

## سازوکارهای حل اختلافات مربوط به منطقه انحصاری-اقتصادی و چالش‌های آن

سید باقر میرعباسی<sup>۱\*</sup>، ابوطالب امیرشعبانی<sup>۲</sup>

### چکیده

در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، با توجه به نظام حقوقی ویژه منطقه انحصاری اقتصادی که مستعد وقوع اختلاف است، سازوکارهایی برای حل اختلافات ناشی از این منطقه تدبیر شده است. اما در سال‌های بعد از تصویب کنوانسیون به دلیل کلی بودن و ابهام این سازوکارها، عدم کارایی آنها در عمل اثبات شده است، به گونه‌ای که اگر مفاهیم مندرج در آنها تشریح و روشن نشود، می‌توان گفت که وجود یا نبود آنها تفاوتی نمی‌کند. نهادهای قضایی از جمله ایتلوس هم شاید بنابر همین دلایل به این سازوکارها به خصوص ماده ۵۹ اقبال نشان نداده‌اند. در این مقاله، پس از بررسی ضعف‌های سازوکارهای مذکور دو نمونه از اختلاف‌های رایج در منطقه مذکور که ماهیت متفاوتی نسبت به یکدیگر دارند (فعالیت‌های نظامی و سوخت‌رسانی) بررسی می‌شود و در پرتو آنها پیشنهادهایی به منظور حل این اختلاف‌ها مطرح خواهد شد.

### کلیدواژگان

توجه مقتضی، دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها، فعالیت‌های نظامی، سوخت‌رسانی، منطقه انحصاری اقتصادی، ماده ۵۹ کنوانسیون.

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

۲. فارغ‌التحصیل کارشناسی‌ارشد حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.  
Email: ab.amirshaabani@yahoo.com

## مقدمه

منطقه جدید انحصاری اقتصادی برای اولین بار در کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاها مورخ ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ (از این پس به اختصار کنوانسیون خوانده می‌شود) مورد پذیرش جامعه بین‌المللی قرار گرفت. این منطقه وضعیت حقوقی خاصی<sup>۱</sup> دارد و ماهیتی بین حق حاکمیت دولت ساحلی و اصل آزادی تمام دول را می‌توان از آن استنباط کرد (Tuerk, 2012: 19). حقوق و صلاحیت‌های دولت ساحلی و آزادی‌های سایر دول در این منطقه به موجب مقررات کنوانسیون مشخص شده است<sup>۲</sup> و دول مذکور مکلف‌اند به صورت متقابل نسبت به حقوق و تکالیف یکدیگر نگاه مقتضی<sup>۳</sup> داشته باشند. با وجود مقررات مذکور که به منظور ایجاد تعادل میان حقوق و تکالیف دول ذی‌ربط در منطقه انحصاری اقتصادی وضع شدند، رژیم صلاحیتی پیچیده این نهاد حقوقی موجب شده که پس از تصویب کنوانسیون در سال ۱۹۸۲، اختلافات زیاد میان دولت‌ها در خصوص این منطقه رخ دهد (Stephens & Rothwell, 2012: 705)، چراکه گاهی اوقات مشخص نیست که آیا فعالیتی خاص در ردیف حقوق دولت ساحلی قرار می‌گیرد یا اینکه در قلمرو آزادی‌های دریای آزاد واقع می‌شود (Anderson, 2011: 105). در این مقاله بررسی می‌کنیم که در مواقعی که حقوق دول ساحلی و صاحب‌پرچم در تقابل و تعارض با یکدیگر قرار می‌گیرند، تدبیر کنوانسیون حقوق دریاها و رویه قضایی جهت حل این تعارضات چگونه است. در این زمینه، در ابتدا، به صورت عام، نکاتی را درباره حل تمام اختلافاتی که به صورت بالقوه می‌توانند بین دولت ساحلی و دولت صاحب‌پرچم در این منطقه مطرح شوند، بیان می‌کنیم و در مرحله بعد، به صورت خاص، چند نمونه از این اختلاف‌ها از جمله فعالیت‌های نظامی و سوخت‌رسانی در این منطقه را مورد توجه قرار داده و پیشنهادهایی را برای رفع این اختلاف‌ها ارائه می‌دهیم.

## حقوق باقی مانده<sup>۴</sup>

بندهای اول مواد ۵۶ و ۵۸ کنوانسیون به ترتیب حقوق و صلاحیت‌های دولت‌های ساحلی و دول ثالث در منطقه انحصاری اقتصادی را فهرست کرده‌اند. به موجب این مواد، فعالیت‌هایی که توسط کشتی‌های خارجی در منطقه مذکور انجام می‌گیرند، یا مشمول حقوق دولت ساحلی می‌شوند یا اینکه در قلمرو حقوق و آزادی‌های دول ثالث (صاحب‌پرچم) واقع می‌شوند؛ حال،

1. Specific Legal Regime

ن.ک: ماده ۵۵ کنوانسیون حقوق دریاها.

۲. ن.ک: بخش پنجم کنوانسیون حقوق دریاها.

3. Due Regard, article 56 (2) and Article 58 (3)

4. Residual Rights

اگر شناور خارجی از این منطقه به گونه‌ای استفاده کند که در مورد آن کنوانسیون حقوق یا صلاحیتی به هیچ کدام از دول ذی‌نفع اعطا نکرده باشد (حقوق باقی‌مانده)، اختلاف بر سر آن موضوع جدید مطابق ماده ۵۹ کنوانسیون حل می‌شود. این ماده به‌عنوان سازوکاری در کنوانسیون پیش‌بینی شد تا تکلیف حقوق باقی‌مانده در منطقه انحصاری اقتصادی را روشن کند (Lagoni, 2007: 613, 614). ماده مذکور مقرر می‌دارد:

