

اعمال صلاحیت در حقوق بین‌الملل دریاها در تقابل میان اصل آزادی دریانوردی و حق حفاظت از تاسیسات فراساحلی

جواد صالحی

استادیار دانشگاه پیام نور، تهران، ایران، پست الکترونیکی: javadsalehi@pnu.ac.ir

تاریخ پذیرش: ۹۶/۱۰/۳۰

* نویسنده مسوول

تاریخ دریافت: ۹۶/۸/۱۳

چکیده

هدف از این مقاله بررسی اعمال صلاحیت در حقوق بین‌الملل دریاها و تقابل میان حق حفاظت از تاسیسات فراساحلی و اصل آزادی دریانوردی است. کشتی‌ها در دریاهای آزاد و مناطق فراساحلی تحت تابعیت دولت صاحب پرچم هستند. توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی تحت حاکمیت دولت ساحلی به بهانه‌ی تجاوز به تاسیسات و تجهیزات فراساحلی وی دخالت در امور دولت صاحب پرچم و اعمال حاکمیت وی تلقی می‌شود. دولت ساحلی مجاز به اتخاذ تدابیر امنیتی برای پیشگیری و مدیریت مانورهای خطرناک فعالان زیست محیطی به تاسیسات دور از ساحل در اعتراض به فعالیت‌های دریایی وی است. نتیجه نهایی حاکی از این است که حسب نظریه‌ی اخیر قضات دیوان داوری توقیف کشتی و بازداشت فعالان زیست محیطی از سوی دولت ساحلی روسیه اقدامی غیرقانونی و در تعارض با صلاحیت دولت صاحب پرچم هلند است.

کلمات کلیدی: دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، دولت ساحلی، دولت صاحب پرچم، منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، فلات قاره، تاسیسات دور از ساحل.

۱. مقدمه

نصب و ایجاد تاسیسات دریایی استخراج نفت و گاز در فلات قاره است (ابراهیمی و همکاران، ۱۳۹۵). فلات قاره، منطقه‌ای از بستر دریاست که از حیث بازیابی و بهره‌برداری منابع طبیعی نفت و گاز بستر و زیربستر متعلق به دولت ساحلی است (صیرفی، ۱۳۹۴). با این وجود دولت ساحلی در این مناطق محدودیت‌هایی را برای سایر دولت‌ها در عملیات استخراج نفت و گاز وضع می‌کند، لیکن آن را برای دریانوردی آزادانه روی همه کشتی‌ها باز می‌گذارد.

آزادی دریانوردی در آب‌های ساحلی تنها به منظور نزدیک شدن آگاهانه به تاسیسات فراساحلی معنا و مفهوم پیدا می‌کند که از صلاحیت و اختیارات دولت ساحلی و مستثنی از اصل آزادی دریانوردی در دریاهای آزاد است. اگرچه امور کشتی خارجی و فعالیت مسافران آن در دریاهای آزاد تحت صلاحیت قضایی

حقوق دولت ساحلی بر اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) (زین پس؛ کنوانسیون) در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره محدود به استخراج و بهره برداری از منابع طبیعی آن است. تامین انرژی، بخش راهبردی اقتصاد داخلی است و از ضروریات حیات جامعه محسوب می‌شود که فعالیت دولت در استخراج نفت را انحصاری می‌نماید. حاکمیت بر منابع نفت و گاز برای افزایش درآمد داخلی است. دولت ساحلی بر اساس مقررات کنوانسیون ژنو^۱ مشروط به اخلال نکردن در فعالیت‌های دریانوردی و ماهی‌گیری مجاز به

^۱ Geneva Convention on the Continental Shelf, 1958

برای رفع توقیف کشتی و آزادی خدمه آن را در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها به ثبت می‌رساند.

این نوشتار در صدد است با مطالعه‌ی پرونده کشتی «آرکتیک سانرایز»^۲ ابتدا به بررسی مقررات کنوانسیون در حوزه‌ی اختیارات و صلاحیت‌های دولت صاحب پرچم و دولت ساحلی پردازد و سپس به رویه‌ی دیوان داوری و دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در رسیدگی به دعوی هلند علیه روسیه پردازد تا تجربه و دست آوردهای آن را به جامعه‌ی حقوقی علاقه مند به مباحث حقوق بین‌الملل دریاها ارائه کند. بی شک بررسی این پرونده در سطح دو مرجع بین‌المللی بر غنای ادبیات حقوق دریاها در نظام حقوقی داخلی می‌افزاید.

۲. بررسی وضعیت موجود و گذشته موضوع

مناطق مختلف همجوار قلمرو دولت ساحلی به درجات گوناگون در کنوانسیون تحت صلاحیت آن دولت قرار گرفته‌اند (مدنی، ۱۳۹۲ الف). آزادی دریانوردی تمام کشورها در دریاهای آزاد با توجه مقتضی به منافع سایر کشورها اعمال می‌شود (ماده ۸۷(۲) کنوانسیون). هیچ برتری در این مناطق برای دولت ساحلی یا غیرساحلی در نظر گرفته نشده است. کشتی‌ها در دریاهای آزاد تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم هستند (ماده ۹۲ کنوانسیون). مقررات مربوط به دریاهای آزاد در منطقه انحصاری اقتصادی نیز قابل اعمال است.^۳ صلاحیت دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی با آزادی دریانوردی دولت صاحب پرچم مرزهای متمایزی دارد که از برخی جهات در مقررات کنوانسیون با یکدیگر در تعارض قرار گرفته‌اند. دولت ساحلی در رابطه با منابع طبیعی منطقه انحصاری اقتصادی حقوق گسترده‌ای دارد. حقوق دولت ساحلی برای اکتشاف و استخراج منابع بستر دریا و آب‌های بالای بستر منطقه انحصاری اقتصادی و منابع طبیعی بستر دریا و زیر بستر فلات قاره حاکمیتی است (مواد (۱) ۵۶ و ۷۷ کنوانسیون). کما اینکه مقررات ماده ۱۹۳ کنوانسیون تعهد مربوط به حفاظت و

دولت صاحب پرچم کشتی است، لیکن اعمال صلاحیت قضایی دولت ساحلی نسبت به وقایع منطقه ساحلی باعث می‌شود که ورود غیرمجاز به این منطقه با واکنش وی مواجه شود. از حیث نظری اگرچه اعطای صلاحیت وضع قوانین کیفی به دولت ساحلی ساده به نظر می‌رسد، اما از حیث عملی با چالش‌هایی جدی مواجه است. یکی از این چالش‌ها تداخل صلاحیت دولت ساحلی بر مداخله در امور کشتی‌های خارجی تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم است. در فرضی که کشتی خارجی بدون رعایت یا بدون اخذ مجوزهای لازم وارد مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره یا مناطق ایمن مشخص شده در اطراف جزایر مصنوعی، تاسیسات و تجهیزات مستقر در این مناطق شود، صلاحیت رسیدگی با دولت صاحب پرچمی است که کشتی مذکور تابعیت آن را دارد.

