دریاها را دارد^(۶) و این صلاحیت به نظر می‌رسد که انحصاری است و به خودی خود واجد دو عنصر موضوعی و شخصی یعنی احراز وصف حقوقی مسئله درخواست شده و همچنین احراز صلاحیت رکن درخواست‌کننده توسط دیوان می‌باشد. دیوان در این مرحله بایستی اقناع شود که نظر مشورتی درخواست‌شده واقعاً ارتباطی با مسئله حقوقی به معنایی که سازوکارهای قضایی و دکترین حقوقی از آن تلقی می‌نمایند، دارد. آرای مشورتی دیوان بین‌المللی دادگستری و سلف آن در ارزیابی وصف حقوقی مسائل مطروحه می‌تواند سرمشق دیوان تازه‌کار دریاها باشد. دیوان بین‌المللی دادگستری در نظریه مشورتی ۱۹۸۰ اعلام می‌نماید «در واقع در وضعیت‌هایی که در آن ملاحظات سیاسی غالباً هستند ممکن است اخذ نظر مشورتی از دیوان نسبت به اصول حقوقی قابل اعمال نسبت به موضوع متنازع‌فیه مخصوصاً ضروری باشد. (نظریه مشورتی دیوان

۱۹۸۰) اما آنچه در ادبیات حقوقی در مورد مسئله حقوقی شایان توجه و یادآوری است: تجزیه مسئله حقوقی به ابعاد و عناصر سه‌گانه‌ای است که شامل بُعد وجودشناختی، معرفت‌شناختی و روش‌شناختی می‌گردد که تبیین آن مجالی دیگر می‌طلبد. اما در خصوص رکن شخصی مسئله حقوقی موضوع به اسدگی قابل تبیین است. از طرفی صلاحیت درخواست نظر مشورتی محدود به دو رکن از سه رکن اصلی مقام بین‌المللی بستر دریا یعنی مجمع که دارای اختیار تعیین خط‌مشی‌های عمومی مقام بین‌المللی^(۷) است و شورا که مسئول اجرای کنوانسیون در محدوده خط‌مشی‌های تعیین شده به وسیله خود کنوانسیون و مجمع می‌باشد.^(۸) جالب اینکه ارجاع موضوع به شعبه بستر دریاها و درخواست نظر مشورتی مسئله‌ای اساسی تلقی و مستلزم رأی مثبت سه‌چهارم یا دوسوم اکثریت اعضای شورا و یا مجمع است.^(۹)

صلاحیت ترافی

موارد بروز اختلاف در مسائل مربوط به حقوق دریاها بسیار است. دول مجاور و مقابل در دریاها امکان دارد در مورد مرزهای مناطق دریایی خود توافق نداشته باشند. ممکن است دولتی مدعی حق انجام مانور نیروی دریایی‌اش در منطقه انحصاری اقتصادی دولت دیگری شود که منکر وجود چنین حقی باشد و یا کشتی متعلق به سایر دولت‌ها در منطقه انحصاری اقتصادی یکی از دولت‌های متعاقد کنوانسیون توقیف و خدمه آن بازداشت گردند و یا برخی از ماهیگیران امکان دارد حق دول خارجی را برای بازداشتشان به خاطر ماهیگیری در ۵۰ مایلی سواحل آنها زیر سؤال ببرند.^(۱۰) با امعان و توجه به نمونه‌های فوق‌الذکر بین دو دسته از اختلافات باید قائل به تفکیک شد: اختلافات بین دولت‌ها (اختلافات بین‌المللی) و اختلافات میان دولت‌ها و افراد البته اینگونه اختلافات نیز امکان دارد تبدیل به اختلافات بین‌المللی به معنی اخص آن شود. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها چهارچوب کلی اختلافات ناشی از تفسیر و اعمال کنوانسیون مزبور را ارائه کرده و نیز مواردی که مستثنی هستند مشخص نموده است.

اصل کلی این است که دولت‌ها باید اختلافات خود را به شیوه مسالمت‌آمیز حل و فصل کنند (ماده ۲۷۹ کنوانسیون ۱۹۸۲) و همواره می‌توانند از روش‌هایی غیر از آنچه کنوانسیون ۱۹۸۲ پیش‌بینی کرده است (ماده ۲۸۰) استفاده کنند. در صورتی که اختلافی به شیوه مورد توافق طرفین حل و فصل نشود و یا توسط به آیین مندرج در ماده ۲۸۴ کنوانسیون به حصول راه‌حل مناسب نینجامد (آیین سازش) با رعایت استثنائاتی به روش حل و فصل اجباری (ماده ۲۸۶) ارجاع می‌شود. دولت‌ها می‌توانند به هنگام امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ و یا در موعد دیگری یک یا چند مرجع زیر را برای حل اختلافات بپذیرند: (۱) دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، (۲) دیوان بین‌المللی دادگستری، (۳) دیوان داوری که طبق ضمیمه هفتم کنوانسیون تأسیس شده و یا برای انواع معینی از اختلافات تعیین شده است، (۴) دیوان داوری ویژه که طبق ضمیمه هشتم کنوانسیون تأسیس می‌شود (ماده ۲۸۷) اما آنچه از کنوانسیون ۱۹۸۲ و اساسنامه دیوان مستفاد می‌شود صلاحیت توافقی آن به دو بخش انحصاری و اختیاری قابل تقسیم است. صلاحیت انحصاری، محدود به مسائل و اختلافات مربوط به منطقه بستر دریاست و صلاحیت اختیاری مشتق از تفسیر و اجرای کنوانسیون ۱۹۸۲ با رعایت موارد مندرج در ماده ۲۸۰ کنوانسیون موصوف و احاله دعاوی مربوط به سایر موافقت‌نامه‌ها (ماده ۲۲ اساسنامه دیوان) می‌باشد.

◆ علت اصلی ایجاد دیوان بین‌المللی حقوق دریاها این بود که گرچه دیوان بین‌المللی دادگستری دارای سابقه و تجربیات مفیدی در زمینه اختلافات و دعاوی دریای بود^(۱۱) لیکن طبق اساسنامه دامنه صلاحیت توافقی آن محدود به حل و فصل اختلافات دولت‌ها بود ولی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها می‌تواند پاسخگوی دعاوی اشخاص خصوصی نیز باشد و این ویژگی که در واقع گسترش صلاحیت شخصی دیوان موصوف نسبت به دیوان بین‌المللی دادگستری محسوب می‌شود امکان طرح دعاوی غیردولتی را در محضر دیوان فراهم آورده است.

بهره دوم: تشریح اجمالی ابعاد موضوعی «قضیه سایگا»

۱. کشتی سایگا همان‌طور که قبلاً اشاره شد یک تانکر نفت بود و در زمان توقیف، متعلق به شرکت کشتیرانی قبرسی با مسئولیت محدود تابونا بود و در مورخ ۱۲ مارس ۱۹۹۷ به صورت موقت در کشور سن‌ونسان و گرنادین به ثبت رسیده بود. ناخدا و کلیه خدمه آن تبعه اوکراین محسوب می‌شدند و محموله گازوئیل متعلق به یکی از اتباع سوئیس بود.

۲. به دستور ناخدا «اورلف» کشتی موصوف در مورخ ۲۴ اکتبر ۱۹۹۷ بند داکا در سنگال را با محموله تقریبی ۵۴۰۰ تن گازوئیل ترک و رد ۲۷ اکتبر در نقطه صفر درجه و ۲۵ دقیقه و ۳ ثانیه شمالی به چند کشتی ماهیگیری که پرچم سنگال و یونان را برافراشته بودند گازوئیل تحویل می‌داد. این نقطه تقریباً در ۲۲ میل دریایی جزیره الکتراز گینه واقع است. کشتی‌های ماهیگیری موصوف دارای مجوز صید ماهی در منطقه انحصاری اقتصادی گینه بودند.

۳. پیرو دستورالعمل مالک محموله گازوئیل، کشتی سایگا مسیر خود را تغییر و به موقعیتی دیگر ورای مرز جنوبی منطقه انحصاری گینه عزیمت نمود.

۴. برابر دفتر کشتی در تاریخ ۲۸ اکتبر ۱۹۹۷ کشتی سایگا در نقطه ۹ درجه و ۱ ثانیه شمالی و ۱۴ درجه و ۵۸ دقیقه و ۵۸ ثانیه غربی در حالی که منتظر رسیدن کشتی‌های ماهیگیری جهت دریافت سوخت بود قرار داشت. در حدود ساعت ۹ همان روز مورد حمله کشتی‌های گشت گمرک گینه واقع شد و در همان روز کشتی و خدمه آن به بندر کناکری گینه برده شد و ناخدای کشتی بازداشت و اسناد سفر متعلق به خدمه به وسیله مقامات گینه‌ای از آنها گرفته شد و نگهبانان مسلح در عرشه کشتی مستقر گردیدند.

۵. در ۱ نوامبر ۱۹۹۷ دو نفر از خدمه مجروح کشتی سایگا اجازه یافتند بندر کناکری را به منظور مداوا به مقصد داکار ترک نمایند.

۶. محموله سوخت کشتی که در حدود ۴۹۴۱ تن بود به دستور مقامات گینه‌ای

تخلیه شد و تعدادی از خدمه کشتی بعداً رهایی یافتند ولی ناخدای کشتی همچنان در بازداشت به سر می‌برد.

۷. گزارش اوضاع و احوال توقیف کشتی سایگا که به وسیله مقامات گینه‌ای تهیه شده است، حاوی بیانیه ناخدای کشتی است که از طریق بازجویی از شخص موصوف تحصیل شده است و مبنای اقامه دعوی علیه نامبرده قرار گرفته و در نهایت وی در دادگاه شهرستان کناکری محاکمه گردید.

۸. در ۱۳ نوامبر ۱۹۹۷ سن و نسان و گرنادین به موجب ماده ۲۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ از دیوان حقوق بین‌المللی دریاهای رفع توقیف فوری از کشتی سایگا و آزادی خدمه آن را درخواست نمود. دیوان نیز در تاریخ ۴ دسامبر ۱۹۹۷ نسبت به درخواست مزبور رسیدگی و رأی صادر نمود و طی آن دستور داد که دولت گینه در مقابل تضمین و یا وثیقه معقول فوراً از کشتی سایگا رفع توقیف نموده و خدمه آن را آزاد نماید. (وثیقه و تضمین معقول شامل محموله گازیئل تخلیه شده کشتی به علاوه ۴۰۰/۰۰۰ دلار به صورت اعتبارنامه یا ضمانت‌نامه بانکی و یا به هر طریقی که طرفین دعوی توافق نمایند، مقرر شد).

۹. در دسامبر ۱۹۹۷ رأی دادگاه شهرستان کناکری علیه ناخدای کشتی سایگا صادر گردید. دادگاه شهرستان مواد ۱۱۱ و ۲۴۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ و مواد ۳۶۱ و ۳۶۳ قانون کیفری گینه و ماده ۴۰ قانون تجارت دریایی و مواد ۳۴ و ۳۱۶ و ۳۱۷ قانون گمرکی گینه و مواد ۱ و ۸ قانون مورخ ۱۵ مارس ۱۹۹۴ گینه در خصوص مبارزه با واردات و خرید و فروش متقلبانه سوخت در جمهوری گینه را به عنوان مبنای اتهامات ناخدای کشتی سایگا ذکر می‌نماید.

۱۰. دادگاه شهرستان (دادگاه نخستین) ناخدای کشتی موصوف را مقصر شناخته و نامبرده را به پرداخت مبلغ ۱۵۳۴۵۰۲۴۰۴۰ فرانک علیه گینه به عنوان جزای نقدی محکوم و همچنین دستور ضبط کشتی و محموله آن را به عنوان تضمین پرداخت جریمه فوق صادر کرد.

۱۱. ناخدای سایگا از حکم صادره توسط دادگاه نخستین در دادگاه استیناف پژوهش‌خواهی نمود و دادگاه مزبور در حکم مورخ ۳ فوریه نامبرده را به جرم واردات و خرید و فروش غیرقانونی سوخت در جمهوری گینه مقصر شناخت که این اقدام به موجب قانون کشور گینه قابل مجازات است.

۱۲. دادگاه استیناف علاوه بر این حکم دادگاه بدوی، نامبرده را به تحمل یک دوره حبس تعلیقی شش‌ماهه محکوم کرد.

۱۳. دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در مورخ ۱۱ مارس ۱۹۹۸ قرار دستور اقدامات موقت را صادر نمود. البته قبل از صدور این قرار، دیوان از طریق نامه مورخ ۴ مارس ۱۹۹۸ نماینده سن‌ونسان و گرنادین مطلع گردید که از کشتی سایگا رفع توقیف به عمل آمده است.

۱۴. مطابق سند رفع توقیف کشتی سایگا که به امضای مقامات گینه‌ای رسیده این عمل در راستای اجرای حکم مورخ ۴ دسامبر دیوان صورت گرفته است.

گزارش اجمالی طرح دعوی

۱. در ۱۳ ژانویه ۱۹۹۸ نماینده سن‌ونسان و گرنادین درخواستی به منظور صدور دستور اقدام موقت براساس بند ۵ ماده ۲۹۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ درخصوص توقیف کشتی سایگا و بازداشت خدمه آن در دفتر دیوان بین‌المللی حقوق دریاها ثبت نمود که رونوشت «نوتی فی کاسیون» تقدیمی مورخ ۲۲ دسامبر ۱۹۹۷ آن کشور به دولت گینه درخصوص ارجاع اختلاف مربوط به کشتی سایگا به دیوان داوری پیسوت آن بود. رئیس دفتر دادگاه مطابق ضمیمه شماره ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ رونوشت مصدق درخواست دولت سن‌ونسان را برای وزیر خارجه گینه ارسال نمود.

۲. مطابق بند ۳ ماده ۲۴ اساسنامه دیوان، موضوع درخواست صدور اقدام موقت به اطلاع دولت‌های متعاقد کنوانسیون رسید و براساس موافقتنامه همکاری و ارتباط میان ملل متحد و دیوان، مراتب به دبیرکل سازمان ملل متحد نیز ابلاغ شد.