در مواردی که این کنوانسیون در منطقه انحصاری اقتصادی حقوق یا صلاحیتی به دولت ساحلی یا سایر دول اختصاص ندهد و تعارضی بین منافع دولت ساحلی و دولت یا دولت‌های دیگر رخ دهد، این تعارض باید براساس انصاف و در پرتو اوضاع و احوال مربوط که اهمیت منافع هر کدام از طرفین ذی‌ربط و جامعه بین‌المللی به‌عنوان یک کل را در نظر می‌گیرد، مرتفع شود. لازم است در خصوص ماده مذکور نکاتی را خاطر نشان کنیم. ۱. در ماده مذکور هیچ اماره‌ای به نفع دولت ساحلی یا دول ثالث وجود ندارد و از آن این‌گونه برمی‌آید که اختصاص حقوق باقی‌مانده به هر کدام از طرفین باید به‌صورت مورد به مورد<sup>۱</sup> صورت پذیرد (Churchill & Lowe, 1988: 144). ۲. در تفسیرنامه ویرجینیا آمده «با توجه به ماهیت کارکردی منطقه انحصاری اقتصادی<sup>۲</sup>، اگر در موضوع اختلافی مطروحه منافع اقتصادی دخیل باشد، این فرمول به نفع دولت ساحلی حکم می‌کند، در مقابل، در صورتی که اکتشاف و بهره‌برداری از منابع موضوعیت نداشته باشد، منافع دول ثالث و جامعه بین‌المللی باید مورد توجه قرار گیرد» (Virginia Commentary, 1993, Vol. II: 569). ۳. با اینکه فلسفه ماده ۵۹ حل‌وفصل اختلافات است، به هیچ‌گونه از روش‌های حل اختلاف (اعم از سیاسی و حقوقی) اشاره نمی‌کند (Beckman & Davenport, 2012: 12). ۴. پروفسور شیپر معتقد است، در آینده دادگاه‌های بین‌المللی مشخص خواهند کرد که آیا این مقرر در بردارنده هنجاری حقوقی جهت حل اختلافات برخاسته از منطقه انحصاری اقتصادی است، یا اینکه تنها مبنایی ارشادی برای حل اختلافات به‌صورت دیپلماتیک یا از طریق سازش است. به عقیده ایشان، عبارت «باید»<sup>۳</sup>، به‌علاوه ماهیت نامشخص «انصاف» در این ماده ما را به سمت فرض دوم هدایت می‌کند (Shearer, 1986: 334). در مقابل، نویسندگان دیگر، قلمرو شمول این ماده را به روش‌های سیاسی حل‌وفصل اختلافات محدود نکرده و آن را شامل روش‌های حقوقی نیز دانسته‌اند.<sup>۴</sup>

1. Case-by-Case
2. Functional Zone
3. Should be

به عقیده ایشان، اگر نویسندگان کنوانسیون می‌خواستند به این ماده جنبه حقوقی ببخشند، از لفظ محکم‌تری استفاده می‌کردند.

۴. ن.ک:

Churchill and Lowe, the law of the Sea, p. 144. And Nandan and Rosenne, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary, Vol II, 1993, p. 569.

## توجه مقتضی<sup>۱</sup>

به موجب بند ۲ ماده ۵۶ و بند ۳ ماده ۵۸ کنوانسیون، دول ساحلی و صاحب پرچم مکلفاند در اعمال حقوق و صلاحیت‌های خویش در منطقه انحصاری اقتصادی به صورت متقابل توجهی مقتضی به حقوق و صلاحیت‌های یکدیگر داشته باشند. تکلیف مبنی بر داشتن توجه مقتضی برای اولین بار در کنوانسیون دریای آزاد ۱۹۵۸ تحت عنوان «توجه متعارف»<sup>۲</sup> به حقوق و تکالیف یکدیگر در دریای آزاد تصریح شد (Beckman & Davenport, 2012: 13). این مفهوم در قضیه صلاحیت ماهیگیری<sup>۳</sup> مورد توجه دیوان بین‌المللی دادگستری قرار گرفت، به طوری که دیوان جایگاه قاعده عرفی برای آن قائل شد (Fisheries Jurisdiction Case, 1974: para. 50). در این قضیه دیوان اعلام کرد که دولت ایسلند با توسعه یکجانبه محدوده انحصاری ماهیگیری خود و اعمال این محدوده علیه ماهیگیران بریتانیایی اصل توجه متعارف را که در کنوانسیون دریای آزاد تضمین شده، نقض کرده است. همچنین، به این نتیجه رسید که بهترین روش برای حل و فصل اختلاف موضوع این پرونده مذاکره است و دو طرف دعوا باید مذاکراتشان را بر این اساس پایه‌ریزی کنند که هر یک از آنها با حسن نیت توجهی متعارف به حقوق قانونی طرف دیگر، واقعیت‌های مربوط به موضوع اختلاف و منافع دول ثالثی که در منطقه حقوق ماهیگیری مسلمی دارند، داشته باشند (Fisheries Jurisdiction Case, 1974: paras. 73, 78).

کنوانسیون حقوق دریاها در خصوص رقابت بر سر حقوق موجود در دریای آزاد، منطقه<sup>۴</sup> و منطقه انحصاری اقتصادی، به جای توجه متعارف، از فرمول توجه مقتضی<sup>۵</sup> استفاده کرد. این دو در عمل تفاوتی با هم ندارند و تنها تفاوت آنها مربوط به معنای لغوی می‌شود (Kraska, 2011: 262)، بنابراین، تفسیر دیوان در مورد توجه متعارف نسبت به توجه مقتضی نیز موضوعیت می‌یابد. پروفیسور واکر در کتاب خود که به تفسیر اصطلاحات کنوانسیون می‌پردازد، عبارت توجه مقتضی در منطقه انحصاری اقتصادی را این گونه تفسیر می‌کند:

به موجب این معیار دولت ساحلی یا دول ثالث در اعمال حقوق و تکالیفشان در این منطقه باید از حقوق و تکالیف طرف دیگر مطلع باشند و آن را در نظر بگیرند. همچنین، این دولت‌ها باید بین حقوق و تکالیف خود و حقوق و تکالیف طرف مقابل در منطقه مذکور تعادل ایجاد کنند<sup>۶</sup> (Walker, 2012: 180).

1. Due Regard

2. Reasonable Regard

3. Fisheries Jurisdiction Case (United Kingdom v. Iceland).

4. The Area / Common Heritage of Mankind

۵. این اصطلاح از پرکارترین اصطلاحات کنوانسیون است، به طوری که ۱۶ بار در کنوانسیون و ۳ بار در ضمیمه آن استفاده شده است.

۶. همچنین ن.ک: Nandan and Rosenne, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A.

باید توجه داشت که این معیار تنها زمانی قابلیت اجرا دارد که حقوق و صلاحیت‌های دولتی نفع در منطقه انحصاری اقتصادی مشخص باشد و نمی‌تواند حقوق جدید برای دولت ساحلی و ثالث ایجاد کند (Lagoni, 2007: 622). در مجموع، به موجب این تکلیف دولت‌ها باید از مداخله در حقوق و تکالیف یکدیگر اجتناب ورزند (در صورت مشخص بودن این حقوق و تکالیف)، البته، در اینکه این مداخله باید غیرمعارف باشد یا خیر و آیا می‌تواند یا باید بالقوه یا بالفعل باشد نیز تردید وجود دارد (Hong, 2012: 87). همچنین، در عمل ثابت شده تمهید معیاری کاربردی به منظور تشخیص رعایت یا عدم رعایت «توجه مقتضی» به حقوق و تکالیف طرف دیگر بسیار دشوار است (Bateman, 2007: 572).