با این وجود تشخیص مرزهای این صلاحیت برای دولت ساحلی و دولت‌های خارجی دشوار است. همین وضعیت باعث تنش میان دولت‌ها است در جایی که دولت ساحلی خود را صالح به تعقیب و مجازات عوامل فعالیت‌های صورت گرفته در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره تشخیص می‌دهد. در حالی که دولت صاحب پرچم این صلاحیت را متعلق به خود می‌داند. این وضعیت در دیوان داوری و دیوان بین‌المللی حقوق دریاها میان دولت روسیه و هلند اخیراً به آزمون گذاشته شده است. خدمه و مسافران کشتی صلح سبز^۱ تحت صلاحیت دولت هلند از سوی گارد ساحلی دولت روسیه به اتهام نقض امنیت فعالیت سکوی نفتی فراساحلی دستگیر می‌شوند. وزیر امور خارجه روسیه خطاب به سفارت هلند گزارشی راجع به دستگیری و بازداشت فعالان زیست محیطی صادر می‌کند. در این گزارش قید می‌شود که کشتی حامل فعالان زیست محیطی در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی روسیه بازرسی شده است (International Tribunal for the Law of the Sea, 2013). دولت هلند در مخالفت با بازرسی و بازداشت فعالان زیست محیطی از سوی دولت روسیه و بر اساس پیوست شماره ۷ کنوانسیون ابتدا تقاضایی را برای رسیدگی به دیوان داوری و سپس بر اساس بخش ۱۵ مقررات کنوانسیون تقاضای صدور دستور موقت

^۲ Arctic Sunrise

^۳ برای مطالعه‌ی بیشتر در این زمینه ر.ک. نجفی اسفاد، ۱۳۹۶ و نیز؛ طلائی، ۱۳۹۶.

^۱ Greenpeace

نسبت به تجهیزات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی خویش را دارد.

۳. بررسی مبانی نظری

صلاحیت دولت ساحلی نسبت به تجهیزات و تاسیسات فراساحلی به رسمیت شناخته شده است (ماده (۲) ۶۰ کنوانسیون). لیکن حوزه‌ی این صلاحیت شامل آب‌های اطراف تاسیسات به طور نامحدود نیست. دولت ساحلی تنها می‌تواند مناطق ایمن را در اطراف جزایر مصنوعی، تاسیسات و تجهیزات در موارد ضروری به شعاع ۵۰۰ متر ایجاد کند و برای تضمین ایمنی آنها اقدامات مقتضی را انجام دهد (ماده (۵) (۴) ۶۰ کنوانسیون). چارچوب اقدامات مقتضی در کنوانسیون بطور کلی و نامحدود در نظر گرفته شده‌اند. این اقدامات برای تبعیت کشتی‌های خارجی به محض ورود به مناطق امن در اطراف تاسیسات و تجهیزات دولت ساحلی ریشه در قوانین داخلی منطبق با قواعد حقوق بین‌الملل دارند. دولت ساحلی این اقدامات را نه تنها به تاسیسات، تجهیزات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره بلکه به ایمنی این تجهیزات و آب‌های اطراف آنها گسترش می‌دهد (Nordquist et al., 1995). در حالی که تسری مقررات حاکم بر مناطق امن به خارج از محدوده ۵۰۰ متر شعاع اطراف سکوه‌های نفتی مدنظر کنوانسیون نیست (ماده (۴) ۶۰ کنوانسیون). به همان نحو که ایجاد مناطق دریایی پیرامون جزایر مصنوعی ولو در دریای آزاد با ممنوعیت مواجه است (پیشگاهی فرد و همکاران، ۱۳۹۱). صرف نظر از اینکه طرح گسترش امنیت این مناطق نیز با اصول عبور بی‌ضرر و آزادی دریانوردی در تعارض است (موسوی و همکاران، ۱۳۹۱).

حفاظت از محیط زیست دریایی بخش مهمی از رژیم حقوقی کنوانسیون را تشکیل می‌دهد (زمانی و همکاران، ۱۳۹۴) که مسئولیت حفاظت از آن برعهده‌ی دولت‌های عضو کنوانسیون است (ماده (۲) ۵۶ کنوانسیون). قوانین مصوب دولت ساحلی در انطباق با مقررات کنوانسیون تنها در حوزه حفاظت و مدیریت منابع زنده منطقه انحصاری اقتصادی است (صالحی، ۱۳۹۲). بر این اساس دولت ساحلی می‌تواند با ایجاد مناطق خاص در آب‌های ساحلی و فراساحلی بر اساس مقررات قسمت‌های ۵ و ۷ کنوانسیون، محدودیت‌هایی را با هدف حمایت از زیست محیط دریایی ایجاد کند. چراکه دولت ساحلی حق مداخله در

