

# اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی با اتکا به قوانین داخلی

## در تقابل معاهداتی با صلاحیت دولت صاحب پرچم\*

□ جواد صالحی<sup>۱</sup>

### چکیده

اصل صلاحیت مبتنی بر تابعیت فاعل و مفعول از شاخص‌های اعمال صلاحیت کیفری است. بر این اساس، ادعای صلاحیت کیفری دو دولت ساحلی و صاحب پرچم به استناد تابعیت هر یک در پرونده واحد محتمل است. پرونده کشتی اتریکالکسی نیز با ادعای مقابله با دزدی دریایی در وضعیت مشابهی است. لیکن تفسیر هر یک از طرفین از مقررات کنوانسیون حقوق دریاها راجع به مناطق دریایی متفاوت است. منطقه نظارت، مرز میان دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی است. لیکن ادبیات کنوانسیون نشان می‌دهد که منطقه نظارت، بخشی از منطقه انحصاری اقتصادی است و از مقررات حاکم بر این منطقه تبعیت می‌کند. لذا در این قلمرو، دولت ساحلی به استناد قوانین داخلی حق اعمال صلاحیت کیفری ندارد. دولت ساحلی باید در منطقه نظارت تنها به اعمال حق حاکمیت اداری و نظارتی در امور خاص بسنده کند. رسیدگی

به جرایم حادث، ولو قتل عمدی ناشی از حادثه دریایی با تصور مبارزه با دزدی دریایی در منطقه نظارت، در صلاحیت دولت صاحب پرچم کشتی متبوع است.  
**واژگان کلیدی:** صلاحیت کیفری، صلاحیت سرزمینی، کنوانسیون حقوق دریاها، دولت ساحلی، دولت صاحب پرچم.

### مقدمه

اعمال اقتدار دولت‌ها بر مناطق دریایی از دیرباز مسئله‌ای حیاتی و سرنوشت‌ساز است. اصل صلاحیت سرزمینی از مبنای‌ترین اصول صلاحیت اعمال قوانین کیفری است. اعمال صلاحیت سرزمینی دولت‌ها نسبت به اشخاص در قلمرو داخلی، مفهومی پذیرفته‌شده در حقوق بین‌الملل عرفی<sup>۱</sup> است. بر این اساس، کشورها اقتدار درون سرزمینی خود را با اتکاء به این اصل اعمال می‌کنند. دولت‌ها در قلمرو سرزمینی، دارای صلاحیت کامل و مطلق هستند. لیکن این وضعیت در قلمرو دریایی با قید و بندهایی همراه است که موضوع مقررات کنوانسیون قرار گرفته است. صلاحیت کیفری دولت ساحلی در قلمرو دریاها یکی از سازوکارهای داخلی است که با مقررات کنوانسیون حقوق دریاها (زین پس کنوانسیون) مرتبط شده است. کنوانسیون دربرگیرنده سه منطقه دریایی با صلاحیت‌های حقوقی متفاوت برای دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم کشتی خارجی است. در دریای سرزمینی به شعاع ۱۲ مایل دریایی (هر مایل ۱۸۵۲ متر) دولت ساحلی نسبت به موضوعات ماده ۲۷ کنوانسیون یا دیگر جرایم اتباع داخلی دارای صلاحیت کامل در امور کیفری است. حداکثر امتیاز دولت صاحب پرچم در این منطقه، عبور بی‌ضرر کشتی متبوع وی است. دولت ساحلی در دریاها آزاد هیچ صلاحیت قضایی ندارد و در منطقه انحصاری اقتصادی دارای صلاحیت بینابین است (Purvis, 2011: 209). صلاحیت دولت ساحلی در آب‌های انحصاری اقتصادی با شعاع ۲۰۰ مایل از خط مبدأ ساحلی، محدود به صلاحیت در امور خاص اقتصادی بر منابع دریایی مقرر در ماده ۵۸ کنوانسیون است (صالحی، ۱۳۹۲: ۱۰۰).