## فعالیت‌های نظامی<sup>۱</sup>

در سال‌های اخیر، در خصوص فعالیت‌های نظامی و جمع‌آوری اطلاعات توسط شناورها و هواپیماهای نظامی دولتی ثالث در منطقه انحصاری اقتصادی دولت‌های ساحلی حوادث و متعاقب آن اختلاف‌های زیادی رخ داده است (Hayashi, 2013: 121). به خصوص، در آب‌های قاره آسیا نمونه‌هایی از این دست فراوان بوده‌اند. روشن‌ترین مثال در این زمینه اختلافات میان دو دولت قدرتمند ایالات متحده و چین است که در چند دهه گذشته در منطقه انحصاری اقتصادی چین در دریای جنوب چین<sup>۲</sup> بسیار اهمیت یافته است. وقوع حوادث گوناگون در این منطقه به این اختلافات دامن زده است. یکی از شدیدترین حوادثی که بین این دو دولت در خصوص این موضوع رخ داده، حادثه ایمپیکبل<sup>۳</sup> در سال ۲۰۰۹ بود. شرح ماجرا بدین ترتیب است که در مارس ۲۰۰۹ شناورهای متعلق به دولت چین، در دریای جنوب چین، کشتی وابسته به نیروی دریایی ایالات متحده را که به تحقیقات<sup>۴</sup> (برای اهداف نظامی) در این منطقه می‌پرداخت، محاصره کردند و به آن دستور دادند تا منطقه را ترک کند (Pedrozo, 2009: 101). دو شناور چینی به فاصله تقریباً هشت متری کشتی فوق نزدیک شدند و آن را مجبور کردند برای اینکه به شناورهای چینی برخورد نکند، از منطقه خارج شود؛ این کشتی آمریکایی روز بعد به همراه یک ناوشکن موشک‌انداز به منظور حفاظت از کشتی مذکور وارد منطقه شد<sup>۵</sup> (Pedrozo, 2009: 101).

Commentary, Vol II, at 544-45.

۱. شایان ذکر است که در این مقاله تنها فعالیت‌های نظامی در زمان صلح مدنظر نویسنده است.

۲. South China Sea

۳. Impeccable

۴. Surveillance

۵. در سال ۲۰۱۴ نیز جنگنده Su-27 چینی راه هواپیمای گشت‌زنی وابسته به نیروی دریایی ایالات متحده را بست، این هواپیما مشغول انجام عملیات تحقیقات (نظامی) عادی در فاصله ۱۳۵ مایلی شرق جزیره هاینان بود. ن.ک:

Pedrozo, R. P. (2014). Military Activities in the Exclusive Economic Zone: East Asia Focus. Int'l L. Stud. Ser. US Naval War Col., 90, 515.

101, 102). صاحب‌نظران معتقدند، عاملی که موجب حوادثی مانند حادثه مذکور می‌شود، اختلاف‌نظرهای بنیادین دولت‌ها در خصوص تفسیر قواعد حقوقی بین‌المللی مربوط به فعالیت‌های نظامی است، فعالیت‌هایی مانند جمع‌آوری اطلاعات نظامی در داخل و بر فراز منطقه انحصاری اقتصادی دولت‌های دیگر (Hayashi, 2013: 122). از طرفی دولت‌های ساحلی ادعا می‌کنند، فعالیت‌های نظامی که بدون رضایت و آگاهی آنان در منطقه انحصاری اقتصادی‌شان انجام می‌گیرد، می‌تواند امنیت ملی آنها را تهدید و حاکمیت آنها بر منابع موجود در این منطقه را تضعیف کند، بنابراین، به موجب ماده ۵۶ کنوانسیون مشمول حقوق حاکمه آنها بر منابع موجود در این منطقه قرار می‌گیرد و تحت صلاحیت آنها قرار دارد (Kim, 2006: 258, 259). از طرف دیگر، دول قدرتمند دریایی با این استدلال که ممنوعیت این فعالیت‌ها در منطقه مذکور حوزه دسترسی آبی و دریایی آنها را به شدت محدود می‌کند، آن را در قلمرو اصل آزادی کشتیرانی و آزادی پرواز بر فراز این منطقه که در ماده ۵۸ کنوانسیون به رسمیت شناخته شده، اعلام می‌کنند (Bateman, 2005: 19). دلیل این اختلافات این‌گونه است که کنوانسیون به صورت گسترده به مسائل امنیتی نمی‌پردازد و تقریباً به صورت کامل، از پرداختن به حقوق مربوط به جنگ دریایی اجتناب می‌ورزد (Kaye, 2006: 353). به عبارت دیگر، این کنوانسیون به طور شایان توجهی ویژه زمان صلح است و به مسائلی چون عملیات نظامی و توسل به زور در دریاها به صورت مستقیم نمی‌پردازد (Stephens, 1998: 283).

### ۱. وضعیت حقوقی فعالیت‌های نظامی در منطقه

دیوان بین‌المللی دادگستری در سال ۱۹۴۹ و پیش از تصویب کنوانسیون، در قضیه کانال کورفو اعلام کرد که «آزادی ارتباطات دریایی کشتی‌های جنگی در زمان صلح اصلی عمومی و مسلم است» (The Corfu Channel Case, 1949: 22). با توجه به اعمال اصل آزادی کشتیرانی در منطقه انحصاری اقتصادی، بی‌تردید عبارت مذکور در مورد این منطقه نیز صدق می‌کند. در قضیه نیکاراگوئه نیز دیوان آزادی ارتباطات و تجارت دریایی<sup>۱</sup> را برای تمام شناورها فارغ از اینکه چه نوعی باشند، شناسایی می‌کند و تمام آزادی‌هایی را که لازمه آزادی کشتیرانی باشند، در قلمرو آن قرار می‌دهد (Nicaragua Case, 1986: para. 214). با وجود این، دیوان در این پرونده‌ها قلمرو شمول اصل آزادی کشتیرانی (آزادی ارتباطات دریایی) نسبت به فعالیت‌های نظامی را مشخص نمی‌کند (Geng, 2012: 26).