۳. در ۲۰ فوریه ۱۹۹۸، دولت گینه به اطلاع دیوان رساند که براساس موافقتنامه بین آن دولت و دولت سن و نسان و گرنادین توافق حاصل شد که اختلاف فی ما بین که توسط دولت سن و نسان در ۲۲ دسامبر ۱۹۹۷ به دیوان داوری ارجاع شده بود با شرایطی به دیوان بین‌المللی حقوق دریاها ارجاع گردد.

۴. متن موافقتنامه منعقد شده بین دو دولت توسط گینه به دیوان ارسال و رئیس دیوان بعد از تأیید و تصدیق و اعلام وصول آن آمادگی دیوان برای استماع و انتقال اختلاف از دیوان داوری به دیوان کنونی را اعلام نمود.

۵. دیوان طی قرار مورخ ۲۰ فوریه ۱۹۹۸، تاریخ ارجاع به دیوان داوری را «۲۲ دسامبر ۱۹۹۷» تاریخ طرح و اقامه دعوی در نزد خود تلقی و اعلام نمود درخواست صدور دستور اقدام موقت را که به نحو مناسب به دیوان تسلیم گردیده به موجب بند ۱ ماده ۲۹۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ و بند ۱ قواعد رسیدگی دیوان بررسی و ملاحظه خواهد نمود.

۶. دیوان طی قرار مورخ ۲۲ فوریه ۱۹۹۸ براساس مواد ۵۹ و ۶۰ قواعد رسیدگی، محدوده زمانی ذیل را جهت تثبیت لویح طرفین تعیین نمود. ۱۹ ژوئن ۱۹۹۸ برای لایحه سن و نسان و ۱۸ سپتامبر ۱۹۹۸ برای لایحه متقابل گینه و همینطور ۳۰ اکتبر ۱۹۹۸ برای جوابینه سن و نسان و ۱۱ دسامبر ۱۹۹۸ برای پاسخ گینه به جوابیه سن و نسان.

۷. دیوان طی قرار مورخ ۱۱ مارس ۱۹۹۸ به شرح ذیل و به اتفاق آرا به موجب بند ۱ ماده ۲۹۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ دستور اقدام موقت ذیل را صادر نمود: «درخواست می‌نماید که سن و نسان و گینه تلاش نموده ترتیبی بیابند که تا زمان صدور حکم نهایی اعمال گردد و به این منظور دو دولت باید تضمین نمایند که مقامات و کشتی‌های تحت پرچم آنها به گونه‌ای اقدام ننمایند که باعث تشدید و گسترش اختلاف تسلیم شده به دیوان گردد. همچنین از دو دولت می‌خواهد گزارش اولیه‌ای که در بند ۱ ماده ۹۵ قواعد رسیدگی دیوان مورد اشاره قرار گرفته هرچه زودتر و تا قبل از ۳۰ آوریل ۱۹۹۸

تقدیم دیوان نمایند.».

۸. مطابق ماده ۹۴ قواعد رسیدگی، رونوشتی از قرار فوق‌الذکر در تاریخ ۱۱ مارس ۱۹۹۸ برای طرفین اختلاف ارسال گردید و مراتب به نحو مقتضی به اطلاع دولت‌های متعاهد کنوانسیون و دبیرکل ملل متحد رسید.

۹. در ۱۹ ژوئن ۱۹۹۸ سن‌ونسان لایحه خود و اسناد مؤید آن را برای دیوان ارسال نمود که رونوشتی از آن در ۲۲ ژوئن ۱۹۹۸ برای نماینده گینه فرستاده شد.

۱۰. نماینده گینه طی نامه مورخه ۸ سپتامبر ۱۹۹۸ خواهان تمدید زمان تعیین‌شده برای تسلیم لایحه متقابل خود شد و رئیس دیوان با احزار دیدگاه طرفین طی قرار ۱۶ سپتامبر ۱۹۹۸ زمان تقدیم لایحه متقابل گینه را تا ۱۶ اکتبر تمدید نمود.

۱۱. در ۱۶ اکتبر ۱۹۹۸ گینه لایحه متقابل خود را تسلیم دیوان نمود و رونوشتی از آن در تاریخ ۱۹ اکتبر ۱۹۹۸ توسط دیوان برای نماینده سن‌ونسان ارسال شد. جوابیه سن‌ونسان در ۲۰ نوامبر ۱۹۹۸ در دفتر دیوان ثبت و رونوشت آن در ۲۴ نوامبر ۱۹۹۸ به نماینده گینه ابلاغ گردید. پاسخ گینه به جوابیه سن‌ونسان در تاریخ ۲۸ دسامبر ۱۹۹۸ در دفتر دیوان ثبت و در تاریخ ۲۹ دسامبر ۱۹۹۸ برای نماینده سن‌ونسان فرستاده شد.

۱۲. طی قرار مورخ ۱۸ ژانویه ۱۹۹۹ در دفتر دیوان ثبت و در تاریخ ۲۹ دسامبر ۱۹۹۸ برای نماینده سن‌ونسان فرستاده شد.

۱۳. رئیس دیوان در ۴ فوریه ۱۹۹۹ در دیدار با نمایندگان طرفین و بررسی دیدگاه دو دولت درخصوص موضوعات و مسائلی که در رسیدگی‌های شفاهی مطمح نظر آنان است، مطابق بندهای ۲ و ۱ ماده ۶۳ و بند ۳ ماده ۶۴ قواعد رسیدگی از آنها خواست که اسناد و مدارک خود را تکمیل نمایند.

۱۴. در ۱۹ فوریه و ۴ و ۱ مارس براساس ماده ۷۲ قواعد رسیدگی، اطلاعات در مورد شاهدان قضیه توسط طرفین تسلیم دیوان گردید.

۱۵. دیوان مطابق ماده ۶۸ قواعد رسیدگی بعد از افشای اسناد کتبی و قبل از گشایش رسیدگی‌های شفاهی در تاریخ‌های ۵ و ۲ و ۱ مارس ۱۹۹۹ رایزنی‌ها و

مشورت‌هی اولیه‌ای را به عمل آورد.

۱۶. رئیس دیوان در ۲ مارس ۱۹۹۹ در دیدار با نمایندگان طرفین دیدگاه آنان را در ارتباط با آیین رسیدگی‌های شفاهی، نحوه و زمان ارائه قضایا توسط طرفین بررسی و احراز نمود و مطابق ماده ۷۶ قواعد رسیدگی نکات و مسائلی را که دیوان خصوصاً مایل بود به آنها پرداخته شود به طرفین خاطر نشان ساخت.

۱۷. دیوان از تاریخ ۸ تا ۲۰ مارس ۱۹۹۹ تعداد ۱۸ نشست علنی برگزار نمود که در نشست‌های علنی مورخ ۱۰ و ۹ و ۸ و ۱۳ و ۱۲ مارس ۱۹۹۹ افرادی به عنوان شاهد توسط طرفین فراخوانده شدند و شهادت این افراد استماع شد و در نهایت از نامبردگان بازجویی و مواجهه به عمل آمد که در جریان این امر، عکس‌ها و تصاویری که ایراد صدمه و آسیب به تجهیزات روی عرشه و خدمه به مجروح کشتی سایگا را نشان می‌داد ارائه گردید.

خواسته‌های طرفین دعوی

۱۸. در لایحه و لایحه جوابیه و همچنین مرحله قبل از اتمام رسیدگی‌های شفاهی «خواسته نهایی» سن‌ونسان و گرنادین درخواست‌های خود را مطرح و از دیوان درخواست نمودند که حکم خود را نسبت به موارد زیر اعلام نماید که جمع‌بندی نهایی آن در چند مقوله اصلی قابل ارائه است:

الف - اقدامات و اعمال گینه از جمله حمله به کشتی سایگا و خدمت آن در منطقه انحصاری اقتصادی سیرالئون - متعاقباً توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن - تخلیه و برداشت محموله گازوئیل - طرح اتهام و اقامه دعوی علیه سن‌ونسان و متعاقباً صدور حکم علیه آن - حقوق سن‌ونسان و کشتی تحت پرچم آن کشور را بهره‌مندی از آزادی کشتیرانی و یا سایر حقوق از لحاظ بین‌المللی مشروع و مرتبط با آزادی دریانوردی به نحوی که در بند ۲ ماده ۵۶ و ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر گردیده، نقض نموده است.

ب - قوانین گمرکی و ضد قاچاق گینه مشروط به استثنائات محدودی که در بند ۱ فقره الف ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر گردیده تحت هیچ شرایطی در منطقه انحصاری اقتصادی گینه قابل اجرا و اعمال نیست.

ج - گینه حق تعقیب فوری خود را به موجب ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ در رابطه با کشتی سایگا به طور قانونی اعمال ننموده و بنابراین براساس بند ۸ ماده ۱۱۱ کنوانسیون مسئول جبران خسارات وارده به کشتی سایگا می‌باشد.

د - گینه بند ۴ ماده ۲۹۲ کنوانسیون را به دلیل عدم رفع توقیف فوری از کشتی سایگا و خدمه آن در قبال وثیقه و یا اعتبارنامه بانکی سوئیس مورخ ۱۱ سپتامبر ۱۹۹۷ نقض نموده است. (وثیقه ۴۰۰/۰۰۰ دلار ۱۰ دسامبر ۱۹۹۷)

ه - اقامه دعوی کیفری علیه دولت سن و نسان به عنوان دولت صاحب پرچم کشتی سایگا، حقوق این دولت را به موجب کنوانسیون ۱۹۸۲ نقض نموده است. و - گینه به فوریت معادل دلاری محموله گازوئیل تخلیه شده و یا معادل آن را تضمین بانکی پردازد.

ز - گینه هزینه رسیدگی دیوان داوری و سایر هزینه‌هایی را که دولت سن و نسان محتمل شده بایستی پرداخت نماید.

خواسته‌های گینه که در لایحه متقابل - جوابیه و پاسخ به جوابیه و در مرحله پایانی رسیدگی‌های شفاهی مطرح و درخواست نمود دیوان رسیدگی و اعلام نماید.

الف - ادعاهای سن و نسان و گرنادین غیرقابل پذیرش بوده و رد شود. همچنین سن و نسان و گرنادین هزینه‌های رسیدگی و سایر هزینه‌هایی را که گینه متحمل شده است، پرداخت نماید.

ب - اقدامات گینه، حق سن و نسان و کشتی‌های تحت پرچم آن کشور برای بهره‌مندی از آزادی دریانوردی که در بند ۲ ماده ۵۶ و ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر گردیده، نقض نموده است.

ج - قوانین گینه برای اهداف کنترل و مبارزه با خرید و فروش غیرقانونی سوخت

به کشتی‌های ماهیگیری در محدوده و شعاع گمرکی آن کشور مطابق بند ۲ ماده ۵۶ و ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ قابلیت اعمال دارد.

د - گینه حق تعقیب فوری را به موجب ماده ۱۱۱ کنوانسیون اعمال نموده و مسئول جبران خسارت به سایگا براساس بند ۸ ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ نمی‌باشد.

ه - گینه بند ۴ ماده ۲۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ را نقض ننموده است.

ز - دولت گینه هیچگونه الزامی به تودیع فوری معادل دلاری گازوئیل تخلیه‌شده ندارد.

ح - گینه الزامی به پرداخت خسارت به سن‌ونسان ندارد.

ط - سن‌ونسان و گرنادین باید هزینه‌های رسیدگی و سایر هزینه‌هایی را که گینه متحمل شده است، پرداخت نماید.

صلاحیت دیوان

با وجود اینکه دعوی موصوف از طریق مصالحه و با انتقال دعوی اقامه‌شده در دیوان داوری به دیوان حقوق بین‌المللی دریاها مطرح گردید با این حال و علی‌رغم فقدان اختلاف بین اصحاب دعوی، دیوان شایسته دید اقتناع شود که در مورد اختلاف مطروحه واجد صلاحیت می‌باشد. همان‌گونه که قبلاً اشاره شد این اختلاف به وسیله سن‌ونسان با Notification مورخ ۲۲ دسامبر ۱۹۹۷ براساس ضمیمه شماره ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ به دیوان داوری تسلیم گردید و طرفین طی موافقت‌نامه ۱۹۸۸ با انتقال و احاله اختلاف به دیوان داوری تسلیم گردید و طرفین طی موافقت‌نامه ۱۹۸۸ با انتقال و احاله اختلاف به دیوان حقوق دریاها موافقت نمودند. موافقت‌نامه ۱۹۸۸ در بند ۱ مقرر می‌نماید «فرض بر این است که این اختلاف در ۲۲ دسامبر ۱۹۹۷ به دیوان بین‌المللی تسلیم و تقدیم گردیده است» یعنی تاریخ طرح دعوی در دیوان داوری.

دیوان در قرار مورخ ۲۰ فوریه ۱۹۸۸ خاطر نشان نمود که با ملاحظه موافقت‌نامه ۱۹۸۸ و ماده ۲۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ اقتناع گردیده است که سن‌ونسان و گرنادین و گینه

در مورد تسلیم اختلاف به دیوان موصوف توافق نموده‌اند.

دیوان مبنای صلاحیت خود را در این قضیه موافقتنامه ۱۹۸۸ و مواد ۲۸۷-۲۸۶ و ۲۸۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ می‌داند که برحسب موافقتنامه مذکور اختلاف مربوط به کشتی سایگا از دیوان داوری به دیوان دریاها منتقل شده است.

البته دیوان اعتراض گینه را که در لایحه جوابیه آن کشور طرح گردیده بود بررسی نموده و مبنای آن را بند ۳ ماده ۲۹۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ می‌داند که در مرحله رسیدگی مربوط به درخواست صدور دستور اقدام موقت ایراد گردید.