با وجود این، صلاحیت استثنایی دولت ساحلی در منطقه نظارت پیش‌بینی شده

1. International Customary Law.

است. لیکن این استثناء دربرگیرنده صلاحیت کیفری دولت ساحلی نیست. دولت ساحلی تلاش می‌کند در چارچوب اعمال حاکمیت سرزمینی به وضع قوانینی بپردازد که صلاحیت کیفری محدود وی را نسبت به کشتی‌های خارجی از دریای سرزمینی در جرایم خاص به آب‌های انحصاری اقتصادی و در کلیه جرائم گسترش دهد. لیکن این رویکرد دولت ساحلی، منجر به نادیده گرفته شدن حقوق حاکمیتی دولت صاحب‌پرچم در مناطق دریایی می‌شود؛ حال آنکه اعمال حق نباید به قصد ایراد لطمه به دیگری، با هدف متفاوت و با روش نامعقول موجد لطمه نامتعارف به دیگران باشد. با وجود این، گسترش قوانین داخلی به آب‌های فرامرزی، رفتاری غیر معمول نیست. توسعه صلاحیت کیفری دولت ساحلی به آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی، فاقد مبنای حقوقی در کنوانسیون است. محدودیت صلاحیت کیفری دولت ساحلی تنها در آب‌های سرزمینی با رعایت حقوق همه کشورهای در نظر گرفته شده است. با وجود این، تنش میان دولت ساحلی و دولت صاحب‌پرچم در دریاها همیشگی است. دولت ساحلی تمایل به افزایش صلاحیت کیفری در مناطق مختلف دریایی دارد؛ در حالی که دولت صاحب‌پرچم این رویکرد را مداخله در امور حاکمیتی و اعمال صلاحیت بر جرایم حادث در کشتی حامل پرچم تلقی می‌کند. واقعیت حاکی از تصریح کنوانسیون به حقوق محدود و تعهدات متناسب طرفین است، لیکن دولت ساحلی با تلقی مناطق دریایی به عنوان بخشی از سرزمین داخلی، در صدد نادیده گرفتن محدودیت‌های خود به ضرر حقوق دیگری است؛ حال آنکه رابطه میان اعضای یک معاهده بر اساس آموزه‌های حقوق بین‌الملل، مبتنی بر مقررات آن معاهده است.

مجموعه مقررات داخلی هر یک از اعضاء نسبت به مقررات معاهده و اعضای آن تأثیری ندارد. یک دولت نمی‌تواند بر اساس قانون داخلی، بر علیه دولت دیگر قیدوبندهایی را به تعهدات بین‌المللی بیفزاید یا از آن بکاهد. بر همین منوال، یک دولت نمی‌تواند بر اساس قوانین داخلی، از تعهدات بین‌المللی خویش در قبال دیگر دولت‌ها بر اساس آموزه‌های حقوق بین‌الملل یا معاهدات قابل اجرای امضاء شده فیما بین شان خالی کند. با وجود این، تعارض میان مقررات داخلی با مقررات کنوانسیون همیشه محتمل است. این تعارض از سه جهت قابل بررسی است: اول اینکه قانون داخلی

در برابر کنوانسیون بین‌المللی قرار می‌گیرد. دوم اینکه ممکن است قانون داخلی برای دادگاه‌های دولت متبوع مقدم بر کنوانسیون بین‌المللی است. سوم اینکه برتری قوانین بین‌المللی بر قوانین داخلی کشورها بر اساس اصول حقوق بین‌الملل عمومی خدشه‌ناپذیر است. از این رو مدیریت تعارض قضایی و حل آن بر اساس رابطه میان قانون داخلی و مقررات کنوانسیون در رسیدگی به این وضعیت واجد اهمیت است. پرونده انریکالکسی<sup>۱</sup> فیما بین دولت‌های ایتالیا و هند در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای (زین پس دیوان بین‌المللی) نمونه‌ای عینی از این وضعیت است. در عین حال که از دیوان بین‌المللی رسیدگی ماهوی تقاضا نشده است، لیکن بر اساس مقررات کنوانسیون چشم‌اندازی روشن وجود دارد؛ صرف نظر از اینکه اختلاف نظر حقوقی دولت‌های دخیل در این وضعیت نیز بر اهمیت آن افزوده است.