در فاصله سال‌های ۲۰۰۲ تا ۲۰۰۵ گروهی متشکل از مقامات ارشد، کارشناسان حقوقی و متخصصان دریایی از حوزه آسیا-اقیانوسیه تحت عنوان «گروه منطقه انحصاری اقتصادی ۲۱»

1. Freedom of Communications and Maritime Commerce

تشکیل شد، با این هدف که حقوق و تکالیف دولت‌ها در خصوص فعالیت‌های نظامی، جمع‌آوری اطلاعات و تحقیقات نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی را روشن کند. این گروه در دستورالعمل‌های خود حق انجام فعالیت‌های نظامی در این منطقه را برای دول ثالث به رسمیت شناخت.<sup>۱</sup>، اما این دستورالعمل‌ها اختیاری هستند و از لحاظ حقوقی الزام‌آور نیستند، بنابراین، نمی‌توانند به‌عنوان مبنایی محکم برای تعیین وضعیت حقوقی این فعالیت‌ها مورد استناد قرار گیرند. رویه دولت‌ها در این زمینه بدین ترتیب است که دول توسعه‌یافته مانند آلمان، ایتالیا و هلند، به مانند نویسندگان دستورالعمل‌های مذکور، اعتقاد دارند که حقوق و صلاحیت‌های دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی شامل حق اطلاع یافتن از تمرینات نظامی یا مانورها یا صدور اجازه برای آنها نمی‌شود (Roach & Smith, 2012: 177). در مقابل، هجده دولت، از جمله ایران<sup>۲</sup>، برزیل، چین و اروگوئه، انواع فعالیت‌های نظامی را در منطقه انحصاری اقتصادی خود خواه به‌طور کامل ممنوع اعلام کرده‌اند، یا به موجب قوانین خود آن را محدود به شروطی کرده‌اند<sup>۳</sup> (Pedrozo, 2014: 521). از میان این کشورها که فعالیت‌های نظامی را ممنوع یا در مورد آن قانون وضع کرده و بدین ترتیب آن را محدود کرده‌اند، تنها چین، کره شمالی و پرو برای تضمین قوانین خود در این رابطه به کاربرد زور تمایل نشان داده‌اند (Pedrozo, 2014: 522).

در مجموع، همان‌طور که ملاحظه شد، اختلافات در زمینه فعالیت‌های نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی، به‌ویژه اختلاف بین ایالات متحده و جمهوری خلق چین بسیار پررنگ و فاحش است و حتی تنش‌ها و درگیری‌های فیزیکی را نیز به‌همراه داشته است. بر این اساس، با وجود رجزخوانی‌ها و تبلیغاتی که این دو دولت علیه یکدیگر راه انداخته‌اند، وضعیت حقوقی فعالیت‌های نظامی در این منطقه به‌هیچ‌وجه به‌طور کامل به نفع یکی از دول مذکور نیست (Valencia, 2015: 56). این اختلاف‌ها کماکان ادامه دارد؛ این موضوع برای کنوانسیون‌هایی که از جهت بسیاری مستحکم و منسجم است، خوب نیست (Hayashi, 2013: 129).

## ۲. تلاش برای حل این اختلاف مهم

همان‌طور که گفتیم، به موجب ماده ۵۹ کنوانسیون در مواردی که کنوانسیون حق یا صلاحیتی

1. EEZ Group 21, "Guidelines for Navigation and over flight in the Exclusive Economic Zone (EEZ)", Part V (Military Activities), as Cited in: Bateman, S. (2006). Surveying in the exclusive economic zone: Possible guidelines for rights and duties. The International hydrographic review, 7(1).

۲. ماده ۱۶ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (۱۳۷۲) در این زمینه مقرر می‌دارد: فعالیت‌ها و اقدامات ممنوعه، انجام فعالیت‌ها و تمرینات نظامی بیگانه، جمع‌آوری اطلاعات و هر گونه عملی که با منافع و حقوق جمهوری اسلامی ایران در منطقه انحصاری اقتصادی منافات داشته باشد، ممنوع است.

۳. برای دیدن رویکرد دول مذکور و سایر دول ر.ک:

[http://www.jag.navy.mil/organization/code\\_10\\_mcrm.htm](http://www.jag.navy.mil/organization/code_10_mcrm.htm) (Last visited Jan. 18, 2016).

به دولت‌های ذی‌نفع در منطقه انحصاری اقتصادی اختصاص نمی‌دهد، اختلاف باید براساس اصل «انصاف» و در پرتو «اوضاع و احوال مربوطه» که اهمیت منافع هر کدام از طرفین ذی‌ربط و جامعه بین‌المللی به‌عنوان یک کل را در نظر می‌گیرد، حل شود. حال، در مورد فعالیت‌های نظامی در این منطقه اگر حق تحقیقات نظامی به‌منظور آماده شدن برای نبرد و شناسایی اهداف نظامی را به دولت ثالث بدهیم، برای جامعه بین‌المللی منصفانه و مطلوب‌تر است، یا اینکه حق ممنوعیت این فعالیت‌ها را برای دولت ساحلی قائل شویم؟ (Valencia, 2015: 55). منافع جامعه بین‌المللی اقتضا می‌کند راه‌حلی انتخاب شود که در آن منافع تمام دول ذی‌نفع در نظر گرفته شده باشد، بنابراین، بهترین جواب، جوابی است که منافع دول دو طرف طیف حقوق و صلاحیت‌ها را به‌طور همزمان تأمین کند. اصل انصاف نیز چنین اقتضایی دارد. با وجود این، براساس مواد مختلف کنوانسیون و همچنین ماده ۵۹، می‌توان ملاحظاتی را به‌صورت کلی جهت مشروع تلقی کردن فعالیت‌های نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی در نظر داشت. در این زمینه، یکی از نویسندگان تحقق حق انجام فعالیت‌های نظامی در منطقه مذکور را مشروط به رعایت چهار شرط کرده است: اولاً، این فعالیت‌ها باید برای اهداف صلح‌آمیز باشند (مواد ۸۸ و ۳۰۱ کنوانسیون)؛ ثانیاً، دولت‌ها در انجام این فعالیت باید توجه مقتضی را به حقوق و تکالیف دولت ساحلی داشته باشند (بند ۲ ماده ۵۶ و بند ۳ ماده ۵۸ کنوانسیون)؛ ثالثاً، نباید به‌ترتیبی عمل کنند که سوءاستفاده از حق تلقی شود (ماده ۳۰۰ کنوانسیون)؛ و در نهایت، دولت‌ها در اجرای حقوق و تکالیفشان به موجب کنوانسیون موظف‌اند با یکدیگر همکاری کنند (Beckman, 2006: 42-43). اگرچه مرزها و قلمرو مادی فعالیت‌های نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی مشخص نیست، با وجود این، همان‌طور که ماده ۵۹ می‌گوید، قدر مسلم این است که تکلیف دول ساحلی و دول ثالث نسبت به یکدیگر، بستگی زیادی به اوضاع و احوال و شرایط دارد و در نظر گرفتن این اوضاع و احوال می‌تواند احتمال کشمکش و نزاع بین دولت‌ها را تا حدود زیادی تقلیل دهد (Geng, 2012: 27). برای مثال، در مناطقی که دولت ساحلی به‌عنوان پارک‌های آبی و مناطق حفاظت‌شده دریایی اعلام می‌کند یا حوزه‌هایی که در آنها فعالیت‌های ماهیگیری به‌صورت گسترده انجام می‌گیرد، دولت ثالث نباید فعالیت‌های نظامی انجام دهد.<sup>۱</sup> با وجود این، بند ۲ ماده ۵۶، بند ۳ ماده ۵۸ (توجه مقتضی به حقوق یکدیگر در منطقه) و ماده ۵۹ کنوانسیون با همه ویژگی‌هایی که به آنها اشاره شد، به‌طور خاص محدوده فعالیت‌های نظامی مجاز در منطقه انحصاری اقتصادی را مشخص نکرده و تنها به ذکر کلیاتی در مورد حل اختلافات در این منطقه اکتفا می‌کنند. حال، راه پیش روی ما کدام است؟ چگونه می‌توانیم حدود مجاز این فعالیت‌ها را در منطقه مذکور مشخص کنیم؟