حمایت از محیط زیست دریایی را با حقوق حاکمیتی دولت ساحلی در استخراج منابع طبیعی پیوند داده است. حقوق دریاها نقطه تلاقی منافع حقوق دانان بین‌المللی و منافع اقیانوس‌شناس‌ها است (مدنی، ۱۳۹۲). حق حاکمیت در دریاها از منظر کمیسیون حقوق بین‌المللی و برخی از اسناد سازمان بین‌المللی دریایی^۱ دربرگیرنده‌ی کلیه بایسته‌های لازم برای اکتشاف و استخراج منابع طبیعی فلات قاره است که موجد صلاحیت قضایی برای پیشگیری و مجازات کسانی است که این بایسته‌ها را نادیده می‌گیرند (International Law Commission, 1956). اعمال حقوق حاکمیتی دولت ساحلی در این قلمرو شامل وضع قوانین و مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی، مهاجرتی و ایمنی است. از این حیث دولت ساحلی هیچ محدودیتی ندارد تا اینکه در کلیه حوزه‌های مرتبط با تاسیسات و تجهیزات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره اعمال صلاحیت تقنینی، نظارتی و اجرایی نماید. بر این اساس دولت ساحلی حق ایجاد مناطق امن در اطراف این تاسیسات را به هر نحو مناسب برای حفظ امنیت آنها دارد، بدون اینکه فرقی میان سکوه‌های ثابت و شناور وجود داشته باشد. شناور بودن سکو و ثابت کردن آن بر روی بستر دریا چیزی از معنا و مفهوم تاسیسات و تجهیزات موضوع ماده ۶۰ کنوانسیون نمی‌کاهد (Kwiatkowska, 1989).

ماهیت اقدامات حمایت کننده از تاسیسات در کنوانسیون، مسکوت باقی مانده است (وردی زاده و حافظ نیا، ۱۳۹۴). صلاحیت دولت ساحلی بر تاسیسات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی دربرگیرنده صلاحیت کیفری بر تعقیب و مجازات جرایم صورت گرفته علیه تاسیسات، اشخاص و کشتی‌های سرویس دهنده‌ی آنها است. از این رو به اعتقاد برخی، دولت ساحلی حق توقیف، بازرسی و بازداشت افراد متعرض به تاسیسات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی را دارد (Nordquist et al., 1995). صلاحیت دولت متبوع افراد متعرض به تاسیسات فراساحلی مانع از اعمال صلاحیت دولت ساحلی نیست. دولت ساحلی برای تعقیب افراد متعرض به کسب مجوز خاصی از دولت متبوع آنها نیاز ندارد. دولت ساحلی اجازه انتقال اتباع بیگانه به داخل کشور، انجام تحقیقات لازم و محاکمه آنها و تحمیل مجازات بنخاطر رفتارهای مجرمانه ایشان

^۱ برای مطالعه‌ی بیشتر در این زمینه رک. ملاحی و صالحی، ۱۳۹۱.

دولت ساحلی در تعیین ضمانت اجراءها باید به تناسب آن با رفتار ناقض ایمنی تاسیسات و تجهیزات مستقر در منطقه ایمن توجه داشته باشد. اقدامات ضروری و مناسب دولت ساحلی برای حفاظت از امنیت تاسیسات باید با توجه به نوع رفتار ارتكابی علیه تاسیسات و تجهیزات صورت گیرد. دولت ساحلی اقدامات لازم را باید متناسب با خطرات احتمالی رفتار کشتی خارجی یا خدمه آن علیه ایمنی تاسیسات و تجهیزات انجام دهد. ورود، بازرسی و توقیف کشتی خارجی و بازداشت خدمه آن ممکن است در برخی از موارد رفتار متناسب تلقی شود. اما رفتار متناسب دولت ساحلی گاهی ممکن است فراتر از اعلان به خروج کشتی خارجی از منطقه ایمن نباشد. تحت این شرایط بازداشت خدمه و توقیف کشتی خارجی فراتر از آب‌های منطقه امن اطراف تاسیسات منطقه‌ی انحصاری اقتصادی نوعی دخالت در امور کشتی خارجی و تجاوز به اعمال حاکمیت دولت صاحب پرچم آن است.

۴. پیشینه علمی موضوع

کشتی بین‌المللی صلح سبز با نام تجاری «آرکتیک سانرایز» تحت تابعیت دولت هلند است. این کشتی در ۱۸ سپتامبر ۲۰۱۳ با هدف نشان دادن مخالفت خود با استخراج نفت در اقیانوس شمالی در نزدیکی سکوی نفتی «پریرازلومنایا»^۱ پهلو گرفت. مخالفت فعالان زیست محیطی در مورد مخاطره‌آمیز بودن استخراج نفت در منطقه‌ی سکوی نفتی پریرازلومنایا در ۶۰ کیلومتری منطقه انحصاری اقتصادی روسیه در اقیانوس شمالی از مدت‌ها قبل ابراز شده بود. در ۱۶ سپتامبر ۲۰۱۳ گشت ساحلی دولت روسیه در اولین ارتباط رادیویی با کاپیتان کشتی آرکتیک سانرایز ضرورت رعایت ماده ۶۰ کنوانسیون در مناطق دریایی تحت حاکمیت دولت ساحلی را یادآور شد. در این اخطار تاکید شد که دریانوردی در منطقه ی با شعاع ۳ مایل دریایی خطرناک و در منطقه امن با شعاع ۵۰۰ متر به تاسیسات مستقر در این منطقه ممنوع است (Lukashevich, 2013). کاپیتان کشتی در پاسخ به اخطار مجدد اعلام کرد که به خدمه اجازه نقض مقررات قابل اعمال در این مناطق داده نمی‌شود.

وضعیت‌هایی را دارد که منافع ملی وی را تحت تاثیر قرار می‌دهند. در این راستا دولت ساحلی اجازه ورود، بازرسی، دستگیری و اعمال صلاحیت قضایی خویش را برای اطمینان از تبعیت کشتی خارجی و خدمه آن از قوانین و مقررات مصوب دولت ساحلی دارد. لیکن هر گونه تسری این اختیارات به موضوعات خارج از نص صریح مقررات کنوانسیون حاکی از تفسیر خارج از چارچوب، قصد و هدف نهایی تدوین کنندگان آن است. تحقق این وضعیت به معنای برهم خوردن تعادل کنوانسیون برای حفظ منافع دولت ساحلی و سایر دولت‌ها در بهره برداری متعادل از دریاها است.