دیوان در قرار مورخ ۱۱ مارس ۱۹۹۸ خاطر نشان نمود که بند ۱ ماده ۲۹۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ مورد استناد خواهان علی‌الظاهر به دیوان مبنایی برای صلاحیت اعطا می‌کند و در این مرحله از رسیدگی گینه اعتراضی بر مبنای بند ۳ ماده ۲۹۷ کنوانسیون ایراد و ابراز نموده و برعکس از دیدگاه آن کشور مبنای صلاحیت دیوان بین‌المللی حقوق دریاها موافقتنامه ۱۹۹۸ می‌باشد و این نکته را تأیید می‌نماید. بنابر این ارجاع و استناد به عبارت «به همین نحو اعتراض به صلاحیت» مندرج در موافقتنامه ۱۹۸۸ تأثیری بر صلاحیت دیوان نداشته و درنهایت دیوان خود را در مورد اختلاف تسلیم شده و رسیدگی به آنها واجد صلاحیت دانست.

قابلیت پذیرش و استماع دعوی

دیوان بعد از احراز صلاحیت خود به ایرادات خواننده دعوی می‌پردازد. ادله اصلی که توسط گینه مبنی بر قابل استماع نبودن دعوی ابراز گردیده در چند محور قابل جمع‌بندی است که به اختصار به تبیین مواردی از آن می‌پردازیم: (۱) ثبت و تابعیت کشتی سایگا، (۲) فقدان علقه واقعی، (۳) عدم رجوع به مراجع داخلی و (۴) تابعیت دعاوی.

الف - اولین اعتراض مطروحه که توسط گینه نسبت به ادعاهای مندرج در دادخواست سن‌ونسان و گرنادین ابراز گردیده به موضوع ثبت کشتی سایگا برمی‌گردد

و از آنجا که گینه معتقد است کشتی سایگا در روز توقیف آن به صورت معتبر تحت پرچم سن‌ونسان و گرنادین ثبت نشده بود لذا دولت مزبور از لحاظ حقوقی سمتی برای اقامه دعوی در ارتباط با اقدامات اتخاذشده توسط گینه علیه کشتی موصوف ندارد، خواه اقامه دعوی از جانب و یا در ارتباط با کشتی سایگا باشد و یا از جانب ناخدا و یا سایر خدمه - مالکان و یا کارگزاران آن. البته مدعیات گینه توسط سن‌ونسان و گرنادین به چالش کشیده شد که بیان اجمالی موضوع به فهم دقیق‌تر آن کمک می‌کند: نخست اینکه، کشتی سایگا به طور موقت در ۱۲ مارس ۱۹۹۷ به موجب فقره ۳۶ قانون کشتیرانی بازرگانی ۱۹۸۲ سن‌ونسان به عنوان یک کشتی دارای تابعیت سن‌ونسان به ثبت رسید و گواهی موقت ثبت در ۱۴ آوریل ۱۹۹۷ صادر شد. گواهی مزبور در ۱۲ سپتامبر ۱۹۹۷ منقضی گردید. ثبت کشتی در دفتر ثبت سن‌ونسان و گرنادین در ۲۶ مارس ۱۹۹۷ مرقوم گردید. گواهی ثبت دائم در ۲۸ نوامبر ۱۹۸۸ توسط کمیسیونر امور دریایی سن‌ونسان به نیابت آن دولت صادر شد. گینه بر این اعتقاد بود که بین ۱۲ سپتامبر ۱۹۹۷ تا ۲۸ نوامبر ۱۹۹۷ کشتی مزبور بدون ثبت بوده است زیرا گواهی ثبت موقت در تاریخ ۱۲ سپتامبر ۱۹۹۷ منقضی و گواهی ثبت دائم در تاریخ ۲۸ نوامبر ۱۹۹۷ صادر شده بود. گینه از این موضوع چنین نتیجه می‌گیرد که به دلیل عدم ثبت معتبر بین ۱۲ سپتامبر ۱۹۹۷ «تاریخ انقضای گواهی ثبت موقت» تا ۲۸ نوامبر ۱۹۹۷ «تاریخ صدور گواهی ثبت دائم» کشتی سایگا باید به عنوان یک کشتی بدون تابعیت توصیف گردد. سن‌ونسان در مقابل معتقد است که انقضای گواهی ثبت موقت به این معنا نیست که کشتی تابعیت خود را از دست داده است و استدلال می‌کند هنگامی که کشتی‌ای تحت پرچم آن کشتی تابعیت خود را از دست داده است و استدلال می‌کند هنگامی که کشتی‌ای تحت پرچم آن کشور ثبت می‌شود تا زمانی که از ثبت حذف شود آن وضعیت به قوت خود باقی است.

همچنین سن‌ونسان با تأکید بر شرایط و آیین‌های حذف کشتی‌ها از ثبت که در بخش ۱ فقره‌های ۹ تا ۴۲ و ۵۹ تا ۶۱ قانون کشتیرانی تجاری مقرر گردیده خاطر نشان

می‌سازد، هیچ‌کدام از این آیین‌ها در هیچ زمانی بر کشتی سایگا قابل اعمال نیست و در تأیید این ادعا به اعلامیه مورخ ۲۷ اکتبر ۱۹۸۸ کمیسیونر امور دریایی اشاره می‌نماید که کشتی مزبور در ۱۲ مارس ۱۹۹۷ تحت پرچم سن‌ونسان به ثبت رسیده و امروز هم این ثبت معتبر است. نکته دیگر اینکه گواهی ثبت موقت قرینه و دلیلی بر وضعیت تبعه بودن محسوب می‌شود و نه منبع آن همان‌طور که یک تبعه به دلیل انقضای اعتبار گذرنامه‌اش تابعیت خود را از دست نمی‌دهد، صرف انقضای مدت اعتبار گواهی موقت ثبت یک کشتی نیز نمی‌تواند به معنای از دست دادن تابعیت آن تفسیر و قلمداد شود. در ارتباط با مسئله ابرازی توسط گینه درخصوص ثبت قبلی کشتی، سن‌ونسان بیان می‌نماید که مقامات آن کشور در راستای شرایط مقرر در فقره ۳۷ قانون کشتیرانی تجاری، شواهد متقن و موجهی از مالک کشتی دریافت نموده بودند که ثبت کشتی در کشور محل آخرین ثبت، بسته و مختومه شده بود.

در مقابل گینه استدلال می‌کند که گسترش خود کار گواهی موقت ثبت نه در قانون فوق‌الذکر مقرر شده و نه چنین برداشتی از آن قانون قابل تصور است و حتی اشاره و ارجاع به اعلامیه کمیسیونر امور دریایی و معاون وی برای برطرف کردن شکاف ثبتی بین تاریخ ۱۲ سپتامبر ۱۹۹۷ تا ۲۸ نوامبر ۱۹۹۷ کفایت نمی‌کند چراکه اقدامی مبنی بر تمدید اعتبار گواهی ثبت موقت و یا جایگزینی آن با یک گواهی ثبت موقت و یا جایگزینی آن با یک گواهی ثبت موقت دیگر صورت نگرفته است. نکته دیگر اینکه مقایسه گواهی ثبت کشتی با گذرنامه افراد حقیقی و تأثیر انقضای آن بر موضوع از دست دادن تابعیت مقیاس مع‌الفارغ است و براساس دلایل ابزاری، گینه معتقد است که در دوره بین انقضای مدت اعتبار گواهی ثبت موقت و زمان صدور گواهی دائم ثبت، سایگا فاقد تابعیت سن‌ونسان بوده است. مسئله‌ای که بررسی و ارزیابی آن از دیدگاه دیوان در این خصوص حائز اهمیت بود. تابعیت کشتی سایگا در زمان حمله به آن بود و مقرره‌ای که در این ارتباط مورد استناد دیوان واقع شد ماده ۹۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ بود که ترجمه فارسی آن عیناً در ذیل درج می‌شود:

ماده ۹۱ «تابعیت کشتی‌ها»

۱. هرچه کشور شرایط مربوط به اعطای تابعیتش به کشتی‌ها - ثبت کشتی‌ها در قلمروش و حق برافراشتن پرچم خود را تعیین خواهد کرد. کشتی‌ها تابعیت کشوری را دارند که حق دارند پرچمش را حمل کنند. بین آن کشور و آن کشتی باید رابطه و پیوندی اصیل وجود داشته باشد.
۲. هر کشور برای کشتی‌هایی که به آنها اهتزاز پرچمش را اعطا کرده اسناد مربوطه را صادر خواهد کرد.

آنچه از ماده ۹۱ کنوانسیون به ذهن متبادر می‌شود این است که حقوق بین‌الملل دریاها، اعطای تابعیت به کشتی‌ها را تابع انحصاری دولت‌ها دانسته است. به موجب این ماده تعیین شرایط اعطای تابعیت ثبت و یا حق برافراشتن پرچم در ارتباط با کشتی سایگا از جمله حقوق دولت سن و نسان و گرنادین محسوب می‌شود که این موارد توسط آن دولت در حقوق داخلی به نظم درآمده است. دیوان بین‌المللی دریاها موضوع تابعیت کشتی‌ها را یک مسئله موضوعی می‌داند که همانند سایر ابعاد موضوعی اختلافات مطروحه بر مبنای شواهد قرائن و دلایل ابزاری توسط اصحاب دعوی تعیین می‌گردد. سن و نسان و گرنادین شواهد و دلایلی در تأیید و تقویت این ادعا که کشتی سایگا حق برافراشتن پرچم آن کشور را در زمان حادثه منجر به اختلاف مطروحه در محضر دیوان داشته ارائه نموده است که به چند مورد اشاره می‌گردد: از جمله ثبت و درج کنگزتون به عنوان بندر ثبت کشتی بر روی عقبه و پاشنه کشتی - اسناد و مدارک موجود در عرصه کشتی و مهر یا علامت کشتی که حاوی عبارت سایگا کینگزتون و اجاره‌نامه کشتی که پرچم کشتی را به عنوان سن و نسان و گرنادین ثبت و درج کرده بود. افزون بر این شواهد و قرائن استنادی سن و نسان و گرنادین با رویه و عمل آن دولت تقویت شده بود به طوری که سن و نسان در جریان رسیدگی به این اختلاف بر این مبنا عمل کرده بود که کشتی سایگا دارای تابعیت آن کشور است و به عنوان دولت پرچم در کلیه مراحل رسیدگی اقدام نموده بود. بر مبنای همین اهلیت بود که در

دادخواست رفع توقیف فوری از کشتی و آزادی خدمه آن به موجب ماده ۲۹۲ کنوانسیون و در درخواست تجویز اقدام موقت برحسب ماده ۲۹۰ کنوانسیون به صلاحیت دیوان استناد نمود.

دیوان در این مرحله ضمن یادآوری این نکته که مقامات گینه‌ای در احضاریه صادره از دادگاه نخستین شهرستان کناکری مقامات سن‌ونسان را در مورد اتهامات فرمانده / ناخدای کشتی سایگا از لحاظ مدنی مسئول تلقی نموده و در حکم دادگاه استیناف، کشور سن‌ونسان و گرنادین به عنوان دولت پرچم قلمداد شده بود مؤید دلایل و قرائن ابرازی خواهان منظور نمود. درخصوص ثبت قبلی سایگا دیوان با یادآوری اعلامیه صادره توسط کمیسیونر امور دریایی سن‌ونسان به کفایت آن رأی داد. دیوان همچنین گوشزد نمود که در حکم ۴ دسامبر ۱۹۹۷ و قرار ۱۱ مارس ۱۹۹۸ خود کشتی سایگا به عنوان کشتی بر فرازنده پرچم سن‌ونسان و گرنادین توصیف شده بود. درنهایت دیوان بر مبنای شواهد و قرائن ابرازی موجود و همچنین با استقراء در عملکرد مؤید ادعای سن‌ونسان و با توجه به احکام صادره از دادگاه‌های گینه و قصور آن کشور با وجود فرصت فراوانی که برای به چالش کشیدن ادعاهای خواهان داشت، به این نتیجه می‌رسد که دولت سن‌ونسان وظیفه اثبات اولیه احراز تابعیت سن‌ونسانی کشتی سایگا را در زمانی که به وسیله مقامات گینه‌ای توقیف شده ایفا نموده و این دولت گینه است که بایستی ادعاهای دوگانه خود، فقدان ثبت معتبر و بی‌تابعیتی کشتی سایگا را در زمان توقیف به اثبات رساند چراکه بار ادعا به قوت خود باقی است و آن دولت این نکته را اثبات ننموده که کشتی سایگا در زمان توقیف در سن‌ونسان ثبت نشده و یا فاقد تابعیت آن کشور می‌باشد.

یافته‌ها و نتیجه‌گیری دیوان

الف - این نکته احراز نشده بود که ثبت یا تابعیت کشتی سایگا در دوره بین انقضای گواهی موقت ثبت و صدور گواهی دائم ثبت ملغی گردیده است.

ب - در اوضاع و احوال خاص این قضیه رفتار موافق سن‌ونسان و گرنادین مؤید این نتیجه‌گیری است که کشتی سایگا در کلیه مواعد و زمان‌هایی که از لحاظ این اختلاف اهمیت ماهوی دارد ثبت و تابعیت سن‌ونسان را حفظ نموده است.

ج - کوتاهی گینه با وجود فرصت کافی برای به چالش کشیدن ادعاهای سن‌ونسان مبنی بر دولت پرچم سایگا و همینطور ناتوانی آن دولت در جرح ثبت و تابعیت سایگا روشن است.

د - و اگر دیوان از ورود به مسائل ماهوی خودداری ورزد - با توجه به اوضاع و احوال خاص این قضیه - با عدالت سازگاری نخواهد داشت.

دیوان با عنایت به دلایل فوق در بند ۷۴ رأی خود ایرادها و اعتراض‌های گینه را به قابلیت پذیرش ادعاهای سن‌ونسان و گرنادین مبنی بر این دلیل که کشتی سایگا در سن‌ونسان و گرنادین ثبت نشده بود و بنابراین دارای تابعیت آن دولت نبوده است، رد نمود.