1. EEZ Group 21, Guidelines for Navigation and Overflight in the Exclusive Economic Zone, Guideline Vd.



بی تردید، موافقت‌نامه‌های دوجانبه یا چندجانبه می‌توانند پس از تصویب معاهده حقوق دریاها در شفاف‌سازی فعالیت‌های نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی و پیشگیری از اختلاف‌ها نقش مثبت و تأثیرگذاری بازی کنند، همان‌گونه که پیش از تصویب کنوانسیون این مهم را انجام می‌دادند (Galdorisi & Kaufman, 2001: 296). برای مثال، شوروی و ایالات متحده طی اعلامیه‌ای مشترک، تفسیری متحدالشکل از حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی ارائه کردند یا در دریای چین شرقی دو کشور چین و ژاپن به منظور اجتناب از اختلافات در زمینه ماهیگیری و تحقیقات علمی دریایی نظام‌های دوجانبه‌ای را ایجاد کردند.<sup>۱</sup> چین و ایالات متحده نیز می‌توانند موافقت‌نامه‌ای دوجانبه در مورد این فعالیت‌ها در دریای جنوب چین منعقد کرده و بر این اساس اختلافات خود را در مورد این مسئله حل کنند. بدین ترتیب که موافقت‌نامه‌ای رسمی تحت عنوان فعالیت‌های نظامی خطرناک منعقد کنند و اعمال مناقشه‌آمیز مانند تحریک، برانگیختن یا کاوش در سیستم دفاعی دولت ساحلی را در آن منع کنند. همچنین متعهد شوند از جمع‌آوری اطلاعات با هدف توسل به زور راحت‌تر علیه دولت مذکور اجتناب می‌کنند (Valencia, 2015: 57). موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای نیز در این زمینه به روشن کردن ابعاد فعالیت‌های نظامی و تعریف آن کمک می‌کنند. برای مثال، در حوزه دریای جنوب چین که اختلافات در خصوص منطقه انحصاری اقتصادی بسیار است، سازمان‌های منطقه‌ای مانند آسه‌آن<sup>۲</sup> می‌توانند در ایجاد درک مشترک از مسائل و موضوعات اختلافی مانند فعالیت‌های نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی سهم بسزایی داشته باشند (Burgess, 2003: 10). علاوه بر موارد مذکور، دولت‌های ذی‌نفع می‌توانند دستورالعمل‌هایی اختیاری، مانند دستورالعمل گروه ۲۱ را، در مورد فعالیت‌های نظامی خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی مورد مذاکره قرار دهند و بر این اساس، فضایی باثبات و امن بر مناطق دریایی به خصوص این منطقه حاکم کنند. اگرچه این دستورالعمل‌ها در چارچوب حقوق نرم قرار می‌گیرند و از لحاظ حقوقی الزام‌آور نیستند، می‌توان انتظار داشت دولت‌هایی که در فرایند تدوین این دستورالعمل‌ها شرکت می‌کنند، به آنها احترام بگذارند، چراکه مشارکت آنها حاکی از اهمیتی است که آنان برای مفاد این دستورالعمل‌ها قائل می‌شوند (Bateman, 2007: 578-582).

بی تردید، اگر طرفین اختلاف نتوانند اختلاف خود را از طریق روش‌های سیاسی مانند مذاکره، سازش، انعقاد موافقت‌نامه و سایر روش‌های مسالمت‌آمیز حل کنند، دادگاه‌های

1. Valencia, Mark, 'Intelligence Gathering, the South China Sea, and the Law of the Sea', Published on August 30, 2011, Retrieved on August 30, 2015 from: [http://www.nautilus.org/publications/essays/napsnet/forum/Valencia\\_SCS](http://www.nautilus.org/publications/essays/napsnet/forum/Valencia_SCS).

2. Association of South East Asian Nations

بین‌المللی مانند دیوان بین‌المللی دادگستری و دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها<sup>۱</sup> (از این پس به اختصار ایتلوس خوانده می‌شود) می‌توانند نقش مؤثری در این زمینه ایفا کنند و این فرصت را دارند که ابعاد موضوعات جدید مطروحه در دعوا را روشن سازند.<sup>۲</sup> منتهای در خصوص فعالیت‌های نظامی یک دشواری وجود دارد، بدین ترتیب که براساس ماده ۲۹۸ کنوانسیون دولت‌های عضو می‌توانند اختلافات خود در زمینه فعالیت‌های نظامی را از چارچوب نظام اجباری حل و فصل اختلافات خارج کنند.<sup>۳</sup> متأسفانه، در عمل بسیاری از دولت‌ها به موجب اعلامیه‌هایی این فعالیت‌ها را از رسیدگی نهادهای قضایی بین‌المللی استثنا کرده‌اند.<sup>۴</sup> به‌طور خاص، در مورد اختلاف دو دولت سابق‌الذکر باید گفت، با توجه به اینکه دولت ایالات متحده حتی عضو کنوانسیون هم نیست و اینکه دولت چین با اینکه کنوانسیون را تصویب کرده، رسیدگی به اختلافات خود مربوط به فعالیت‌های نظامی را از چارچوب صلاحیت دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها و دیوان بین‌المللی دادگستری خارج کرده است و احتمال رسیدگی این دو نهاد قضایی به اختلاف این دو دولت در حال حاضر وجود ندارد، مگر اینکه در آینده تصمیم بگیرند اختلافشان را توسط یک رأی الزام‌آور و معتبر حقوقی حل کنند. همچنین، اگر شرایط درخواست نظر مشورتی از دیوان یا ایتلوس فراهم شود، این ابزار می‌تواند به حل این اختلاف مهم بسیار کمک کند (Bateman, 2007: 582). شایان ذکر است که طرفین همیشه می‌توانند اختلافات خود را به داوری نیز ارجاع دهند.