تمام کشتی‌ها مکلف هستند به محض ورود به مناطق ایمن معین شده در اطراف تاسیسات و تجهیزات دولت ساحلی به مقررات و استانداردهای بین‌المللی دریانوردی اقدامات مقتضی را بعمل آورند (ماده (۶) ۶۰ کنوانسیون). این تکلیف ارتباطی به مسائل مرتبط با تاسیسات و تجهیزات دولت ساحلی در این منطقه ندارد. با این وجود دولت ساحلی ممکن است با تفسیر موسع از مقررات ماده (۴) ۶۰ کنوانسیون در قالب «اقدامات مناسب» برای تامین منافع حداکثری خود به قانون‌گذاری و تعیین ضمانت اجراءهای کیفی و غیرکیفری پردازد تا رفتارهای کشتی خارجی نسبت به ایمنی تاسیسات و تجهیزات فراساحلی را تحت کنترل داشته باشد. انحصاری بودن این صلاحیت دربرگیرنده‌ی عناصر مضاعفی برای راه اندازی، مدیریت و اتخاذ رویکردهای لازم برای جلوگیری و مبارزه با جرایم احتمالی نسبت به تاسیسات است. دولت ساحلی می‌تواند هر نوع ورود و خروج افراد و کشتی‌های خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی را حداکثر بنا به ضرورت با اتکای به قوانین داخلی قاعده‌مند نماید. این اقدام برای آن است که هر نوع مداخله یا خلل در امور حاکمیتی در این مناطق و منجر به سلب منافع یا تخریب یا از کار انداختن تاسیسات و تجهیزات وی مشمول مجازات‌های مدنی و کیفری قرار گیرد. اعمال صلاحیت قضایی دولت ساحلی بر تحرکات مشکوک افراد و کشتی‌های خارجی در مناطق ایمن اطراف جزایر مصنوعی، تاسیسات و تجهیزات مستقر به طور ضمنی در کنوانسیون پذیرفته شده است. لیکن با این همه مشخص نیست که آیا دولت ساحلی می‌تواند از ورود افراد و کشتی‌های خارجی در این مناطق مطلقاً ممانعت بعمل آورد؟

¹ Pirazlomnaya

فی مابین با دولت روسیه را یکی در دیوان داوری^۴ و دیگری در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای^۵ مطرح می‌کند.

روش‌های مسالمت آمیز حل و فصل اختلافات بین‌المللی جزئی از حقوق بین‌الملل معاهدات است (مدنی، ۱۳۹۲ج). دولت روسیه و هلند هر دو عضو کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاهای و متعهد به مفاد آن هستند. هر دو برای حل اختلاف فی مابین به مقررات بخش ۱۵ کنوانسیون ملتزم هستند. دولت هلند صلاحیت دیوان بین‌المللی دادگستری برای رسیدگی به اختلافات فی مابین با دولت عضو کنوانسیون پذیرفته است، مشروط به اینکه دولت مقابل نیز چنین صلاحیتی را پذیرفته باشد. صلاحیت دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای از سوی اتحاد جماهیر شوروی بر اساس مقررات ماده ۲۹۲ کنوانسیون شناسایی و اعلام شده بود. دولت هلند ابتدا از دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای به عنوان دیوان داوری احراز صلاحیت وی را تقاضا می‌کند (International Tribunal for the Law of the Sea, 2013). سپس با توجه به فرایند زمان‌بر رسیدگی به این تقاضا، دولت هلند با اتکاء به مقررات ماده (۵) ۲۹۰ کنوانسیون از دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای صدور دستور موقت راجع به (۱) رفع توقیف کشتی و اجازه تردد کشتی از مناطق دریایی تحت صلاحیت دولت روسیه و اعطای آزادی دریانوردی به کشتی و (۲) آزادی فوری خدمه و مسافران کشتی و اجازه ترک خاک و مناطق دریایی تحت صلاحیت دولت روسیه به آنها را تقاضای فوری می‌نماید (International Tribunal for the Law of the Sea, 2013).

دولت روسیه در واکنش خطاب به دیوان داوری اعلام می‌کند که دولت روسیه الزام آور بودن آرای صادره در مورد اختلافات مربوط به اجرای قانون در مورد اعمال حقوق حاکمیت را نمی‌پذیرد (International Tribunal for the Law of the Sea, 2013). بر این اساس دولت روسیه قصد شرکت در دادرسی‌های دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای را ندارد. آیین مربوط به تبادل اوراق و لوایح کتبی برای تضمین رعایت اصل برابری دو طرف دعوا و اصل تضارب است (محبی و آذری، ۱۳۹۵). لیکن عدم حضور هر یک از طرفین یا ارسال لایحه از سوی هر یک از آنها، دیوان را از صدور دستور موقت باز نمی‌دارد. اظهارات دولت هلند علی‌رغم عدم حضور دولت روسیه در جلسه داوری دیوان

با این وجود عصر همان روز گشت ساحلی متوجه شد که کشتی آرکتیک سانرایز با حفظ فاصله سه مایل دریایی اطراف سکوی نفتی در حال دور زدن است. صبح ۱۸ سپتامبر ۵ قایق بادی از کشتی آرکتیک سانرایز به آب انداخته شدند. دو قایق بلافاصله مسیر سه مایل دریایی را به سمت تاسیسات دریایی سکوی نفتی طی کردند و وارد منطقه ایمن شدند. گشت ساحلی با کسب مجوز ورود به منطقه امن به تعقیب قایق‌ها پرداخت. دو تن از فعالان زیست محیطی با استفاده از طناب به سکوی نفتی صعود کردند. باقی افراد شامل ۲۸ نفر در قایق‌ها در نزدیکی سکوی نفتی باقی ماندند (Lukashevich, 2013). دو فعال زیست محیطی تلاش کردند با مداخله‌ی فیزیکی فعالیت تاسیسات دکل استخراج نفت را متوقف کنند تا با این اقدام توجه جامعه بین‌الملل را به خطرات زیست محیطی فعالیت‌های دولت ساحلی در این منطقه جلب کنند. آنها با استقرار در جلوی کشتی سرویس دهنده به سکوی نفتی تلاش کردند که مانع استخراج نفت شوند. دولت روسیه این اقدام صلح جویانه از منظر مرتکبین آن را برنتافت. گارد ساحلی بلافاصله با اخذ مجوز از دادگاه بندر مورمانسک^۱ به دستگیری کلیه‌ی فعالان زیست محیطی و توقیف کشتی آنها پرداخت.