علقه واقعی یا «پیوند اصیل»

ایراد ابرازی بعدی گینه به قابلیت پذیرش دادخواست سن‌ونسان و گرنادین این است که بین کشتی سایگا و کشور سن‌ونسان و گرنادین هیچ‌گونه علقه و پیوند اصیل و واقعی وجود ندارد. گینه مدعی است که بدون علقه واقعی بین خواهان و کشتی سایگا دعوی مربوط به نقض حق دریانوردی خواهان و وضعیت کشتی موصوف در نزد دیوان علیه گینه قابل پذیرش نیست، زیرا گینه ملزم به شناسایی تابعیت سن‌ونسان برای کشتی سایگا نمی‌باشد. گینه در تأیید ادعای خود استدلال می‌کند یک دولت پرچم نمی‌تواند تعهدات خود را به موجب کنوانسیون ۱۹۸۲ ایفا نماید. گینه هم چنین ادعا می‌نماید در فقدان چنین صلاحیتی بین کشتی سایگا و دولت سن‌ونسان علقه واقعی وجود نداشته و بنابراین الزامی به شناسایی ادعاهای دولت خواهاندر ارتباط با کشتی موصوف ندارد.

سن‌ونسان معتقد است که در کنوانسیون ۱۹۸۲ هیچ مقرره‌ای مؤید این ادعا وجود

ندارد که وجود علقه واقعی بین یک کشتی و یک دولت شرط لازم اعطای تابعیت به کشتی‌ها بوده یا فقدان چنین علقه‌ای دولت پرچم را از حق اقامه دعوی علیه دولتی دیگر در ارتباط با اقدامات غیرقانونی اتخاذ شده علیه آن کشتی محروم می‌سازد. خواهان همچنین ادعای خوانده را مبنی بر اینکه بین سن‌ونسان و گرنادین و کشتی سایگا علقه واقعی وجود ندارد به چالش می‌کشد و در این راستا مدعی است که چنین علقه‌ای وجود دارد و به واقعیت‌های متعددی اشاره می‌نماید که شواهد مؤید و مثبت این ادعا محسوب می‌شوند: از آن جمله این واقعیت که مالک کشتی در کشور سن‌ونسان از طریق شرکتی که در آن کشور تأسیس گردیده نمایندگی می‌شود و دیگر اینکه کشتی سایگا به منظور تضمین مطابقت با کنوانسیون‌های بین‌المللی «سولاس» ۱۹۶۰ و ۱۹۷۴ «مارپول» و سایر مقابله‌نامه‌های بین‌المللی سازمان بین‌المللی دریایی «ایمو» که دولت سن‌ونسان طرف عهد محسوب می‌گردد مقید به نظارت مقامات سن‌ونسانی است. افزون بر این سن‌ونسان معتقد است که ترتیباتی به منظور نظارت منظم بر قابلیت دریانوردی کشتی‌ها از طریق بازرسی‌های سالانه به عمل آورده است که این موضوع در مورد سایگا نیز صدق می‌کند. مسئله‌ای که در این ارتباط حائز اهمیت است بررسی بند ۱ ماده ۹۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ و انطباق آن با وضعیت موجود در این اختلاف می‌باشد. در بند ۱ ماده فوق‌الذکر مقرر شده است که بین یک کشور و یک کشتی باید علقه واقعی وجود داشته باشد.

سؤالی که دیوان مطرح می‌نماید این است که در صورت فقدان چنین علقه‌ای آیا دولت‌های دیگر حق دارند از شناسایی تابعیت آن کشتی خودداری ورزند و دیگر اینکه آیا بین سایگا و سن‌ونسان علقه واقعی وجود دارد یا خیر؟ در رابطه با سؤال نخست دیوان معتقد است که ماده ۹۱ کنوانسیون و مواد ۹۴ و ۹۲ آن دربردارنده پاسخی برای این سؤال نیستند ولی با یادآوری ماده ۲۶ پیش‌نویس مواد مربوط به حقوق دریاها مصوب ۱۹۵۶ کمیسیون حقوق بین‌الملل که مفهوم علقه واقعی را نه فقط به عنوان معیاری برای انتساب تابعیت به کشتی‌ها پیشنهاد نمود بلکه همچنین به عنوان معیاری

برای شناسایی چنین تابعیتی به وسیله سایر دولت‌ها قلمداد کرد. در کنوانسیون ۱۹۸۲ دریای آزاد پیشنهاد فوق‌الذکر کمیسیون حقوق بین‌الملل صرفاً به عنوان معیار انتساب پذیرفته شد ولی علقه واقعی به عنوان معیار شناسایی کشتی‌ها توسط سایر دولت رد شد و به جای آن در بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون دریای آزاد ۱۹۵۸ معیار صلاحیت و نظارت به طور مؤثر بر مسائل فنی اداری و اجتماعی درج گردید. کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز از رهیافت کنوانسیون ۱۹۸۵ تبعیت نموده و بخشی از ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ در ماده ۹۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ درج و قید اعمال صلاحیت و نظارت مؤثر بر مسائل اداری - فنی و اجتماعی در ماده ۹۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ پذیرفته شده است. استدلال و نتیجه‌گیری دیوان از اهداف مندرج در مواد ۹۱ و ۹۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ این است که لزوم علقه واقعی بین کشتی و یک دولت برای تضمین اجرا و اعمال مؤثرتر تکالیف دولت پرچم می‌باشد تا تأسیس و ایجاد معیاری برای شناسایی تابعیت کشتی‌ها به وسیله سایر دولت‌ها. البته این نتیجه‌گیری دیوان کنوانسیون مورخ ۷ فوریه ۱۹۸۶ ملل متحد مربوط به «شرایط ثبت کشتی‌ها» را که مورد استناد گینه هم قرار گرفته بود مورد بحث قرار نمی‌دهد. زیرا کنوانسیون مزبور تاکنون لازم‌الاجرا نشده و گینه نیز هیچ‌یک از مقررات کنوانسیون مذکور را در راستای تقویت اعدای خود ذکر نمی‌نماید. در پرتو ملاحظات و ارزیابی‌های فوق دیوان نتیجه می‌گیرد که هیچ‌گونه مبنای حقوقی برای ادعای گینه یافت نمی‌شود که آن کشور می‌تواند از شناسایی حق کشتی سایگا در برافراشتن پرچم سن‌ونسان و گرنادین بر مبنای این دلیل که بین کشتی سایگا و دولت سن‌ونسان و گرنادین علقه واقعی وجود ندارد استتکاف ورزد. در ارتباط با سؤال دوم دیوان بر این باور است که شواهد و دلایل اقامه‌شده به وسیله گینه به طور کلی برای توجیه مدعیات آن کشور کفایت نمی‌نمود که بین کشتی سایگا و دولت سن‌ونسان و گرنادین در مواعدی که از لحاظ این اختلاف ماهوی و حائز اهمیت تلقی می‌شد، علقه اصیل و واقعی وجود نداشت. در نهایت دیوان به دلایل فوق ایراد و اعتراض گینه به قابلیت استماع و یا قابلیت پذیرش دادخواست خواهان، بر مبنای علقه واقعی بین

کشتی سایگا و دولت سن و نسان را وارد ندانسته و رد نمود. (مستفاد از بند ۸۸ رأی سایگا)

رجوع به مراجع داخلی

سومین ایراد گینه به پذیرش ادعاهای سن و نسان در ارتباط با خسارات وارده به اشخاص حقیقی و حقوقی ناشی از اقدامات ارتكابی گینه علیه کشتی سایگا می‌شود. گینه مدعی است این گونه ادعاها به دلیل اینکه افراد ذینفع به نحوی که در ماده ۲۹۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر گردیده مراحل دادرسی ملی را طی نکرده‌اند. گینه به طور خاص مدعی است که ناخدای سایگا جهت احقاق حق از مراجعه به مراجعی که به موجب قوانین گینه در دسترس وی بوده، خودداری نموده است. (فرد مذکور با کوتاهی در توسل به دیوان تمام مراحل دادرسی ملی را طی ننموده است) به همین نحو مالکان سایگا - مالکان محموله ضبط شده گازوئیل حق داشتند نسبت به توقیف، ضبط و مصادره کشتی و محموله آن اقامه دعوی نمایند با این حال هیچ یک از نامبردگان این حق را اعمال نمودند. گینه همچنین خاطر نشان می‌سازد که ناخدا - مالکان کشتی و مالکان محموله خود را از ماده ۲۵۱ قانون گمرکی گینه که یک سازوکار حل و فصل مبتنی بر سازش مقرر و پیش‌بینی نموده محروم ساخته‌اند.

در مقابل دولت سن و نسان در راستای جرح و رد اعتراض گینه استدلال می‌نماید که قاعده مربوط به رجوع به مراجع داخلی در قضیه حاضر اعمال نمی‌شود زیرا اقدامات گینه علیه کشتی سایگا - کشتی برافرازانده پرچم آن کشور - حقوق آن دولت را به عنوان دولت پرچم به موجب کنوانسیون از جمله حق بهره‌مندی کشتی‌های آن کشور از آزادی دریانوردی و دیگر موارد استفاده از لحاظ بین‌المللی قانونی از دریا به نحوی که در مواد ۵۶ و ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر شده نقض نموده است. البته سن و نسان فهرستی از اقدامات گینه را برمی‌شمارد که از آن جمله چند مورد ذیل قابل اشاره است: حمله به سایگا و خدمه آن بیرون از محدوده انحصاری اقتصادی گینه در شرایطی که

براساس ماده ۱۱۱ کنوانسیون تعقیب فوری موجه نبود - توقیف غیرقانونی کشتی سایگا با استعمال گسترده و غیرمتعارف زور - اسکورت کشتی مزبور تا بندر کناکری و توقیف آن در آنجا - تخلیه محموله - تعقیب کیفری و محاکمه ناخدای سایگا و تحمیل مجازات کیفری و جزای نقدی نسبت به وی به همین ضبط و مصادره محموله و کشتی به عنوان وثیقه جزای نقدی فوق‌الذکر. سایر شکواییه‌های سن‌ونسان، شامل مواردی از قبیل نقض بند ۴ ماده ۲۹۲ و ماده ۲۹۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ سرپیچی از اجرای حکم دیوان مورخ ۴ دسامبر ۱۹۹۷ و دیگر اینکه حقوق سن‌ونسان هنگامی که به عنوان دولت پرچم در دادگاه‌های کیفری و اقامه دعوی احضار شد توسط گینه نقض گردید. سن‌ونسان همچنین مدعی است این قاعده که توسل به مراجع داخلی باید طی شود صرفاً جایی اعمال می‌شود که بین دولتی که علیه آن و شخصی که به انگیزه دفاع از وی اقامه دعوی می‌شود یک ارتباط صلاحیتی وجود داشته باشد در حالی که در قضیه کنونی چنین ارتباطی موجود نیست. زیرا توقف کشتی در خارج از محدوده صلاحیت سرزمینی گینه اتفاق افتاد و کشتی به زور به داخل محدوده صلاحیت گینه برده شود. سن‌ونسان این ادعا را که حضور اداری کشتی سایگا در منطقه انحصاری اقتصادی گینه به منظور عرضه گازوئیل به کشتی‌های ماهیگیری، یک ارتباط صلاحیتی بین کشتی و گینه ایجاد نموده و بنابراین قاعده توسل به مراجع داخلی باید اعمال گردد رد نموده و حتی این کشور مدعی است که توقیف کشتی در تعارض با کنوانسیون ۱۹۸۲ و بعد از تعقیب فوری ادعایی که الزام‌های کنوانسیون را برآورده نمی‌سازد، صورت گرفته است. نهایتاً سن‌ونسان استدلال می‌نماید که حتی اگر قاعده توسل به مراجع داخلی وجود داشت این اقدام مؤثر نبود زیرا کافی است شیوه و روش برخورد مقامات و دادگاه‌های گینه‌ای را با موضوع - کشتی - محموله و خدمه به خاطر آوریم.

دیوان در بند ۹۵ رأی خود قبل از بررسی دیدگاه خواهان و خواننده دعوی، بررسی این مسئله را ضروری می‌داند که آیا در این قضیه توسل به مراجع داخلی موضوعیت دارد؟ قبل از هر چیز متن ماده ۲۹۵ کنوانسیون را به عنوان مستندی که راهگشاست

یادآوری نموده و تحلیل می‌نماییم: «هر اختلاف بین کشورهای عضو در مورد تفسیر یا اجرای این کنوانسیون را فقط در صورتی می‌توان به مراجع مقرر در این بخش تسلیم نمود که قبلاً در موارد لازم طبق حقوق بین‌الملل موضوع به مراجع داخلی ارجاع شده باشد». دیوان به منظور جواب به مسئله فوق سیری اجمالی در حقوق بین‌الملل را ضروری می‌داند و حقوقی را که سن‌ونسان مدعی است توسط گینه نقض گردیده است با مواد مختلف کنوانسیون (مواد ۳۳ و ۵۶ و ۵۸ و ۱۱۱ و ۲۹۲) و حقوق بین‌الملل تطبیق می‌دهد و آنها را به شرح ذیل برمی‌شمارد:

الف - حق آزادی دریانوردی و سایر استفاده‌های از لحاظ بین‌المللی قانونی از

دریاها؛

ب - حق مقید و مشروط نبودن به قوانین گمرکی و ضد قاچاق گینه؛

ج - حق مقید نبودن به تعقیب غیرقانونی فوری؛

د - حق بهره‌مندی از رعایت فوری حکم مورخ ۴ دسامبر ۱۹۹۷ دیوان بین‌المللی

حقوق دریاها؛

ه - حق احضار نشدن در مقابل دادگاه‌های کیفری گینه؛

همان‌گونه که در ماده ۲۲ پیش‌نویس مواد مربوط به مسئولیت دولت مصوب اولین

شور کمیسیون حقوق بین‌الملل آمده است قاعده توسل به مراجع داخلی زمانی قابل

اعمال و اجراست که: «رفتار یک دولت وضعیتی مغایر با نتیجه حاصل از آن به وسیله

یک تعهد بین‌المللی مربوط به نحوه رفتار پذیرفته شده نسبت به بیگانگان ایجاد نموده

باشد» در حالی که هیچ‌کدام از موارد نقض حقوق ادعایی سن‌ونسان به گونه‌ای که در

بند ۹ رأی دیوان احصاء شده است مشمول ماده ۲۲ فوق‌الذکر نمی‌شود. یعنی نمی‌توان

این موارد را به عنوان نقض تعهدات مربوط به نحوه رفتار توافق‌شده نسبت به بیگانگان

قلمداد نمود. حتی با وجود قبول این ادعا که برخی از ادعاهای سن‌ونسان مربوط به

حقوق افراد حقیقی و حقوقی از نقض مستقیم حقوق سن‌ونسان ناشی نمی‌شود این

مسئله به قوت خود باقی است که اعمال قاعده توسل به مراجع داخلی در خصوص این

نوع دعاوی موضوعیت دارد یا خیر؟

طرفین توافق دارن که الزمات مربوط با اعمال قاعده فوق این است که باید یک ارتباط صلاحیتی بین شخص خسارت دیده و دولت مسئول خسارت وارد آورده به آن شخص وجود داشته باشد. سن و نسان مدعی است که چنین ارتباطی وجود ندارد در مقابل گینی مدعی است که حضور سایگا و فعالیت‌های آن کشتی در محدوده گمرگی گینه برای شکل‌گیری چنین ارتباطی کافی است. از دیدگاه دیوان وجود یا فقدان چنین ارتباطی در پرتو یافته‌های دیوان باید تعیین شود و به این منظور به طرح سؤال مبادرت می‌ورزد که آیا اعمال قوانین گینه در محدوده و شعاع گمرکی آن کشور به موجب کنوانسیون اجازه داده شده است؟ اگر دیوان تصمیم می‌گرفت که گینه استحقاق دارد قوانین خود را در شعاع گمرکی اش اعمال نماید فرض بر این است که فعالیت‌های کشتی سایگا در محدوده صلاحیت گینه صورت گرفته است و از طرف دیگر اگر دیوان تعیین می‌نمود که اعمال قوانین گینه در شعاع گمرکی آن کشور با مواد کنوانسیون مغایرت دارد به این نتیجه می‌رسید که هیچ‌گونه ارتباط صلاحیتی وجود ندارد. دیوان بررسی این موضوع را به رسیدگی‌های ماهیتی موکول نموده و طی بندهای ۱۳۶ تا ۱۱۰ رأی خود مسئله را به تفصیل تجزیه و تحلیل می‌نماید.