## سوخت‌رسانی

در سال‌های اخیر اختلاف‌های زیادی بین دولت‌ها در مورد سوخت‌رسانی در منطقه انحصاری اقتصادی به خصوص در حوزه آفریقای غربی، رخ داد. دو نمونه از مهم‌ترین اختلافات مربوط به سوخت‌رسانی که در ایتلوس نیز مطرح شدند، قضایای مربوط به نفت‌کش سایگا<sup>۵</sup> و ویرجینیا (۲۰۱۴) هستند. قضیه اول متعاقب شکایتی که دولت سنت وینسنت و گرنادین‌ها<sup>۶</sup> از دولت گینه کرد، در ایتلوس مطرح شد. علت شکایت دولت خواهان، به‌عنوان دولت صاحب‌پرچم،

1. International Tribunal for the Law of the Sea

۲. ماده ۲۸۶ کنوانسیون حقوق دریاها.

۳. بند ۲ ماده ۲۹۸ کنوانسیون حقوق دریاها.

4. See generally United Nations Convention on the Law of the Sea: Declarations and Statements, Retrieved in August 30, 2015 from:

[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm)

۵. البته، این پرونده در دو مرحله در سال‌های ۱۹۹۷ و ۱۹۹۷ توسط ایتلوس رسیدگی شد، اما از آنجا که موضوع هر دو پرونده شناوری واحد است، در این تحقیق آن‌ها را یک پرونده در نظر می‌گیریم.

6. Saint Vincent and Grenadines

توقیف نفت کش سوخت‌رسان M/V سایگا توسط مقامات ساحلی دولت گینه بود. این توقیف به موجب قوانین داخلی دولت ساحلی (دولت گینه) مبنی بر اینکه سوخت‌رسانی بدون مجوز در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی غیرقانونی است، انجام گرفت و در نهایت به مطرح شدن دو پرونده در ایتلوس، یکی در سال ۱۹۹۷<sup>۱</sup> و دیگری در سال ۱۹۹۹<sup>۲</sup> منجر شد. پرونده مربوط به نفت کش ویرجینیا نیز بدین ترتیب شکل گرفت که در سال ۲۰۱۱ دو دولت پاناما و گینه بیسائو به موجب موافقت‌نامه ویژه که در قالب نامه‌ای بین آنها مکاتبه شد، توافق کردند اختلاف خود را در مورد نفت کش ویرجینیا به ایتلوس ارجاع دهند. اختلاف از آنجا صورت گرفت که دولت گینه بیسائو در سال ۲۰۰۹ این شناور سوخت‌رسان را به همراه خدمه‌اش در منطقه انحصاری اقتصادی خود توقیف کرده بود.<sup>۳</sup>

### ۱. وضعیت حقوقی سوخت‌رسانی

به تعبیر یکی از صاحب‌نظران برجسته، حق مربوط به اکتشاف، بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع زنده که در بند ۱ ماده ۵۶ کنوانسیون آمده، به‌حدی گسترده است که تمام فعالیت‌های خصوصی و دولتی مربوط به منابع زنده را در برمی‌گیرد (Burke, 1994: 41). علاوه بر این، در انتهای بند ۴ ماده ۶۴ کنوانسیون مواردی که دولت ساحلی می‌تواند در مورد آنها قانونگذاری کند، فهرست شده است، باید توجه داشت که این فهرست تمثیلی بوده و حصری نیست، این موضوع توسط ایتلوس در پرونده ویرجینیا G نیز تأیید شده است (M/V Virginia G Case, 2014: para. 213). در مقابل، مقررات مذکور از ضعفی برخوردارند، بدین ترتیب که مصادیق فعالیت‌های مجاز برای کشتی‌های خارجی را در منطقه انحصاری اقتصادی ذکر نمی‌کنند، همین مسئله سبب شده، اختلافات این‌چنینی در دهه‌های اخیر فراوان شود (Kaczorowska, 2015: 318). یکی از این فعالیت‌ها سوخت‌رسانی است که به اختلافات زیادی منجر شده است. فعالیت‌های دیگری نیز هستند که جنبه حمایتی و کمکی دارند، از جمله انتقال ماهیان صیدشده از یک کشتی به کشتی دیگر یا فیله کردن یا منجمد نمودن ماهیان صیدشده در دریا. در ذیل به‌صورت خلاصه استدلال‌های ایتلوس در مورد وضعیت حقوقی سوخت‌رسانی در پرونده‌های مذکور ذکر و در پرتو آن در مورد سایر فعالیت‌های کمکی مذکور نیز اظهار نظر می‌شود.

در قضایای مربوط به نفت‌کش سایگا هرچند ایتلوس با استناد به قانون دولت گینه بین سوخت‌رسانی و ماهیگیری ارتباط برقرار کرد و در اظهارات جنبی<sup>۴</sup> خویش دلایلی را در اثبات

1. M/V Saiga ( Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), 1997.

2. M/V Saiga (No.2) ( Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea) 1999.

3. M/V Virginia G (Panama and Guinea Bissau), 2014.

4. Obiter dictum

و رد شمول سوخت‌رسانی در ذیل صلاحیت دولت ساحلی یا اصل آزادی کشتیرانی ذکر کرد (M/V Saiga Case, 1997: paras. 57-58)، ولی هیچ‌گاه در مورد مشروعیت یا عدم مشروعیت این ارتباط اظهار نظر قطعی نکرد. در نهایت، در پرونده ویرجینیا در سال ۲۰۱۴، با توجه به اینکه وضعیت حقوقی سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی موضوع اصلی پرونده بود، ایتلوس به‌صراحت در مورد آن تصمیم‌گیری کرد. در این پرونده ایتلوس با استناد به بند ۴ ماده ۶۲ کنوانسیون اعلام کرد که دولت ساحلی تنها در صورتی می‌تواند در مورد فعالیت‌های مختلف قانون وضع کند که آن فعالیت‌ها «ارتباط مستقیمی»<sup>۱</sup> با ماهیگیری داشته باشند؛ با این مقدمه در ادامه تصریح کرد که فعالیت شناورهای سوخت‌رسانی که به شناورهای ماهیگیری خارجی سوخت منتقل می‌کنند، با ماهیگیری ارتباط دارد، زیرا این عمل شناورهای ماهیگیری خارجی را قادر می‌سازد تا فعالیت‌های خود را به‌صورت یکنواخت و بدون انقطاع در دریا انجام دهند (M/V Virginia G Case, 2014: para. 215). در مجموع، دادگاه با ارائه تفسیری موسع از اصطلاحات «حفاظت» و «مدیریت» که در ماده ۵۶ کنوانسیون درج شده‌اند و استناد به این ماده و بند ۴ ماده ۶۲ کنوانسیون و همچنین ذکر این نکته که فهرست مندرج در این بند حصری نیست، به این نتیجه رسید که دولت ساحلی صلاحیت وضع قوانین و مقررات در خصوص سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی خود را دارد (M/V Virginia G Case, 2014: para. 217).