دادگاه ساحلی اتهام فعالان زیست محیطی را دزدی دریایی^۲ اعلام نمود و قرار بازداشت آنها را برای دو ماه صادر می‌کند. عنصر مادی دزدی دریایی شامل اعمال دربرگیرنده‌ی خشونت و غارت با اهداف شخصی در دریاهای آزاد است که از سوی خدمه یک کشتی علیه کشتی دیگر صورت می‌گیرد (ماده ۱۵ کنوانسیون دریاهای آزاد). با این اوصاف سکوی نفتی پیرازلومنایا مشمول این تعریف نیست. به همین دلیل دادگاه ساحلی بعدها اتهام دزدی دریایی را به اختلال در نظم عمومی دولت ساحلی تقلیل می‌دهد. تبدیل اتهام دزدی دریایی به اتهام اختلال در نظم و امنیت عمومی اقدامی مثبت ارزیابی می‌شود. فعالان زیست محیطی حتی با این اتهام سبک‌تر نیز در معرض مجازات ۷ سال زندان قرار می‌گیرند^۳. دولت هلند به موازات ۲ تقاضای رسیدگی به اختلاف

^۱ Murmansk

^۲ Piracy

^۳ اگرچه بعدها کلیه دستگیرشدگان بر اساس مصوبه غفو عمومی مجلس دولت روسیه به مناسبت بیستمین سالگرد تصویب قانون اساسی روسیه پس از دو ماه بازداشت آزاد می‌شوند. در نتیجه بازداشت شدگان دارای تابعیت غیرروسی در مورخ ۲۹ دسامبر ۲۰۱۳ روسیه را ترک می‌کنند (International Tribunal for the Law of the Sea, 2013).

^۴ برای مطالعه‌ی بیشتر در این زمینه رک. امین زحّاع، ۱۳۹۱.

^۵ برای مطالعه‌ی بیشتر در این زمینه رک. صالحی، ۱۳۹۵.

زیست محیط شامل؛ تخلیه زباله در محیط زیست، صید نهنگ یا حفاری برای استخراج نفت وارد عملیات مستقیم غیرخوشونت آمیز می‌شوند. فعالان صلح سبز معتقد هستند که اقدامات مستقیم آنها علیه سکوی نفتی پریرازلومنا یا بر اساس حق آنها بر اعتراض صلح آمیز صورت گرفته است. کما اینکه بر اساس رویه‌ی دیوان داوری نیز اعتراض مسالمت آمیز در دریا شامل استفاده قانونی از دریا در راستای آزادی دریانوردی است (International Tribunal for the Law of the Sea, 2015). حق بر اعتراض بخشی از آزادی بیان است (Leach, 2005) که در معاهدات حقوق بشری بین‌المللی پیش بینی شده است (Wildhaber, 2005).

دولت هلند معتقد است که مقررات کنوانسیون حقوق دریاها مانع از ورود مقامات دولت ساحلی به کشتی تحت صلاحیت وی در آب‌های آزاد و منطقه انحصاری اقتصادی است. لیکن دولت روسیه اقدامات خویش علیه کشتی آرکتیک سانرایز را توجیه حقوقی کرده است (Peiris, 2015). دولت روسیه عمل فعالان زیست محیطی را مستند به ماده ۱۰۱ کنوانسیون دزدی دریایی تشخیص داده و برای ورود به کشتی تحت صلاحیت دولت هلند حسب مقررات ماده ۱۰۵ کنوانسیون عمل کرده است. این صلاحیت برای هر کشور عضو کنوانسیون در منطقه انحصاری اقتصادی نیز وجود دارد (ر.ک. ماده (۲) ۵۸ کنوانسیون). لیکن عمل فعالان زیست محیطی صلح سبز بدلیل عدم توجه به یک کشتی دیگر مشمول تعریف جرم دزدی دریایی نیست (ر.ک. ماده ۱۰۱ کنوانسیون). هدف اصلی از مخالفت فعالان زیست محیطی بدست گرفتن کنترل فعالیت های سکوی نفتی یا توقف کامل فعالیت دولت ساحلی در بهره برداری از منابع خویش نبوده است. فعالان زیست محیطی به دنبال این هدف بودند که دولت ساحلی در قوانین و مقررات خویش و به تبع آن در فعالیت‌های فراساحلی خویش بازنگری کند تا حدی که خطرات احتمالی ناشی از فعالیت‌های خود در منطقه انحصاری اقتصادی را به پایین ترین میزان ممکن تقلیل دهد.

مفهوم «حق اعتراض مسالمت آمیز»^۱ از منظر دولت روسیه در حقوق بین‌الملل تعریف نشده است (Lukashevich, 2013). این در حالی است که از «اعتراض مسالمت آمیز» اغلب برای نشان دادن نوع خاصی از شقوق حق آزادی بیان و حق اجتماعات

استماع می‌شود. دیوان بین‌المللی حقوق دریاها بر اساس آموزه‌های حقوق بین‌الملل (Dolidze, 2014) به این نتیجه می‌رسد که عدم حضور یک طرف دعوا یا ارسال لایحه مانع رسیدگی‌های دیوان نیست (International Tribunal for the Law of the Sea, 2014). قضات دیوان با اتکاء به استدلال‌های دولت هلند نتیجه می‌گیرند که موضوع حاضر ناشی از اختلاف نظر دولت‌های روسیه و هلند در بکارگیری مقررات کنوانسیون راجع به حقوق و تعهدات دولت صاحب پرچم و دولت ساحلی است (Guilfoyle and Cameron, 2014). قضات بلافاصله دستور می‌دهند که دولت روسیه به رفع توقیف کشتی و آزادی کلیه افراد بازداشت شده در قبال تودیع وثیقه به مبلغ ۳,۶ میلیون یورو اقدام نماید (International Tribunal for the Law of the Sea, 2013) تا کشتی و کلیه افراد مذکور خاک و مناطق دریایی تحت صلاحیت وی را ترک نمایند. بر همین منوال دیوان داوری نیز در پاسخ به احتمال نقض تعهدات دولت روسیه نسبت به دولت هلند اعلام می‌کند ورود به کشتی، دستگیری و بازداشت خدمه کشتی آرکتیک سانرایز توسط مقامات دولت ساحلی غیرقانونی بوده است (International Tribunal for the Law of the Sea, 2015).