استنباط ما از این رأی دیوان آن است که هیچ‌گونه ارتباط صلاحیتی بین گینه و اشخاص حقیقی و حقوقی که دولت سن و نسان در ارتباط با آنها طرح دعوی نمود، توسط دیوان احراز نگردید و توسل به قاعده مندرج در ماده ۲۹۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ فاقد موضوعیت شناخته شد. در پرتو این نتیجه‌گیری که قاعده توسل به مراجع داخلی در قضیه حاضر قابل اعمال نیست دیوان بدون ورود به «در دسترس بودن و مؤثر بودن» این قاعده ایراد و اعتراض گینه به قابلیت پذیرش دعوی را بر مبنای عدم طرح مراحل دادرسی ملی رد نمود.

تابعیت دعوی

آخرین ایراد و اعتراض گینه به قابلیت پذیرش دادخواست / دعوی سن و نسان مسئله تابعیت دعوی است. لب استدلال گینه این است که برخی از دعاوی مطروحه به وسیله سن و نسان به نقض حقوق افرادی برمی گردد که تبه آن کشور محسوب نمی شوند و دیوان نمی تواند به این دسته از دعاوی رسیدگی نماید. از نظر گینه ادعاهای سن و نسان مربوط به خسارات و هزینه هایی است که کشتی سایگا، مالکان و مالکان محموله گازوئیل - ناخدا و سایر خدمه کشتی - متحمل گردیده اند. روشن است که این موارد از نوع دعاوی حمایت دیپلماتیک به شمار رفته و از این منظر سن و نسان اهلیت طرح دعوی از جانب افراد ذینفع موصوف را ندارد. گینه در جریان رسیدگی های شفاهی ایراد خود را تا حدودی که به مالکان کشتی مربوط می شد، پس گرفت ولی درخصوص سایر افراد بر ادعای قبلی خود اصرار می ورزید.

دولت سن و نسان در مقابل این ایراد استدلال می کند «این قاعده حقوق بین الملل است که یک دولت صرفاً اهلیت اقامه دعوی حمایت به خاطر / برای اتباعش دارد. در مورد دعاوی افراد و اشیا روی عرشه یک کشتی که پرچم آن کشور را برافراشته است اعمال نمی گردد. در چنین مواردی دولت پرچم حق اقامه دعوی در ارتباط با نقض حقوق کشتی و کلیه افراد روی عرشه یا ذینفع در فعالیت های آن را دارد.

در بررسی این مسئله دیوان رهنمود کافی در کنوانسیون سراغ دارد و مقررات تفصیلی کنوانسیون از جمله مواد ۹۴ و ۲۱۷ آن را که ناظر به تکالیف دولت پرچم درخصوص کشتی هایی است که پرچم آن دولت را برمی افزانند در بند ۱۰۵ رأی خود مورد اشاره قرار می دهد. این مقررات از نظر دیوان بین افراد تبعه دولت پرچم و غیرتبعه تفاوتی قائل نیست. افزون بر این ماده ۱۰۶ بند ۳ ماده ۱۱۰ و بند ۸ ماده ۱۱ کنوانسیون حاوی مقررات و ترتیبات است که در مواردی که اقدامی توسط یک دولت علیه یک کشتی خارجی اتخاذ می شود، اعمال می گردد. این اقدامات به ترتیب عبارتند: مصادره کشتی مظنون به دزدی دریایی - اعمال حق بازرسی بر روی عرضه و توقیف

کشتی در اجرای حق تعقیب فوری. در چنین مواردی کنوانسیون مقرر نموده اگر کشف گردد که چنین اقداماتی موجه نبوده است دولتی که چنین اقداماتی به عمل آورده ملزم به پرداخت جبران خسارت به خاطر خسارت و تقویت منافع به بار آمده می‌باشد. به عبارت دیگر کنوانسیون در چنین مواردی حق بر جبران خسارت را به تابعیت افراد متضرر ارتباط نمی‌دهد. افزون بر این در ارتباط با رسیدگی‌های مربوط به رفع توقیف فوری از کشتی و آزادی خدمه و کارکنان آن به موجب ماده ۲۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ هیچ‌گونه اهمیتی برای تابعیت افراد درگیر در فعالیت‌های کشتی قابل تصور نیست. مقررات و ترتیبات مورد اشاره در بند ۱۰۵ رأی دیوان گویای این واقعیت است که کنوانسیون یک کشتی را در ارتباط با تعهدات دولت پرچم و حقوق آن دولت برای پیگیری غرامت ناشی از خسارات وارده به کشتی به وسیله اعمال/اقدامات سایر دولت‌ها و درخواست رفع توقیف فوری از آن به عنوان یک کل تلقی می‌نماید و بنابراین کشتی - محموله و اشیای همراه آن و کلیه افراد درگیر در/ذینفع از فعالیت‌های آن به عنوان یک مجموعه و یا هویت به دولت پرچم مرتبط و پیوسته می‌باشند.

دیوان همچنین باید به این جنبه از موضوع توجه کافی مبذول نماید که در حمل‌ونقل دریایی نوین ترکیب کارکنان و خدمه کشتی‌ها معمولاً گذرا و چندملیتی است. افزون بر این، کثرت و چندگانگی منافع که ممکن است در محموله موجود بر عرشه کشتی یافت شود نیز نباید از نظر دور نگه داشته شود. اگر قرار بر این است که تابعیت خسارت‌دیدگان را در این گونه موارد شرط اولیه پذیرش دادخواست‌ها/دعاوی بدانیم استیفای حق با موانع و محدودیت‌های بی‌شماری مواجه خواهد گردید. دیوان بین‌المللی دریاها با ملاحظه این ضرورت‌ها و تفسیری که از مقررات موجود و مرتبط با کنوانسیون ۱۹۸۲ به دست می‌دهد نمی‌تواند ادعای گینه را که دولت سن‌ونسان فاقد اهلیت لازم برای طرح دعوی خسارت از جانب افراد حقیقی و حقوقی است که تبعه آن دولت محسوب نمی‌شوند، بپذیرد. و در نهایت دیوان در پرتو ملاحظات عدیده‌ای که مواردی از آن مذکور افتاد ایراد گینه به قابلیت پذیرش دادخواست/دعوی بر مبنای

تابعیت دعاوی را رد نمود.

بهره دوم: تحلیل مسائل ماهیتی

چنانکه قبلاً اشاره شد این بخش از رأی دیوان واجد مسائل جالب و تحلیل‌های در خور توجهی است که تبیین مختصر و مجمل عناصری از آن موضوع این فصل نوشتار را تشکیل می‌دهد. در ابتدا مسئله توقیف کشتی سایگا بررسی، در ادامه بحث تعقیب فوری و توسل به زور مطرح و در نهایت موضوع جبران خسارت تحلیل و ارزیابی می‌شود.

توقیف کشتی سایگا

الف - با یادآوری خواسته‌های خواهان و ادعاهای مطروحه از جانب آن کشور و از آن جمله این ادعا که توقیف کشتی سایگا و اعمال/اقدامات بعدی گینه غیرقانونی بود سن‌ونسان در تأیید این ادعا استدلال می‌کرد که اولاً کشتی سایگا هیچ‌یک از مقررات و قوانین گینه را که نسبت به آن قابل اعمال بوده، نقض ننموده است و دوم اینکه قوانین و مقررات مورد استناد گینه که درباره کشتی سایگا اعمال شد با کنوانسیون ۱۹۸۲ مغایرت داشت. مبنای توقیف سایگا و تعقیب و محاکمه فرمانده/ناخدای آن از منظر گینه مجموعه‌ای از قوانین داخلی آن کشور بود که در این مرحله اشاره‌ای اجمالی به این مستندات ضروری است.

الف - مواد ۱ و ۴ و ۶ و ۸ قانون مبارزه با واردات و عرضه متقابل سوخت مصوب سال ۹۴ جمهوری گینه؛

ب - ماده ۴۰ قانون تجارت دریایی؛

ج - بندهای ۱ و ۲ مواد ۱ و ۳۴ قانون گمرکی؛

د - مواد ۳۶۱ و ۳۶۳ قانون کیفری گینه.

در ماده ۱ اقتون مذکور در بند الف «واردات، صادرات، ذخیره‌سازی و توزیع

سوخت به وسیله افراد حقیقی و حقوقی که قانوناً مجاز به این کار نمی‌باشند» در جمهوری گینه ممنوع اعلام شده است. ماده ۴ نیز برای افراد متخلف از حکم مندرج در ماده ۱ مارالذکر مجازات حبس بین ۱ تا ۳ سال و جزای نقدی معادل دو برابر ارزش سوخت خردی و فروش شده مقرر نموده است. در ماده ۶ قانون پیش گفته برای افرادی که به صورت غیرقانونی به قلمرو ملی سوخت وارد نمایند از ۶ ماه تا ۲ سال حبس، مصادره وسائل حمل سوخت و چندین برابر جزای نقدی مقرر گردیده است، مشروط به اینکه این‌گونه جرائم توسط کمتر از ۳ نفر ارتکاب یافته باشد. در ماده ۸ این قانون مقرر گردیده است که اگر جنحه مورد اشاره ماده ۶ توسط بیش از ۶ نفر ارتکاب یافته باشد، این دسته از مجرمین متحمل حبس بین ۲ تا ۵ سال گردیده و ۴ برابر ارزش اقلام مورد استفاده در ارتکاب جرم، جریمه و آن اقلام مصادره و علاوه‌بر آن مجازات‌های مندرج در ماده ۶ نیز نسبت به این افراد اعمال می‌گردد. در ماده ۴۰ قانون تجارت دریایی آمده است که جمهوری گینه «در محدوده منطقه انحصاری اقتصادی که از محدوده دریای سرزمینی تا ۱۸۸ مایل ورای آن امتداد می‌یابد، حقوق حاکمه خود را در خصوص اکتشاف، بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع طبیعی جاندار و غیرجاندار بستر دریا و قلمرو و بستر آن اعمال می‌نماید».

در قانون گمرکی نیز مفاهیم دوگانه قلمرو و شعاع گمرکی تعریف شده است که قلمرو گمرکی کل قلمرو ملی، جزایر واقع در امتداد خط ساحلی و آب‌های سرزمینی گینه را شامل می‌شود و البته مناطق آزاد که ممکن است در داخل قلمرو گمرکی ایجاد شوند از تمام یا برخی از مقررات و ترتیبات گمرکی معاف می‌باشند. شعاع گمرکی نیز شامل یک ناحیه دریایی و یک محدوده زمینی است که ناحیه دریایی بین خط ساحلی و محدوده خارجی آن که تا ۲۵۰ کیلومتر از خط ساحلی را در برمی‌گیرد واقع شده است. در قانون کیفری نیز شامل یک ناحیه دریایی و یک محدوده زمینی است که ناحیه دریایی بین خط ساحلی و محدوده خارجی آن که تا ۲۵۰ کیلومتر از خط ساحلی را در بر می‌گیرد، واقع شده است. در قانون کیفری نیز برای افرادی که مبادرت و یا

مشارکت/معاونت در واردات و صادرات متقابلانه ارز خارجی، فرآورده‌های کشاورزی، صنعتی و تجاری از هر نوع نمایند، مجازات حبس از ۵ تا ۱۰ سال و ضبط کلیه اموال مقرر شده است. اتهام اصلی کشتی سایگا نقض ماده ۱ قانون مبارزه با واردات و عرضه متقابلانه سوخت یعنی واردات گازوئیل به داخل شعاع گمرکی گینه بود که خواننده این عمل را با این ادعا که ممنوعیت مندرج در ماده ۱ را می‌تواند برای اهداف کنترل و سرکوب فروش گازوئیل به کشتی‌های ماهیگیری در شعاع گمرکی براساس ماده ۳۴ قانون گمرکی اعمال نماید تقویت نمود. در مقابل سن‌ونسان معتقد بود آنگونه که مقامات گینه‌ای مدعی هستند کشتی سایگا به گینه سوخت وارد نموده است و شعاع گمرکی صرفاً یک منطقه ویژه نظارتی است نه بخشی از قلمرو گینه و کشور خواننده حق اعمال و اجرای قوانین گمرکی خود را در این منطقه ندارد. بنابراین کشتی سایگا براساس تفسیر درست قانون مبارزه با واردات سوخت به همراه ماده ۳۴ قانون گمرکی هیچ‌یک از قوانین گینه را در زمان عرضه سوخت به کشتی‌های ماهیگیری در منطقه انحصاری اقتصادی آن کشور نقض ننموده است. علاوه بر این سن‌ونسان معتقد است که گسترش قوانین گمرکی گینه به منطقه انحصاری با کنوانسیون ۱۹۸۲ مغایرت دارد و ماده ۵۶ کنوانسیون به آن کشور حق نمی‌دهد که مقررات و قوانین گمرکی خود را به آن منطقه گسترش دهند. با این تفصیل خواهان مدعی است قوانین گمرکی گینه نمی‌تواند بر کشتی‌هایی که پرچم سن‌ونسان را برافراشته‌اند اعمال گردد.