ایتلوس این فرصت را داشت تا علاوه بر تعیین تکلیف سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری خارجی تکلیف سوخت‌رسانی به سایر شناورها را نیز مشخص کند. بدین ترتیب که همان‌طور که براساس ماهیت کمکی سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری، سوخت‌رسانی را در صلاحیت دولت ساحلی قرار داد، می‌توانست در این مورد قاعده‌ای کلی را معرفی کند و به تناسب نوع فعالیت شناور دریافت‌کننده سوخت، بین آنها تفکیک قائل شود (M/V Virginia G, 2014, Decl. of Judge Treves: para: 8). با وجود این، ایتلوس در پرونده نفت‌کش ویرجینیا بعد از تأکید این نکته که وضع قانون در مورد سوخت‌رسانی به شناورهای ماهیگیری خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی در صلاحیت دولت ساحلی قرار دارد، اعلام کرد، با وجود صلاحیت مذکور، دولت ساحلی در خصوص فعالیت‌های سوخت‌رسانی دیگر صلاحیت ندارد، مگر اینکه به موجب کنوانسیون خلاف آن تشخیص داده شود (M/V Virginia G Case, 2014: para. 223).

## ۲. روش حل اختلافات اقتصادی در منطقه

هرچند تصمیم ایتلوس در پرونده نفت‌کش ویرجینیا نقش بسزایی در شفاف‌سازی و توسعه

حقوق بین الملل ایفا کرد و تکلیف یکی از نقاط خاکستری حقوق بین الملل دریاها را روشن ساخت، با وجود این، نکته عجیب در این پرونده و سایر پرونده‌های مرتبط با سوخت‌رسانی، بی‌توجهی ایتلوس به ماده ۵۹ کنوانسیون در هیچ‌کدام از این پرونده‌هاست، ماده‌ای که به صورت خاص، برای چنین اختلافاتی طراحی شده است ( M/V Virginia G Case, 2014, Decl. of Judge Nelson: para. 10). همان‌طور که گفته شد، ماده ۵۹ خلأها و ضعف‌های زیادی دارد. برای مثال، این ماده به اصل انصاف در خصوص حل اختلافات اشاره می‌کند، اما آن را تشریح نمی‌کند. با توجه به کنوانسیون تنها نکته‌ای که در مورد این مفهوم می‌دانیم، این موضوع است که در مورد تحدید حدود در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره کنوانسیون از انعقاد موافقت‌نامه بین دول ذی‌ربط به‌عنوان راه‌حلی منصفانه یاد می‌کند.<sup>۱</sup> طبیعتاً، ایتلوس در این پرونده‌ها فرصت برطرف کردن خلأهای این ماده را داشت، ولی این اتفاق رخ نداد.

ایتلوس در پرونده ویرجینیا معیاری را تحت عنوان «ارتباط مستقیم» معرفی کرد که می‌تواند در حل اختلافات اقتصادی در این منطقه کارساز واقع شود.<sup>۲</sup> بدین ترتیب که اگر موضوعات جدید مطروحه در منطقه مذکور ارتباط مستقیمی با حقوق دولت ساحلی داشتند، آنها را در قلمرو حقوق این دولت قرار دهیم و برعکس، در صورتی که این موضوعات با حقوق دول ثالث مستقیماً مرتبط باشند، آنها را در شمار حقوق آنها به حساب آوریم. یکی از نویسندگان، کاربرد این معیار توسط ایتلوس را به‌شدت مورد انتقاد قرار داده و معتقد است این معیار روزبه‌روز بر صلاحیت‌های دولت ساحلی در این منطقه می‌افزاید (Vignocci, 2014, 802). با وجود این، باید توجه داشت که این معیار به مانند تیغی دولبه می‌تواند به نفع یا به ضرر هر کدام از طرفین ذی‌نفع در منطقه انحصاری اقتصادی به کار رود. این برداشت با تفسیر تفسیرنامه ویرجینیا از ماده ۵۹ نیز همخوانی دارد.<sup>۳</sup>

مطابق تفسیر مذکور، انتقال ماهی از یک کشتی به کشتی دیگر<sup>۴</sup> و حمل و نقل ماهیان صیدشده<sup>۵</sup> نیز چون ارتباط مستقیمی با ماهیگیری دارند، بنابراین، تصمیم‌گیری در این مورد که کدام دولت نسبت به آنها صلاحیت دارد، بستگی به این دارد که ماهیان موضوع فرایندهای مذکور در منطقه انحصاری اقتصادی کدام دولت صیدشده باشند (Anderson, 2011: 113-114).

۱. بند ۱ ماده ۷۴ و ماده ۸۳ کنوانسیون حقوق دریاها.

۲. ن.ک: ص قبل.

۳. به موجب این تفسیرنامه در اختلافات اقتصادی منافع دولت ساحلی و در اختلافات غیراقتصادی منافع سایر دول مورد توجه قرار می‌گیرد. ن.ک: ص ۴.

4. Transshipment

5. Transport

## نتیجه گیری

تدوین کنندگان کنوانسیون حقوق دریاها می دانستند که با توجه به ماهیت حقوقی ویژه منطقه انحصاری اقتصادی وقوع اختلاف بر سر موضوعات جدید در این منطقه امری اجتناب ناپذیر است. به همین دلیل ماده ۵۹ را پیش بینی نمودند تا تکلیف صلاحیت مربوط به این موضوعات جدید را روشن سازند. با وجود این، از آنجا که این ماده از الفاظ کلی و مبهم استفاده می کند، هرگز نتوانسته است در عمل آنچنان که باید و شاید در حل اختلافات اقتصادی و غیراقتصادی در منطقه مذکور کارساز واقع شود. بنابراین، نیاز به تشریح و شفاف سازی الفاظ کلی این ماده به شدت احساس می شود. شاید قضات ایتلوس در پرونده های قضایی بتوانند فرصت را غنیمت شمرده و این مهم را انجام دهند. همچنین، تکلیف مبنی بر توجه مقتضی نیز چون به وجود حقوق و تکالیف دول ذی نفع در این منطقه وابسته است، در مواقعی که حقوق و تکالیف در خصوص موضوعی مشخص نباشد، نمی تواند در حل اختلاف کمک چندانی ارائه دهد.

معیار «ارتباط مستقیم» که در پرونده مربوط به نفت کش ویرجینیا توسط ایتلوس معرفی شد، می تواند تا حدود زیادی در حل اختلافات در منطقه انحصاری اقتصادی مؤثر واقع شود، منتها نباید فراموش کرد که این معیار نیاز به توضیحات بیشتر نیاز دارد، در غیر این صورت ممکن است به عنوان اهمی برای افزایش صلاحیت ها توسط دولت ها مورد سوءاستفاده قرار گیرد. علاوه بر این معیارهای کلی، حل مورد به مورد اختلافات مذکور، چه از طریق موافقت نامه های دوجانبه و چندجانبه، و چه به وسیله نهادهای قضایی، همیشه روشنگر است. با توجه به اینکه در آینده با پیشرفت فناوری احتمالاً اختلافات جدیدتری در منطقه انحصاری اقتصادی مطرح خواهد شد، تلاش برای طراحی سازوکاری جامع و ویژه جهت حل اختلافات مربوط به این منطقه بسیار منطقی می نماید.