۵. آنالیز و تفسیر

پرونده کشتی آرکتیک سانرایز اولین پرونده پیش روی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها است که در آن رفع توقیف کشتی و آزادی خدمه‌ی بازداشت شده بخاطر نقض مقررات دریایی قابل اعمال در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی در چارچوب پروسه دستور موقت تقاضا شده است (Laina, 2015). کنوانسیون حقوق دریاها دربرگیرنده سیستم جامع حل اختلاف در سطح بین‌المللی است. دولت‌های عضو کنوانسیون به محض تصویب آن در عرصه‌ی داخلی فرض می‌شود که صلاحیت اجباری دیوان بین‌المللی حقوق دریاها را پذیرفته‌اند. بر این اساس برای پذیرش صلاحیت اجباری دیوان بین‌المللی حقوق دریاها نیاز به اعلامیه‌ی جداگانه‌ای از سوی دولت‌های عضو کنوانسیون نیست (Rieter, 2015).

صلح سبز یک سازمان غیردولتی فعال در زمینه موضوعات زیست محیطی است. فعالان زیست محیطی عضو این سازمان با هدف متوقف کردن فعالیت‌های غیرقانونی یا خطرناک برای

^۱ Peaceful Protest.

۶. نتیجه‌گیری

دولت ساحلی حق دارد در مورد کشتی‌های خارجی متقاضی ورود به آب‌های داخلی یا تاسیسات بندری اقدامات لازم را بعمل آورد تا از نقض شرایط پذیرش و ورود کشتی‌ها جلوگیری شود. بر این اساس دولت ساحلی حق دارد برای جلوگیری از عبوری که بی‌ضرر نیست اقدامات لازم محدودکننده یا جلوگیری‌کننده را بعمل آورد. از این منظر عبور کشتی‌های سازمان‌های غیردولتی که با توجه به نوع فعالیت آنها بی‌ضرر تلقی نمی‌شوند، مشروط به کسب مجوز از دولت ساحلی است.

دولت ساحلی مکلف به اتخاذ رفتارهای منطبق با مقررات کنوانسیون است. مهم‌ترین این رفتارها، حفاظت و حمایت از زیست محیط دریاها است (ماده (۲) ۵۶ کنوانسیون). دولت ساحلی مکلف به تصویب قوانین و اتخاذ اقدامات کنترل‌کننده-ی آلودگی ناشی از فعالیت در بستر دریاها است (ماده ۲۰۸ کنوانسیون). رژیم حقوقی حاکم بر تاسیسات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی بخشی از رژیم حقوقی حاکم بر منطقه انحصاری اقتصادی است. مقررات و اقدامات دولت ساحلی در استقرار تاسیسات و تجهیزات در منطقه انحصاری اقتصادی و بهره‌برداری از منابع دریایی بدون توجه به استانداردهای حقوق بین‌الملل برخلاف مقررات کنوانسیون است. اقدام مقتضی دولت‌های غیرساحلی تنها به مقررات و اقدامات دولت ساحلی تا حدود منطبق با مقررات کنوانسیون لازم‌الاتباع و ضروری است. بنابراین اعتراض به اقدامات مخاطره‌آمیز دولت ساحلی برای زیست محیط دریاها، رفتار برخلاف مقررات کنوانسیون نیست. به طریق اولی استناد دولت ساحلی به مقررات داخلی برای مبارزه و مجازات عوامل معترض به این وضعیت بدلیل عدم اتکاء مقررات داخلی به مقررات کنوانسیون نیز مردود است.

موجودیت‌های بین‌المللی بر اهمیت حفظ امنیت و پرهیز از اعمال مخاطره‌آمیز به هنگام اعتراض در سطح دریا تاکید دارند. حق آزادی بیان و حق اجتماعات مسالمت‌آمیز فی‌المنفسه از حقوق مطلق نیستند. اجرای بسیاری از حقوق و آزادی‌ها بارعایت مصالح عمومی و معیارهای حقوق بشری و تحت شرایط خاص صورت می‌گیرند (مواد (۳) ۱۹ اعلامیه جهانی حقوق مدنی و سیاسی، مواد (۲) ۱۰ و (۲) ۱۱ کنوانسیون اروپایی حقوق بشر و آزادی‌های اساسی). از این رو اجرای این حقوق تحت هر

مسالمت‌آمیز استفاده می‌شود (Caddell, 2014). حق اعتراض مسالمت‌آمیز در دریا مبنایی حقوقی برای «اقدام مستقیم» است. حق آزادی بیان و حق اجتماعات مسالمت‌آمیز در چارچوب آموزه‌های حقوق بین‌الملل ولو در عرصه‌ی دریاها پذیرفته شده است. در این شرایط حق دولت صاحب پرچم برای کشتی رانی آزادانه و حضور فعالان زیست محیطی سازمان بین‌المللی صلح سبز برای نشان دادن اعتراض خود به عدم «رعایت مقتضی حقوق سایر دولت‌ها» توسط دولت ساحلی در استخراج و بهره‌برداری از منابع منطقه انحصاری اقتصادی خویش معنا و مفهوم پیدا می‌کند. در عین حال رعایت حقوق دولت ساحلی در بهره‌برداری از منابع منطقه انحصاری اقتصادی خویش بی‌ارتباط با حق آزادی دریانوردی کشتی‌های خارجی در این مناطق نیست. کشتی رانی سایر دولت‌ها در این مناطق نباید مانع اعمال حق حاکمیت دولت ساحلی در مناطق دریایی تحت صلاحیت خویش شود. چراکه سایر دولت‌ها مکلف به توجه مقتضی^۱ به حقوق و تکالیف دولت ساحلی در قلمرو دریایی خویش هستند.