دیوان منعی نمی‌بیند که مسئله قابلیت اعمال و دامنه اجرای قوانین داخلی را در ارتباط با قضیه موجود بررسی و ارزیابی نماید لذا با یادآوری رأی سال ۱۹۲۶ دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی در قضیه منافع آلمان در سیلزی علیا در بند ۱۲۱ اولین رأی صادره، خود را صالح می‌داند که در مورد قابلیت اعمال چنین قوانین و مقرراتی براساس کنوانسیون (به ویژه بند ۲ ماده ۵۸ و ماده ۵۶) تصمیم بگیرد. در این راستا دیوان لازم می‌بیند به این سؤال پاسخ دهد که آیا قوانین اعمال‌شده / بر اقدامات اتخاذشده علیه سایگا با کنوانسیون مطابقت دارد؟ به عبارت دیگر آیا به موجب

کنوانسیون علل موجهی برای گینه وجود داشت، که قوانین گمرکی خود را در منطقه انحصاری اقتصادی در داخل یک شعاع گمرکی گسترش یافته تا ۲۵۰ کیلومتر از ساحل اعمال نماید؟ دیوان خاطر نشان می‌سازد که به موجب کنوانسیون یک دولت ساحلی مجاز است قوانین و مقررات گمرکی‌ایش را در دریای سرزمینی (مواد ۲ و ۲۱) و در منطقه مجاور خود (ماده ۳۳) اعمال نماید. اما در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی می‌تواند قواعد و مقررات خود را نسبت به جزایر مصنوعی تأسیسات و ابنیه (بند ۲ ماده ۶۰) اعمال نماید. از دیدگاه دیوان موارد مذکور در بند ۲ ماده ۶۰ کنوانسیون افاده حصر نموده و نمی‌توان برای دولت‌های ساحلی صلاحیت اعمال قوانین و مقررات گمرکی در دیگر بخش‌های منطقه انحصاری اقتصادی قائل گردید که به طور صریح در کنوانسیون ذکر نشده است.

گینه برای گسترش دامنه صلاحیت خود در منطقه انحصاری اقتصادی به بند ۳ ماده ۵۸ کنوانسیون استناد می‌نماید که حاوی تفسیر موسعی از مفهوم منافع ملی یا اصل خودحمایتی و حالت ضرورت است. دیوان در این مقام ضروری می‌بیند بین این دو مفهوم تمایز قائل شود زیرا هدف و کارکرد آن دو مفهوم متفاوت است به گونه‌ای که هدف گینه از مفهوم منافع مالی گسترش دامنه صلاحیت قوانین آن کشور در منطقه انحصاری اقتصادی و توسل به حالت ضرورت برای توجیه اقداماتی است که با کنوانسیون مغایرت دارند. منافع عمومی عمده‌ای که گینه ادعا می‌نماید برای حمایت از آنها قوانین گمرکی خود را به منطقه انحصاری اقتصادی گسترش داده زیان‌های مالی قابل توجهی است که یک کشور در حال توسعه مانند گینه از سوخت‌رسانی غیرقانونی ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی متحمل می‌شود. البته گینه در بیان مصادیق منافع عمومی عمده به ماهیگیری و زیست‌محیطی نیز اشاره می‌نماید. در واقع گینه بر این اعتقاد است که اصل حقوق بین‌المللی عرفی منافع عمومی به آن کشور این توان را اعطا نموده است که از فعالیت‌ها اقتصادی که در منطقه انحصاری اقتصادی زیر نقاب دریانوردی ولی در واقع فعالیت‌هایی متفاوت با اصل آزادی دریانوردی ولی در واقع

فعالیت‌هایی متفاوت با اصل آزادی دریانوردی صورت می‌گیرد، جلوگیری نماید. مطابق بند ۳ ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ سایر قواعد حقوق بین‌الملل که دولت ساحلی صلاحتی اعمال آنها را در منطقه انحصاری اقتصادی دارد آن دسته از قواعد می‌باشند که با بخش پنجم کنوانسیون مغایرت ندارند. از دیدگاه دیوان توسل و استناد گینه با اصل منافع عمومی به دولت ساحلی صلاحتی خواهد داد هرگونه فعالیتی در منطقه انحصاری اقتصادی خود را که منافع عمومی اقتصادی‌اش را تحت الشعاع قرار داده و یا زیان‌های مالی برای آن دولت در برداشته باشد، ممنوع سازد. این مواردی است که حقوق سایر دولت‌ها را در منطقه انحصاری اقتصادی محدود خواهد ساخت. دیوان در نهایت اقناع شد که این برداشت گینه با ترتیبات مندرج در مواد ۵۶ و ۵۸ کنوانسیون در ارتباط با حقوق دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی‌اش مغایرت خواهد داشت. مسئله دیگری که باقی بود و دیوان باید بررسی می‌نمود این نکته بود که آیا توجیهی برای موارد اعمال نادرست قوانین گمرکی گینه در منطقه انحصاری اقتصادی‌اش به موجب حقوق بین‌الملل عام وجود داشت؟ به عبارت دیگر، در این موارد حالت ضرورت و استناد به آن موضوعیت داشت؟ یا خیر؟ دیوان در بررسی این موضوع به آرای دیوان بین‌المللی دادگستری از جمله رأی صادره درباره قضیه سد «گابجیکوو - ناگی ماروس» اشاره می‌نماید که در متن رأی موصوف به دو شرط برای دفاع مبتنی بر حالت ضرورت مطرح گردیده است.^(۱۲) این دو شرط که در بند ۱ ماده ۳۳ پیش‌نویس مواد مربوط به مسئولیت دولت مصوب کمیسیون حقوق بین‌الملل مقرر گردیده عبارتند از:

الف - آن عمل تنها ابزار حفظ منافع اساسی دولت در مقابل یک خط فاحض و قریب‌الوقوع باشد و ب - آن عمل منافع اساسی دولتی را که متعهدله یک تعهد محسوب می‌شود، به طور جدی مخدوش نسازد.^(۱۳)

دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در تصدیق و تأیید این شرایط خاطر نشان می‌نماید که آنها باید به صورت مجموعی احراز شده و توأمأ وجود داشته باشند. همچنین بیان

می‌نماید که گینه هیچ‌گونه دلیلی که نشان دهد منافع اساسی‌اش در معرض خطر قریب‌الوقوع و فاحض قرار گرفته ارائه ننموده است. به هر حال گسترش و تسری قوانین گمرکی به منطقه انحصاری اقتصادی نمی‌تواند تنها ابزار حفظ منافع اساسی آن کشور - که در فرض موجود افزایش مالیات بر درآمد از طریق فروش گازوئیل به کشتی‌های ماهیگیری است - محسوب گردد. دیوان با احراز این امر که شرایط لازم برای استناد به دفاع مبتنی بر حالت ضرورت در قضیه کنونی فراهم نیست به این نتیجه می‌رسد که دولت گینه با اعمال قوانین گمرکی خود نسبت به منطقه انحصاری اقتصادی به شیوه‌ای مغایر با کنوانسیون رفتار نموده و بنابراین قوانین توقیف کشتی سایگا تعقیب و محکومیت ناخدای آن - مصادره محموله و ضبط کشتی مزبور با مفاد کنوانسیون مغایرت دارد.

تعقیب فوری

همان‌طور که در بخش مربوط به خواسته‌های اصحاب دعوی به اجمال اشاره شد سن‌ونسان و گرنادین مدعی بود که در جریان توقیف سایگا دولت گینه حق تعقیب فوری موضوع ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ را به طور قانونی اعمال و اجرا ننموده است زیرا کشتی سایگا مقررات و قوانین قابل اعمال گینه را که براساس کنوانسیون نسبت به وی قابلیت اعمال داشت، نقض ننموده بود و در نتیجه هیچ‌گونه مبنای قانونی برای آن وجود نداشت. به فرض اینکه کشتی سایگا آن‌گونه که گینه مدعی بود قوانین و مقررات آن کشور را نقض نموده باشد، از دیدگاه سن‌ونسان توقیف آن در ۲۸ اکتبر ۱۹۹۷ سایر شرایط مورد لزوم برای تعقیب فوری آن به گونه‌ای که در ماده ۱۱۱ کنوانسیون مقرر شده فراهم نبوده است.

خواهان معتقد است که تعقیب ادعایی در حالی آغاز شد که کشتی سایگا کاملاً بیرون از منطقه مجاور گینه قرار داشت و در جریان تعقیب وقفه‌هایی پیش آمد. آنچه در این ارتباط حائز اهمیت است، زمان شروع تعقیب و مکانی است که کشتی در اولین

لحظه تعقیب در آنجت مستقر بوده است. همچنین سن و نسان مدعی است که قبل از شروع تعقیب هیچ‌گونه علامت سمعی و بصری به کشتی داده نشده بود. در مقابل گینه معتقد است که در جریان تعقیب کشتی وقفه و اختلالی حادث نشده و تمام شرایطی که در کنوانسیون در این باره مقرر گردیده به وسیله عوامل دخیل در فرایند تعقیب رعایت شده است. این دولت در برخی از اظهاراتش بیان نموده است که تعقیب در ۲۷ اکتبر ۱۹۹۷ درست بعد از دریافت اطلاعاتی مبنی بر نقض قوانین گمرکی و ضد قاچاق آن کشور توسط کشتی سایگا شروع و بدون وقفه تا زمان متوقف نمودن کشتی و سرانجام توقیف آن در بامداد ۲۸ اکتبر ۱۹۹۷ زمانی که کشتی سایگا در منطقه انحصاری اقتصادی آن کشور به سر می‌برد با ارسال پیام رادیویی مبنی بر توقف آن آغاز شد. اما در ارتباط با مکان توقیف، گینه نیز می‌پذیرد که کشتی سایگا بیرون از منطقه انحصاری اقتصادی توقیف گردید.

دیوان خاطرنشان می‌سازد که شرایط اعمال حق تعقیب مندرج در ماده ۱۱۱ کنوانسیون مجموعی است به این معنا که باید کلیه شرایط مقرر در این قضیه رعایت شود: یکم، مقامات دولت ساحلی دلایل مناسبی در دست داشته باشند که یک کشتی خارجی قوانین و مقررات آن کشور را نقض نموده است. دوم اینکه: زمان شروع تعقیب هنگامی موضوعیت دارد که کشتی خارجی یا یکی از قایق‌های آن در آب‌های داخلی، آب‌های مجمع‌الجزایر، دریای سرزمینی یا منطقه نظارت کشور تعقیب‌کننده باشد و در صورتی می‌توان عملیات تعقیب را در خارج از دریای سرزمینی یا منطقه نظارت ادامه داد که تعقیب بدون وقفه صورت گیرد. سوم اینکه: حق تعقیب فوری با ملاحظات مقتضی در منطقه انحصاری اقتصادی در ارتباط با نقض قوانین و مقررات کشور ساحلی که مطابق با کنوانسیون ۱۹۸۲ قابل اجرا می‌باشد باید صورت بگیرد. چهارم اینکه: توقیف بعد از یک علامت و اختطار سمعی یا بصری مبنی بر توقف کشتی، که در مسافتی داده شده که کشتی خارجی می‌تواند آن را ببیند یا بشنود باید شروع شود.

دیوان با عنایت به شرایط فوق‌الذکر بیان نمود که برخی از این شرایط در راستای

اعمال حق تعقیب فوری ایفاء نشده و بنابراین مشروعیت تعقیب فوری کشتی سایگا محل تردید است زیرا برحسب شواهد - دلایل موجود در محضر دیوان مقامات گینه صرفاً بر مبنای ظن و تردید نسبت به نقض قوانین و مقررات کشورشان توسط کشتی سایگا مبادرت به تعقیب آن نموده و دیگر اینکه قبل از شروع تعقیب هیچ‌گونه علامت یا اخطار سمعی یا بصری مبنی بر توقف به کشتی داده یا ارسال نشده بود. نکته آخر اینکه در جریان تعقیب، وقفه و اختلال پیش آمده بود. اما مسئله‌ای که یادآوری آن در این ارتباط حائز اهمیت است، نتیجه‌ای است که دیوان قبلاً به آن نائل شده و احراز کرده بود که کشتی سایگا هیچ‌یک از مقررات و قوانین قابل اجرای گینه مطابق کنوانسیون را نقض ننموده و بنابراین هیچ‌گونه مبنای حقوقی برای اعمال حق تعقیب فوری در این قضیه توسط گینه وجود ندارد. دیوان به صراحت در بند ۱۵۲ رأی خود به دلایل فوق تصدیق نمود که گینه در ۲۸ اکتبر ۱۹۹۷ در اوضاع و احوالی که اجرای حق تعقیب فوری مطابق کنوانسیون توجیه‌پذیر نبود کشتی سایگا را ابتدا متوقف و سپس توقیف نمود.