## منابع

### A) Books

1. Tuerk, H. (2012). *Reflections on the Contemporary Law of the Sea* (Vol. 71), Leiden, Martinus Nijhoff Publishers.
2. Kraska, J. (2010). *Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics*, New York, Oxford University Press.
3. Churchill, R. R., & Lowe, A. V. (1988). *The law of the sea*, Manchester, Manchester University Press.
4. Hong, N. (2012) *UNCLOS and Ocean Dispute Settlement: Law and Politics in the South China Sea*, New York, Routledge.
5. Walker, G. K. (Ed.). (2012). *Definitions for the Law of the Sea: terms not*

*defined by the 1982 Convention*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers.

6. Roach, J. A., & Smith, R. W. (2012). *Excessive maritime claims*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers.
7. Kaczorowska-Ireland, A. (2015). *Public International Law*, New York, Routledge.
8. Burk, W. T. (1994). *The new international law of fisheries*, Virginia, Oxford: Clarendon Press.
9. Nordquist, M. (Ed.). (1993). *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Volume II: A Commentary* (Vol. 2), Leiden, Martinus Nijhoff Publishers.

#### **B) Articles**

10. Anderson, D. (2011). "Coastal State Jurisdiction and High Seas Freedoms in the EEZ in the Light of the Saiga Case", in Symmons, C. (Ed) *Selected Contemporary Issues in the Law of the Sea* (Vol. 71), Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, PP. 105-115.
11. Lagoni, R. (2007) "Offshore Bunkering in the Exclusive Economic Zone", in Ndiaye, T. M., & Wolfrum, R. (Eds.) *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 613-627.
12. Bateman, S. (2007). "The Regime of Exclusive Economic Zone: Military Activities and the Need for Compromise?", in Ndiaye, T. M., & Wolfrum, R. (Eds.) *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, pp. 569-582.
13. Hayashi, M. (2013). "Military Activities in the Exclusive Economic Zone of Foreign Coastal States", in Freestone, D. (Ed.) *The 1982 Law of the Sea Convention at 30: Successes, Challenges and New Agendas*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, pp. 121-129.
14. Kim, H., S. (2006). "Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Preventing Uncertainty and Defusing Conflicts", in Jaques, R. (Ed.). *Issues in International Law and Military Operations* (Vol. 80). Naval War College Press, pp. 257-262.
15. Kaye, S (2006). "Freedom of Navigation in a Post 9/11 World: Security and Creeping Jurisdiction", in Freestone, D., Barnes, R., & Ong, D. M. (Eds.). *The law of the sea: progress and prospects*, New York, Oxford University Press. PP. 347-364.
16. Valencia, M. J. (2015, October). "Military Activities in Foreign EEZs: An Update1". In Hong, N. & Wu, S. & Valencia, M., (Eds). *UN Convention on the Law of the Sea and the South China Sea*, Ashgate Publishing, Ltd, pp. 33-63.
17. Beckman, R. (2006)." Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Towards a Common Understanding". *Yang Razali Kassim (Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies, Nanyang Technological University, 2006)*, 42.

18. Stephens, T., & Rothwell, D. R. (2012). "The LOSC Framework for Maritime Jurisdiction and Enforcement 30 Years on". *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 27(4), 701-709.
19. Beckman, R., & Davenport, T. (2012). "The EEZ Regime: Reflections after 30 Years. LOSI-KIOST Conference on Securing the Ocean for the Next Generation", Retrieved on October 20, 2015 from: <https://www.law.berkeley.edu/files/Beckman-Davenport-final.pdf>.
20. Shearer, I. A. (1986). "Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels". *International and Comparative Law Quarterly*, 35(02), 320-343.
21. Karagiannis, S. (2004). "Article 59 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (ou les Mysteres de la Nature Juridique de la Zone Economique Exclusive)". *Rev. BDI*, 37, 325-418.
22. Pedrozo, R. (2009). "Close encounters at sea: The USNS Impeccable incident". *NAVAL WAR COLL NEWPORT RI*.
23. Pedrozo, R. P. (2014). "Military Activities in the Exclusive Economic Zone: East Asia Focus". *Int'l L. Stud. Ser. US Naval War Col.*, 90, 514-542.
24. Bateman, S. (2005). "Prospective Guidelines for Navigation and Overflight in the Exclusive Economic Zone". *Maritime Studies*, 2005(144), 17-28.
25. Stephens, D. G. (1998). "Impact of the 1982 Law of the Sea Convention on the Conduct of Peacetime Naval/Military Operations", *The. Cal. W. Int'l LJ*, 29, 283-311.
26. Valencia, M. J., & Garmendia, J. M. (2003). "The Regime of the exclusive economic zone: issues and responses: a report of the Tokyo meeting", 19-20 February 2003.
27. Geng, J. (2012). "The Legality of Foreign Military Activities in the Exclusive Economic Zone under UNCLOS". *Merkourios*, 28(74), 22-30.
28. Galdorisi, G. V., & Kaufman, A. G. (2001). "Military activities in the Exclusive Economic Zone: preventing uncertainty and defusing conflict". *Cal. W. Int'l LJ*, 32, 253.
29. Burgess, J. P. (2003). "The politics of the South China Sea: Territoriality and international law. Security Dialogue", 34(1), 7-10.
30. Vignocchi, C. (2014). "ITLOST-The International Tribunal for the Law of the Sea Sounds the Charge to Expand Coastal State Jurisdiction". *Tul. Mar. LJ*, 39, 791.

#### C) Cases

31. Fisheries Jurisdiction Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Iceland), Judgment of 25 July 1974, I. C. J. Reports, 1974.
32. Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania), Judgment of April 9<sup>th</sup>, 1949: I. C. J. Reports 1949.
33. Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and Against Nicaragua



- (Nicaragua v. United States of America), Judgment of 27 June 1986, I. C. J Reports, 1986.
34. M/V Virginia G Case (Panama v. Guinea Bissau), Judgment of 14 April 2014, ITLOS Reports 2014.
35. M/V SAIGA Case (Guinea v. Saint Vincent and Grenadines), Judgment of 4 December 1997, ITLOS Reports 1997.
36. M/V SAIGA (No. 2) Case (Guinea v. Saint Vincent and Grenadines), Judgment of July 1999, ITLOS Reports 1999.
37. M/V Virginia G Case, Declaration of Judge Treves, ITLOS Reports, 2014
38. M/V Virginia G Case, Declaration of Judge Nelson, ITLOS Reports, 2014.