با این همه قضات دیوان داوری معتقد هستند که اعتراض مسالمت‌آمیز در دریاها ممکن است منجر به اخلاف در آزادی دریانوردی شود. ولی این اعتراض در سطح دریاها باید به نحوی از سوی دولت ساحلی مدیریت شوند که منتهی به مداخله در اعمال صلاحیت در امور حاکمیتی دولت صاحب پرچم نشود (International Tribunal for the Law of the Sea, 2015). تحت این شرایط دولت‌های ساحلی بر اساس مقررات کنوانسیون حق دارند تدابیری علیه کشتی‌های خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی خویش اتخاذ کنند. لیکن دیوان داوری ترجیح می‌دهد که به این سوال جواب ندهد که دولت ساحلی با چه اقداماتی می‌تواند مانع از به خطر افتادن امنیت تاسیسات دور از ساحل یا فعالیت‌های ناخوشایند کشتی‌های خارجی یا فعالان زیست محیطی شود. به همین نحو قضات دیوان بین‌المللی حقوق دریاها نیز در حالی که می‌توانستند به حل موضوعات موجد چالش‌های این پرونده از جمله حدود صلاحیت دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی و مناطق امن در اطراف جزایر مصنوعی یا تاسیسات مستقر در مناطق دریایی بپردازند، لیکن ترجیح دادند که با سکوت از کنار این مسائل بگذرند و به حداقل اکتفاء کنند.

^۱ Due Regard.

پرچم در دریاهای آزاد تا جایی است که در معاهدات بین‌المللی و مقررات کنوانسیون مستثنی نشده باشند.

یکی از این استثنائات حفظ حقوق و تعهدات دولت ساحلی است تا به موجب آن صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم بر امور کشتی حامل پرچم وی در منطقه انحصاری اقتصادی تعدیل شود. این صلاحیت دولت ساحلی به معنای ممنوعیت یا مجازات کردن اقدامات مخالفان فعالیت های مضر زیست محیطی نیست، تا جایی که امنیت و منافع ملی دولت ساحلی را به خطر نیاندازد. لذا دولت ساحلی به موجب این صلاحیت انحصاری حق دارد که نسبت به آن دسته از کشتی‌های خارجی واکنش نشان دهد که تحرکاتی غیرقانونی علیه این تاسیسات انجام می‌دهند. بر این اساس هر نوع چشم پوشی از این صلاحیت انحصاری دولت ساحلی نسبت به امور تاسیسات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی به صلاحدید دولت ساحلی است.

منابع

امین رُعیاء، ی.، ۱۳۹۱. تحقیقات علمی در منطقه انحصاری اقتصادی دریایی. فصلنامه سیاست خارجی، سال ۲۶، شماره ۱، صفحات ۸۰۰-۷۷۷.

ابراهیمی، ن.؛ دانایی، ک.؛ کورکی نژاد قرایی، م.، ۱۳۹۵. رژیم حقوقی حاکم بر برچیدن تاسیسات نفتی در فراساحل در کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق نروژ و انگلیس. مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۶، شماره ۳، صفحات ۳۶۲-۳۴۳.

پیشگاهی فرد، ز.؛ کامران، ح.؛ افضل‌ی، ر.؛ حسینی امینی، ح.؛ التیامی نیا، ر.، ۱۳۹۱. پیامدهای زیست محیطی و حقوقی ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس. پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره ۷۹، صفحات ۱۴۰-۱۱۷.

زمانی، ق.؛ محمدی، م.؛ حسینی آزاد، ع.، ۱۳۹۴. تحول رژیم حقوقی بین‌المللی حفاظت از محیط زیست دریایی در مقابل آلاینده‌های مستقر در خشکی؛ از مونته‌گویی تا کارتاگنا. نشریه اقیانوس‌شناسی، شماره ۲۱، صفحات ۴۸-۳۷.

صالحی، ج.، ۱۳۹۲. دستاوردهای نظریه مشورتی دیوان بین‌المللی دریاها در حمایت از محیط زیست دریاها. مجله‌ی ایمنی زیستی، شماره ۳، صفحات ۱۱۲-۹۵.

شرایطی در سطح دریاها مجاز نیست. اقدامات توأم با مانورهای خطرناک کشتی و قایق‌های فعالان زیست محیطی با مقاومت در برابر اختراهای گشت ساحلی، بالا رفتن از سکوهای نفتی و به خطر انداختن امنیت کشتی و سکوهای نفتی به قصد متوقف کردن فعالیت فراساحلی صورت گرفته است. بر این اساس اقدامات کشتی آرکتیک سانرایز بطور عمدی حقوق، تعهدات و منافع دولت ساحلی را تحت‌الشعاع قرار داده است. اگرچه فعالان زیست محیطی سازمان بین‌المللی صلح سبز مدعی هستند که استخراج نفت از سکوی نفتی پریرازلومنایا غیرقانونی و برای محیط زیست دریایی خطرناک است.

با این اوصاف به پرونده کشتی آرکتیک سانرایز بر اساس مکانیسم حل اختلاف پیش بینی شده در کنوانسیون در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها رسیدگی شده است. واکنش دولت روسیه نسبت به فعالیت‌های کشتی آرکتیک سانرایز و خدمه آن علیه سکوی نفتی شامل ورود به کشتی، توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن غیرقانونی ارزیابی شده است. این در حالی است که برخی از اقدامات دولت روسیه در ایجاد محدودیت در مناطق ایمن اطراف سکوی نفتی «پریرازلومنایا» برخلاف نص صریح مقررات کنوانسیون است. دولت روسیه در اطراف سکوی نفتی «پریرازلومنایا» دو منطقه شامل؛ منطقه ایمن به شعاع ۵۰۰ متر با ممنوعیت دریانوردی و منطقه با شعاع ۳ مایل دریایی (هر مایل دریایی معادل ۱۸۵۲ متر) با تلقی خطرناک بودن دریانوردی ایجاد کرده است. لیکن ایجاد مناطق فراتر از منطقه ایمن حداکثر به وسعت ۵۰۰ متر مجاز نیست.