کاربرد زور

با توجه به اینکه کشتی سایگا یک تانکر غیرمسلح و انباشته از سوخت بود و با حداکثر سرعت ۱۰ گره دریایی توان حرکت داشت دولت سن‌ونسان و گرنادین مدعی بود که دولت گینه در توقف و توقیف کشتی سایگا به طور افراطی و نامتعارف از زور استفاده نموده است. در مقابل گینه مدعی بود که در جریان توقف و توقیف کشتی مذکور در حد متعارف از زور استفاده شده است زیرا افسران توقیف‌کننده چاره‌ای جز توسل به اسلحه در برابر کشتی موصوف که علی‌رغم تکرار پیام‌های رادیویی مبنی بر توقف از انجام این کار خودداری و استنکاف می‌ورزید نداشتند. این دولت همچنین مسئولیت خسارات ناشی از کاربرد زور را متوجه ناخدا و خدمه کشتی می‌دانست. دیوان با یادآوری این نکته که در ارزیابی مسئله کاربرد زور در جریان توقف/توقیف کشتی باید

اوضاع و احوال و شرایط توقیف کشتی را در متن و زمینه قواعد قابل اعمال حقوق بین‌الملل در نظر داشته و بررسی نماید ولی به زودی دریافت که کنوانسیون حاوی مقررات صریحی در این باره نیست. با این حال ماده ۲۹۳ کنوانسیون در مورد توقیف کشتی‌ها شرایطی را مقرر نموده است که در این زمینه تا حدودی خلأ مستندات پایه را برطرف می‌سازد. نخست اینکه تا حد امکان باید از کاربرد زور خودداری شود و در مواردی که توسل به زور غیرقابل اجتناب است نباید از مقداری که معقول و ضروری است فراتر رفت و ملاحظات بشری را به گونه‌ای که در دیگر حوزه‌های حقوق بین‌الملل مطرح است در قلمرو حقوق دریاها نیز باید اعمال نمود. دیوان با بررسی رویه مراجع قضایی (امریکا علیه کانادا) و کمیسیون تحقیق (دانمارک و پادشاهی متحده) به این نتیجه می‌رسد که رویه معمولی قابل اتباع در توقف یک کشتی در دریا شامل دادن علائم بصری/سمعی شناخته شده بین‌المللی برای توقف آنها است و هر جا که این اقدام موفقیت‌آمیز نباشد طیف متنوعی از اقدامات از جمله شلیک تیر هوایی باید اتخاذ شود و اگر این اقدامات بدون تأثیر بود، کشتی تعقیب‌کننده می‌تواند بعد از اخطار مقتضی و با انجام کلیه اقداماتی که برای تضمین سلامت و حفظ جان سرنشینان کشتی ضروری می‌باشد، به عنوان آخرین راه چاره به زور متوسل شود. این اصل اولیه در موافقت‌نامه اجرایی مقررات کنوانسیون ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ مربوط به حفاظت و مدیریت ذخایر ماهی استرادلینگ و گونه‌های مهاجر تأیید و تصدیق شده است. بند ۱ فقره ۷ از ماده ۲۲ موافقت‌نامه فوق‌الذکر پیش‌بینی نموده است «دولت بازرسی‌کننده تضمین خواهد نمود که مقامات ذی‌صلاح آن کشور جز در هنگامی که توسل به زور برای تأمین امنیت افراد بازرسی‌کننده و جایی که این افراد در اجرای وظایفشان با کارشکنی مواجه می‌شوند ضروری است استفاده نخواهد کرد. البته مقدار و میزان کاربرد زور را نباید از مقداری که در آن شرایط معقول می‌نماید، تجاوز نماید»

دیوان با ارزیابی ابعاد موضوعی و از جمله مملو بودن کشتی از سوخت و پایین بودن سرعت آن، ورود نیروهای گینه به عرشه کشتی را مستلزم دشواری فراوان نیافت

و حتی ادعای گینه برای توجیه استفاده از زور به دلیل تلاش کشتی سایگا برای غرق نمودن قایق گشت گینه توسط آن دولت در جریان استماع تعدیل و خطر غرق قایق موصوف به تلاطم ناشی از حرکت کشتی سایگا و نه تلاش عمدی آن کشتی نسبت داده شد. با این حال و با وجود شرایط مورد اشاره هیچ بهانه‌ای برای استفاده از سلاح گرم آن هم بدون دادن علائم و صدور اخطار که رویه عملی و قواعد بین‌المللی ضروری می‌شناسد، وجود نداشت. همچنین نیروهای گینه‌ای بدون وجود مقاومت عرشه کشتی را تصرف نموده و شواهدی مبنی بر استفاده و یا تهدید به استفاده از اسلحه به وسیله خدمه سایگا وجود ندارد. این نیروها با حضور در عرشه کشتی و بدون تبعیض از اسلحه گرم برای متوقف نمودن کشتی استفاده کردند. به نظر می‌رسد این افراد کمترین اهمیتی برای ایمنی کشتی و حفظ جان افراد روی عرشه آن قائل نبوده و در جریان عملیات توقف به طور قابل توجهی به تجهیزات اساسی موتور و سیستم رادیویی کشتی آسیب رسانده و به گونه جدی‌تری بدون رعایت اصل تبعیض دو نفر از خدمه کشتی را با سلاح گرم مجروح نمودند. دیوان بین‌المللی حقوق دریاها به این دلایل حکم صادر نمود که گینه به طور افراطی از زور استفاده نموده و جان انسان‌ها را قبل و بعد از ورود به عرشه کشتی به مخاطره انداخته است و از این طریق حقوق سن‌ونسان و گرنادین به موجب حقوق بین‌الملل را نقض نموده است.

جبران خسارت (غرامت)

سن‌ونسان چنانکه پیشتر نیز اشاره شد از دیوان درخواست نمود اعلام نماید که گینه به موجب بند ۸ ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ و حقوق بین‌الملل که به واسطه ماده ۳۰۴ کنوانسیون اعمال می‌گردد به خاطر خسارت‌های ناشی از نقض حقوق آن کشور به موجب کنوانسیون مسئلو می‌باشد. خواهان همچنین مدعی جبران خسارت‌های ناشی از ورود آسیب جدی به افراد حقیقی و حقوقی است. غرامت مورد ادعا شامل آسیب به کشتی، تقویت درآمدهای مالکان کشتی، صاحبان محموله، کارگزاران کشتی، ناخدا،

خدمه و سایر افرادی که بر روی عرشه کشتی فعالیت می‌کردند.

البته بخشی از غرامت ادعایی به از دست دادن آزادی و آسیب‌های شخصی مربوط می‌شد که درد و رنج متحمل شده را در بر می‌گرفت. سن‌ونسن همچنین درخواست نمود که منافع به نرخ ۸ درصد در خسارت‌های ناشی از آسیب جدی و اساسی پرداخت شود. در اینجا اشاره‌ای اجمالی به مستندات قانونی مورد نظر خواهان ضروری است که در رأی دیوان نیز به آن پرداخته شده است. بند ۸ ماده ۱۱۱ کنوانسیون مقرر نموده است: «در مواردی که کشتی خارج از دریای سرزمینی در شرایطی متوقف یا توقیف شده که اعمال حق تعقیب فوری را توجیه نمی‌کند، هرگونه خسارت یا ضرر وارده از این بابت جبران خواهد شد.» جبران خسارت به موجب حقوق بین‌الملل همچنین باید مقتضی و مناسب باشد، به نحوی که در ماده ۳۰۴ کنوانسیون مقرر شده است. «مقررات این کنوانسیون در مورد مسئولیت برای خسارات، بر اعمال قواعد موجود و توسعه قواعد بیشتر در ارتباط با مسئولیت برای خسارات، بر اعمال قواعد موجود و توسعه قواعد بیشتر در ارتباط با مسئولیت در حقوق بین‌الملل، خدشه وارد می‌کند.» دیوان در بررسی این درخواست سن‌ونسن همانند سایر موارد از آرای دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی و دیوان کنونی دادگستری بین‌المللی الهام گرفته و در مواردی به طور صریح مفاد رأی دیوان‌های پیش‌گفته را تأیید و تصدیق می‌نماید که این اقدام به تقویت و استحکام رأی صادره می‌انجامد و در عین حال به گسترش نقش رویه قضایی در حل و فصل اختلافات بین‌المللیدر «قضیه کارخانه کروزو» اشعار می‌دارد که «این یک قاعده جاافتاده و تثبیت شده حقوق بین‌الملل است که دولتی که از آسیب‌های ناشی از عمل از لحاظ بین‌المللی نادرست/غیرقانونی سایر دولت‌ها متحمل خسارت می‌گردد استحقاق جبران خسارت وارده از ناحیه دولت مرتکب آن عمل غیرقانونی را دارد و جبران خسارت باید تا حد امکان کلیه نتایج آن عمل غیرقانونی را برطرف ساخته و وضعیتی را برقرار سازد که اگر آن عمل غیرقانونی صورت نمی‌گرفت احتمالاً چنان وضعیتی وجود داشت.» و در بند بعدی (۱۷۳) با استناد به بند ۱ ماده ۴۲

پیش‌نویس مواد مربوط به مسئولیت دولت مصوب کمیسیون حقوق بین‌الملل که «گرامت به شکل اعاده وضعیت، جبران خسارت، جلب رضایت زیان‌دیده و تضمین عدم تکرار عمل غیرقانونی را به صورت فردی و یا ترکیبی از این موارد» پیش‌بینی نموده، خاطر نشان می‌سازد که برای آسیب‌ها و خسارت‌های فرعی و خسارت‌های از لحاظ اقتصادی قابل محاسبه، جبران خسارت می‌تواند با تقید به اوضاع و احوال قضیه مطروحه به شکل پرداخت مبلغی پول انجام شده و گرامت از طریق جلب رضایت می‌تواند به وسیله یک بیانیه قضایی که نقض یک حق صورت گرفته عملی و اعلام گردد. از نظر دیوان دولت سن و نسان به خاطر خسارت‌هایی که مستقیماً متحمل گردیده و به همین نحو، زیان‌ها و خسارت‌هایی که کشتی سایگا از جمله کلیه افراد ذینفع/درگیر فعالیت‌های آن متحمل گردیده‌اند، آسیب به افراد، توقیف غیرقانونی، بازداشت یا دیگر اشکال سوءرفتار، خسارت ناشی از ضبط محموله یا اموال و سایر زیان‌های اقتصادی و همین‌طور تقویت منافع که این دولت به طور غیرمستقیم متحمل شده استحقاق گرامت دارد.

دیوان مسئله پرداخت سود مربوط به زیان‌های مالی، آسیب وارده به اموال و سایر زیان‌های اقتصادی را منصفانه و معقول/متعارف دانسته و بر این اعتقاد است که ضرورتی به اعمال نرخ سود یکنواخت در مورد خسارت‌های متفاوت وجود ندارد. به همین دلیل نرخ‌های متفاوتی برای پرداخت سود در نظر گرفت که بالاترین نرخ (۸ درصد) مربوط به ارزش گازوئیل و از جمله تقویت منافع از دست رفته آن، و کمترین نرخ (۳ درصد) برای خسارت‌های ناشی از بازداشت و جرح افراد و مواردی از این قبیل مقرر نمود. سن و نسان راجع به مقدار گرامتی که موضوع حکم دیوان بود اسناد و مدارک مربوطه را قتلیم دیوان نمود که با جرح و ایراد گینه روبرو شد و در مواردی روایی و اعتبار برخی از ادعاها و متعارف/معقول بودن مقدار خسارت ارائه شده به چالش کشیده شد. دیوان با ملاحظه و بررسی دقیق سیاهه اولیه و سایر اسناد/مدارک ارائه شده حکم به پرداخت مبلغ کلی ۲/۱۲۳/۳۵۷ دلار آمریکا به همراه سود آن صادر نمود.

دستاورد

با وجود اینکه رأی صادره نخستین تجربه قضایی دیوان نوپای دریاها بود، اما اولین اختلاف دریایی نبود که در دستورکار نهادها و مراجع قضایی بین‌المللی قرار می‌گرفت. رأی موصوف از ابعاد مختلفی قابل بررسی است و اهمیت آن نیز به جنبه‌های حقوقی صرف محدود نمی‌گردد. اولین جنبه قضیه به ماهیت و سرشت خود دیوان برمی‌گردد: سازوکاری که کارکرد و هدف اولیه آن گسترش و تقویت حاکمیت قانون در حوزه‌ای با اختلافات بالفعل و بالقوه است که بعضاً با منافع حیاتی تابعان اصلی حقوق بین‌الملل گره خورده است. آنچه در این زمینه جلب توجه می‌نماید مسئله تقارن صلاحیت‌های بین‌المللی است که در کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز به اجمال به این موضوع پرداخته شده است. دیوان در کنار سازوکار جاافتاده و تثبیت‌شده‌ای همانند دیوان بین‌المللی دادگستری و به همراه دیوان داورى موضوع پیوست شماره ۷ و دیوان داورى ویژه موضوع شماره ۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ مراجع صلاحیت‌دار حل و فصل اختلافات حقوقی ناظر به مسائل دریاها به شمار می‌روند. تفسیر و اجرای کنوانسیون ۱۹۸۲ که قانون اساسی دریاها محسوب می‌شود.^(۱۴) در صورتی در قلمرو صلاحیت دیوان قرار می‌گیرد که دولت‌های متعاقد کنوانسیون مزبور با صدور بیانیه‌ای کتبی براساس بند ۱ ماده ۲۸۷ و با رعایت شرایط مقررشده در ماده ۲۸۶ کنوانسیون که به تفصیل جزئیات امر در مواد ۲۹۹ و ۲۹۸ و ۲۹۷ آمده است به صلاحیت آن رضایت دهند. پذیرش محدود صلاحیت دیوان به واقعیتی برمی‌گردد که متأثر از ماهیت حقوق بین‌الملل است و آن هم چیزی جز رضایی بودن پذیرش تعهد نمی‌باشد. واقعیت موصوف، سازوکارهای حقوقی حل و فصل اختلافات حقوقی بین‌المللی را تا حد دیوان‌های داورى تنزل بخشیده است؛ به گونه‌ای که برخی از صاحب‌نظران حقوق/روابط بین‌الملل بر این باورند که «در روابط بین‌المللی امروز هنوز نمی‌توان به جرأت ادعا کرد که منطق و عقل و قانون حاکم باشد. مقوله قدرت و زور، یعنی مناسبات زورمدارانه جنگل، هنوز نظم عمومی دنیا را در انحصار و اختیار دارد.» البته پذیرش صلاحیت اولیه دیوان در خصوص صدور

قرارهای دستور موقت موضوع ماده ۲۹۰ آن‌هم با رعایت ترتیباتی که در ماده مزبور پیش‌بینی شده و همچنین صلاحیت انحصاری دیوان از طریق شعبه حل اختلافات دریا بستر دریا موضوعی است که نمی‌توان از نظر دور داشت هرچند در وضعیتی که توصیف شد تغییر چندانی نمی‌دهد. مسئله بعد صلاحیت مشورتی شعبه حل اختلافات بستر دریاهاست، این سازوکار که مشابه صلاحیت مشورتی پیش‌بینی شده برای دیوان بین‌المللی دادگستری در منشور ملل متحد و اساسنامه دیوان مزبور می‌باشد از طرفی با توجه به ابعاد موضوعی و شخصی آرای مشورتی به مسائل ناظر به اختلافات بستر دریا و دو رکن از ارکان اصلی مقام بین‌المللی بستر دریا محدود می‌شود. با وجود اینکه صلاحیت مذکور علی‌الظاهر محدودکننده صلاحیت مشورتی دیوان بین‌المللی دادگستری تلقی می‌گردد ولی مسئله تقارن صلاحیت‌های موضوعی همچنان حل نشده باقی مانده و تصمیم‌گیری در این مورد به اراده دولت‌ها واگذار شده است؛ موضوعی که با سرشت مراجع قضایی چندان سازگاری ندارد ولی این امر در محیط بین‌المللی که واضعان و تابعان حقوق واجد وحدت سرشتی هستند چندان دور از انتظار نیست. نکته دیگری که شایان یادآوری است وسعت صلاحیت شخصی ترافعی دیوان مزبور در مقایسه با دیوان بین‌المللی دادگستری می‌باشد. خواهان و خواننده دعاوی ترافعی دیوان بین‌المللی دریاهای محدود به دولت‌ها نیست و این مسئله از خصوصیات منحصر به فرد نهاد مزبور محسوب می‌شود که با صلاحیت نهادهای قضایی فراملی تا حدودی همسان است.

آثار غیرحقوقی رأی صادره نیز قابل بررسی است، با صدور این رأی، موضوع استقرار دیوان به تکامل خود رسید و در واقع دیوان از این طریق به نقطه بازگشت‌ناپذیری ارتقا یافت که در عمل به عنوان یک سازوکار حل اختلافات بین‌المللی مطرح گردید. اما بعد دیگری که در نقد و نظر کنونی باید به آن پرداخت به محتوای رأی موصوف برمی‌گردد. آنچه از تحلیل محتوای رأی موصوف برمی‌آید در چند محور قابل بررسی است.

الف - مسئله صلاحیت دیوان

ب - قابلیت پذیرش دادخواست/دعوی (مسائل شکلی)

ب - ابعاد ماهوی رأی و یا مسائل مربوط به ماهیت اختلاف (رسیدگی‌های ماهیتی)

الف - صلاحیت دیوان چنانکه پیشتر نیز به آن اشاره شد، موضوع تعارض و تنازع اصحاب دعوی قرار نگرفت. با این حال دیوان شایسته دید که با ملاحظه موافقتنامه ۱۹۹۸ منعقدہ بین طرفین اختلاف در پرتو کنوانسیون ۱۹۸۲ صلاحیت خود را احراز نماید که از لحاظ اصالت/روایی تکنیک‌های حقوقی و درستی و اعتبار مستندات مورد ادعای دیوان بر آن ایرادی وارد نیست.

ب - معهذا مسئله قابلیت پذیرش دادخواست/دعوی، داستان جداگانه‌ای دارد. خواننده دعوی مبادرت به طرح یک مجموعه ایرادها نموده که انعکاس آن حتی در نظریه‌های مخالف دو تن از قضات دیوان بازنموده شده است.

۱. نخستین ایراد گینه به ثبت و به تبع آن به تابعیت کشتی سایگا مربوط می‌شود. هدف خواننده از طرح این ایراد به خوبی روشن است ولی مبنای آن جرح صلاحیت شخصی دیوان از طریق فاقد سمت تلقی نمودن ونسان و گرنادین در دعوی مطروحه می‌باشد که دیوان با بررسی واقعیت‌های موضوعی و تطبیق آن با الزام‌ای ماده ۹۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ آن را رد نمود. در نظر مخالف قضات دیوان نکته‌ای مطرح شده است که به سادگی نمی‌توان از کنار آن گذشت. به نظر قاضی Ndiaye به این دلیل که کشتی سایگا در زمان توقیف تحت ثبت معتبر سن ونسان نبوده نباید به عنوان یک کشتی بدون تابعیت تلقی گردد. (نظریه مخالف پاراگراف ۳۴) و در پاراگراف ۴۵ همان نظر مخالف آمده است که «سن ونسان به عنوان دولت پرچم در مقابل دیوان ظاهر می‌شود در حالی که گینه معتقد است که این کشتی در زمان توقیف به وسیله مقامات گینه‌ای، به درستی ثبت نشده و تحت پرچم سن ونسان نبوده است. بنابراین شرایط مقرر در ماده ۹۱ کنوانسیون محقق نشده و سایگا می‌تواند به عنوان یک کشتی بدون تابعیت توصیف

شود. همچنین قاضی واریوبا در نظر مخالف خود بر این عقیده است که اولاً رأی صادره در کلیت خود فاقد شفافیت است. دوم اینکه نامبرده نیز همانند همکارش بر این باور است که کشتی سایگا در دوره زمانی بین انقضای اعتبار گواهی موقت ثبت و زمان صدور موقت ثبت و زمان صدور ثبت دائم فاقد ثبت معتبر بوده است. درست در همین زمان است که کشتی توقیف شده است و بنابراین کشتی باید بدون تابعیت تلقی شود. (پاراگراف ۱۷ نظر مخالف واریوبا)

۲. ایراد دوم خواننده «فقدان علقه و پیوند واقعی/اصیل بین سن و نسان و کشتی سایگا» است که دیوان در این مرحله با استناد به مواد ۹۴ و ۹۲ و ۹۱ کنوانسیون استدلال می‌نماید که لزوم وجود علقه واقعی بین یک کشتی و یک دولت برای تضمین اجرای مؤثر تکالیف دولت پرچم است تا تأسیس و ایجاد معیاری برای شناسایی تابعیت کشتی‌های خارجی به وسیله سایر دولت‌ها

۳. ایراد سوم خواننده: دیوان فارغ از مدعیات طرفین دعوی در بند ۹۵ رأی خود به بررسی این مسئله می‌پردازد که آیا در قضیه کنونی توسل به مراجع داخلی موضوعیت دارد یا خیر؟ و در ارتباط با وجود یا عدم وجود ارتباط صلاحیتی بین سایگا و دولت گینه دیوان موضوع را به رسیدگی‌های ماهیتی موکول می‌نماید که این موضوع طی بندهای ۱۳۶-۱۱۰ رأی به تفصیل بررسی شده است. البته دیوان در این مرحله (رسیدگی‌های صلاحیتی) اعلام می‌نماید که توسل به مراجع داخلی در این قضیه قابل اعمال نیست.

۴. ایراد چهارم گینه به تابعیت دعاوی ارتباط دارد. لب استدلال گینه این است که برخی از دعاوی مطروحه به وسیله سن و نسان به نقض حقوق افرادی برمی‌گردد که تبعه آن کشور محسوب نمی‌شوند. دیوان در پرتو مواد ۹۴ و ۲۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ در بند ۱۰۵ رأی صادره اشاره می‌ماید که برابر با مقررات استنادی بین افراد تبعه دولت پرچم و سایر افراد درگیر/ذینفع در فعالیت‌های کشتی سایگا تفاوتی وجود ندارد.

ج - مسائل ماهیتی: در بخش رسیدگی‌های ماهیتی دیوان به چند موضوع اساسی

پرداخته است که در نوشتار کنونی چهار مورد (۱) توقیف کشتی سایگا، (۲) حق تعقیب فوری، (۳) کاربرد زور و در نهایت (۴) جبران خسارت‌های وارده مورد ارزیابی قرار گرفته است.

۱. توقیف کشتی سایگا اولین مسئله‌ای است که دیوان در رسیدگی‌های ماهیتی به آن توجه نموده و به یادآوری این نکته می‌پردازد که هیچ مانعی بر سر راه دیوان وجود ندارد که مسئله قابلیت اعمال و دامنه اجرایی مقررات داخلی خواننده را در ارتباط با کشتی سایگا بررسی نماید. از دیدگاه دیوان موارد مزبور در بند ۲ ماده ۶۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ افاده حصر می‌نماید و نمی‌توان برای دولت ساحلی صلاحیت اعمال قوانین و مقررات گمرکی در دیگر بخش‌های منطقه انحصاری اقتصادی به استثنای صلاحیت نسبت به جزایر مصنوعی و ابنیه قائل شد. نکته دیگر اینکه دیوان با تفکیک بین مفهوم منافع ملی و حالت ضرورت معتقد است گسترش صلاحیت دولت ساحلی به منظور حمایت از منافع ملی در این قضیه توجیهی ندارد. همچنین دیوان حالت ضرورت را در پرونده کنونی احراز ننمود و در نهایت استدلال نمود که برداشت گینه با ترتیبات مندرج در مواد ۵۸ و ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ مغایرت دارد.

۲. تعقیب فوری: دیوان با مجموعی قلمداد کردن شرایط اعمال حق تعقیب فوری مندرج در ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ به این نتیجه می‌رسد که برخی از شرایط موصوف در قضیه کنونی احراز نشده و بنابراین مشروعیت تعقیب فوری کشتی سایگا فاقد توجیه است. (بند ۱۵۲ رأی دیوان)

۳. کاربرد زور: دیوان با عنایت به واقعیت‌های موضوعی (غیرمسلح بودن کشتی و پایین بودن سرعت آن) معتقد است در جریان توقیف کشتی موصوف قواعد مربوطه رعایت نشده و همچنین ضرورتی برای توسل به زور وجود نداشته است. با این حال دیوان از ذکر این نکته نیز غفلت نمی‌نماید که با فرض وجود حالت ضرورت باید بین مقدار/کمیت و کیفیت اعمال زور و حالت ضرورت تناسب وجود داشته باشد که در قضیه موصوف چنین تناسبی یافت نمی‌شود.

۴. جبران خسارت‌های وارده: آخرین مسئله‌ای که در رأی دیوان در بخش رسیدگی‌های ماهیتی به آن پرداخته شده است مسئله جبران خسارت‌های درخواستی می‌باشد.

دیوان بین‌المللی حقوق دریاها با استناد به ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ و همچنین بند ۱ ماده ۴ پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت دولت، مصوب کمیسیون حقوق بین‌الملل (اشکال جبران خسارت) خاطر نشان می‌سازد که از نظر این دیوان دولت سن‌ونسان به خاطر خسارت‌هایی که مستقیماً متحمل گردیده و به همین نحو خسارت‌هایی که به کشتی سایگا وارد آمده و یا افراد درگیر/ذی‌نفع در فعالیت‌های آن متحمل شده‌اند، استحقاق دریافت غرامت دارد. ❖

منابع:

- 1 - The International Tribunal for The Law of The Sea. The M/V SAIGA (NO. 1) CASE .4 December 1997 .(SAINT VINCENT And GRENADINES V. GUINEA).
- 2 -The Intrenational Tribunal for the Law of the Sea . The M/V SAIGA (NO.2) CASE .1 July 1999.(JUDGMENT).(SAINT VINCENT And GRENADINES V. GUINEA) .
- 3 - International Law of The Sea : 1982 Convevtion .
- 4-22 December 1997 Notification . Submitted By SAINT VINCENT And The GRENADINES To The Republic Of GUINEA .
- 5 - ANNEX VII To The 1982 Convention on the Law of the Sea.
- 6- The STATUTE Of The ITLOS .
- 7 - The RULES Of The ITLOS .
- 8 - The 20 February 1998 AGREEMENT , Between GUINEA and SAINT VINCENT And GRENADINES.
- 9 -The MEMORIAL of the ST.VINCENT And GRENADINES.
- 10 -The COUNTER MEMORIAL of the GUINEA.
- 11 -REPLY To the Counter Memorial Of The RESPONDENT. By ST. VINCENT And GRENADINES.
- 12 - The REJOINDER of the Respondent.
- 13 - The ORDERS Of 20 and 23 February 1998 of the ITLOS .
- 14 -The ORDER Dated 11 March 1998 of the ITLOS .
- 15 - The Order Dated 18 January 1999 of the ITLOS.

- 16 - The Order Dated 4 December 1998 of the ITLOS. (Prompt Release of the SAIGA) .
- 17 - The Customs and the Contraband Laws of the GUINEA .
- 18 - The Merchant Marine and the PANAL CODES of the GUINEA.
- 19 - The International Convention for the SAFETY of the LIFE at Sea (SOLAS) 1960 & 1974.
- 20 - The International Convention for the PREVENTION of POLLUTION from Ships (MARPOL) .1973 & 1978
- 21 -The DISSENTING OPINION of JUDGE MENSHA(4 December 1997) .
- 22 - The Dissenting Opinion of Judge NDIAYE (1 July 1999) .
- 23 - The Dissenting Opinion of Judge WARIOBA (1 July 1999) .
- 24 - Collective Dissenting Opinion to the JUDGMENT of ITLOS (4 March 1997).
Judges PARK ,NELSON ,CHANDRA SEKHARA RAO ,VUKAS & NDIAYE.
- 25 - Annex VI to the 1982 CONVENTION on the Law Of The Sea.
- 26 - PUBLIC HEARING 23 February 1998. (REQUEST FOR THE PRESCRIPTION OF PROVISIONAL MEASURES UNDER ARTICLE 290 PARA 1 OF THE UNCLOS 1982.
- 27 - I.C.J.Reports ,Gabcikovo-Nagymaros , Hungry V. Slovakia , 25 September1997
- 28 - Sola , J, V .The International Tribunal for the Law of the Sea , GENEVA,1986.
- 29 -Factory at Choroow,Merits,Judgment NO,13 ,1928 .Series A , No. 17 , p.47.
- 30 -International Law Commission ,Draft Article on State Responsibility,