دولت ساحلی حق انحصاری استخراج و بهره‌برداری از منابع منطقه انحصاری اقتصادی خویش را دارد. او نسبت به ایجاد و فعالیت تاسیسات در این مناطق دارای صلاحیت کامل است. لذا اقدام فعالان زیست محیطی در این حوزه به معنای تغییر دادن رفتار دولت ساحلی در بهره برداری از منابع منطقه انحصاری اقتصادی خویش تصور می‌شود. از این حیث می‌توان آن را در قالب «رعایت مقتضی حقوق سایر دولت‌ها» در منطقه انحصاری اقتصادی توجیه کرد که الزاماً باید از سوی دولت ساحلی مراعات شود. آزادی دریانوردی سایر کشورها در آبهای ساحلی تابعی از حقوق و آزادی‌های دولت ساحلی است. صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم بر امور کشتی حامل

- activism at sea in Ambrus M., and Wessel R. A., (ed), Netherlands Year Book International Law. Vol. 45, Cambridge University Press, 413P.
- Dolidze, A., 2014. The arctic sunrise and NGOs in international judicial proceedings. American Society of International Law, 18(1): 111-123.
- Guilfoyle, D.; Cameron, A.M., 2014. Provisional measures and the MV arctic sunrise. American Journal of International Law, 108 (2): 271-287.
- International Law Commission, 1956. Report of covering the work of its eighth session, No. A/3159. Article 68 Commentary, Yearbook of the International Law Commission, 2: 303P.
- International Tribunal for the Law of the Sea, 2013. Arctic sunrise arbitration, Netherlands v. Russia, Case No. 22.
- International Tribunal for the Law of the Sea, 2014. Arctic sunrise arbitration, Netherlands v. Russia, Award on Jurisdiction, Case No 2014-02.
- International Tribunal for the Law of the Sea, 2015. Arctic sunrise arbitration, Netherlands v. Russia, Award on the Merits, Case No 2015-02.
- Kwiatkowska, B., 1989. The 200 mile exclusive economic zone in the new law of the sea. Martinus Nijhoff Publishers, 416P.
- Leach, P., 2005. Taking a case to the European court of human rights. 4rd edition, Oxford University Press, 736P.
- Lukashevich, A., 2013, Briefing by the official representative of the Russian Ministry of Foreign Affairs, Press service, Available at, http://www.mid.ru/en/press_service/spokesman/briefings//asset_publisher/D2wHaWMCU6Od/content/id/796228.
- Laina, E., 2015. The arctic sunrise case provisional measures ordered. Environmental Policy and Law, 45-46: 266-269.
- Nordquist, M.H.; Grandy, N.R.; Nandan, S.N.; Rosenne S., 1995. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. Part II, Section 2, Article 208. Paragraph 1. Environmental Policy and Law, 15(2): 111-112.
- صیوفی، س.، ۱۳۹۴. تعیین حد خارجی فلات قاره: بررسی ماده ۷۶ کنوانسیون حقوق دریاهای. مطالعات حقوق عمومی، دوره ۴۵، شماره ۱، صفحات ۱۴۸-۱۲۳.
- صالحی، ج.، ۱۳۹۵. نظریه‌ی مشورتی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای: تجلی تعهدات دولت صاحب پرچم راجع به صید غیرمجاز کشتی حامل پرچم وی در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی دولت ثالث. نشریه اقیانوس‌شناسی، شماره ۲۸، صفحات ۱۲-۱.
- طلایی، ف.، ۱۳۹۶. حقوق بین‌الملل دریاهای. تهران، انتشارات جنگل جاودانه، ۳۸۴ صفحه.
- ملاحی، م.؛ صالحی، ج.، ۱۳۹۱. بررسی قوانین حامی محیط زیست خلیج فارس در ایران. فصلنامه بوم‌شناسی آبزیان، شماره ۳، صفحات ۶۰-۷۶.
- موسوی، ف.؛ موسوی، م.؛ جدیدی، ا.، ۱۳۹۱. تعارضات طرح گسترش امنیت با کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲. مطالعات حقوقی، دوره ۴، شماره ۱، صفحات ۱۶۳-۱۳۵.
- مدنی، ض.، ۱۳۹۲ الف. محدوده جغرافیایی رژیم حقوقی تحقیقات علمی دریایی در مناطق دریایی بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد حقوق دریاهای. نشریه اقیانوس‌شناسی، شماره ۱۶، صفحات ۱۰۹-۱۲۳.
- مدنی، ض.، ۱۳۹۲ ب. پیامدهای رژیم حقوقی تحقیقات علمی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد حقوق دریاهای بر علوم دریایی. نشریه اقیانوس‌شناسی، شماره ۱۳، صفحات ۷۲-۶۱.
- مدنی، ض.، ۱۳۹۲ ج. تنوع در راهکار یا پیچیدگی در ساختار: روش‌های مسالمت‌آمیز حل و فصل اختلافات بین‌المللی حادث در نتیجه انجام فعالیت‌های تحقیقاتی علمی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد حقوق دریاهای. مجله علوم و فنون دریایی، دوره ۱۲، شماره ۲، صفحات ۸۰-۶۶.
- محبی، م.؛ آذری، ه.، ۱۳۹۵. دعوای متقابل در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، دستورالعمل قرار ۲ نوامبر ۲۰۱۲ در قضیه کشتی ویرجینیاجی. مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۵، صفحات ۵۲-۳۱.
- نجفی اسفاد، م.، ۱۳۹۶. حقوق دریایی بر پایه‌ی قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی. تهران، انتشارات سمت، ۳۷۹ صفحه.
- وردی زاده، ر.؛ حافظ نیا، م.، ۱۳۹۴. بررسی تطبیقی قلمروهای دریایی در خلیج فارس و دریای عمان با کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاهای. تحقیقات جغرافیایی، شماره ۱۱۹، صفحات ۵۳-۳۰.
- Caddell, R., 2014. Platforms, protestors and provisional measures: the arctic sunrise dispute and environmental

Materials, 53 (4): 603-619.

Wildhaber, L., 2005. Aspects of the freedoms of expression and association under the European Convention in Human Rights. 199-254; in Sergio A Fabris (ed), Trends in the International Law of Human rights, Studies in Honour of Professor Antônio Cançado Trindade, Vol. 3, Porto Alegre, 191P.

Sea 1982, a Commentary. Vol. 3, Martinus Nijhoff Publishers, 736P.

Peiris, N., 2015. Arctic sunrise from Itlos: the arctic surprise and in search of a balanced order' in Chircop, A., and Coffen-Smout S., (ed), Ocean, Year Book, No. 29, Martinus Nijhoff Publishers, 856P.

Rieter, E., 2015. Introductory note to the "arctic sunrise"; case (Netherlands/Russia)(Itlos). International Legal