پذیرش صلاحیت کیفری دولت هند به قلمرو فراسرزمینی دریایی موجب تعارض قوانین داخلی با آموزه‌های حقوق بین‌الملل عمومی است. دولت هند خواهان گسترش صلاحیت کیفری به خارج از قلمرو سرزمینی فراتر از شعاع ۱۲ مایل دریایی است. دیوان عالی هند نیز اعمال توأمان قوانین کیفری داخلی و آموزه‌های حقوق بین‌الملل عمومی در محدوده ۲۴ مایلی از خط مبدأ دریایی (منطقه نظارت) را در قبال جرایم ارتكابی تفنگداران دریایی دولت ایتالیا در عرشه کشتی تجاری می‌پذیرد.<sup>۲</sup> قضات دولت ساحلی پس از تکمیل تحقیقات بر اساس مقررات ماده ۱۰۰ کنوانسیون به محاکمه دو تفنگدار دریایی ایتالیایی در دادگاه ویژه هند می‌پردازند؛ اگرچه ماده ۱۰۰ کنوانسیون به تکلیف همکاری میان دولت‌ها برای مبارزه با دزدی دریایی در دریاهای آزاد یا هر منطقه خارج از صلاحیت آن‌ها پرداخته است (برای مطالعه بیشتر در این باره ر.ک: شاملو و سجادی، ۱۳۹۷: ۱۰۰). مقررات کنوانسیون به عنوان جلوه‌ای از بایسته‌های حقوق بین‌الملل عمومی، به صلاحیت کیفری دولت ساحلی هند فراتر از ۱۲ مایل دریایی از خط مبدأ ساحلی (دریای سرزمینی) اشاره‌ای ندارد. مقررات کنوانسیون در این رابطه از سال ۱۹۸۲ مجری است و هر دو دولت ایتالیا و هند از سال ۱۹۹۵ آن را تصویب

1. Enrica Lexie.

2. Republic of Italy thr. Ambassador & Ors. v. Union of India & Ors., 2013.

کرده‌اند.

با وجود این، دولت هند به اتکاء قانون داخلی، مدعی صلاحیت کیفری در کلیه مناطق دریایی است. اما اگر مقررات کنوانسیون فیما بین دولت‌های عضو کنوانسیون ملاک عمل است، استناد به قانون داخلی متعارض با آن در دادگاه داخلی چه معنایی دارد؟ دولت عضو به کنوانسیون بین‌المللی متعهد است. بنابراین به رعایت مقررات آن نسبت به دیگر اعضای آن نیز ملزم است. این الزام فقط ناشی از مقررات کنوانسیون عضویت یافته در آن نیست، بلکه ناشی از شاخص‌های حقوق بین‌الملل عرفی است که اعضای جامعه بین‌الملل برای تحقق رفتار مشترک در سطح جهانی بدان متعهد و پایبندند. اما عضویت دولت‌ها در کنوانسیون ناکارآمد است، در حالی که قانون داخلی زمینه اجرای مقررات کنوانسیون را فراهم نکند. عضویت در کنوانسیون بین‌المللی در حالی که قوانین داخلی مانع اجرای مقررات آن است، با عدم عضویت دولت‌ها در آن تفاوتی ندارد. از این منظر، دولت هند مکلف به مقررات کنوانسیون است. عمده مقررات کنوانسیون واجد مفهوم عرفی هستند. تبعیت دولت هند از آن بازتعریف آموزه‌های حقوق بین‌الملل عرفی در دریاهاست. صرف نظر از اینکه عضویت و متعهد شدن به معاهدات بین‌المللی و سپس سرپیچی از مقررات آن، موجب مسئولیت بین‌المللی برای دولت خاطی است.

در این نوشتار تلاش می‌شود تا صلاحیت کیفری دولت ساحلی در مناطق دریایی با اتکاء به پرونده انریکالکسی بررسی و تحلیل شود. محقق در صدد است تا به این سؤال پاسخ دهد که دولت ساحلی در اعمال صلاحیت کیفری در مناطق دریایی با چه محدودیت‌هایی مواجه است؟ فرض بر این است که تعهدات بین‌المللی دولت ساحلی در تقابل با اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم است. اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در مناطق دریایی فراتر از بایسته‌های مقررات کنوانسیون، ولو با اتکاء به قوانین کیفری داخلی منجر به نادیده گرفتن اعمال حاکمیت دولت صاحب پرچم و اعمال صلاحیت در امور کشتی متبوع وی می‌شود. از این رو ابتدا به مقوله دولت ساحلی و محدودیت‌های اعمال صلاحیت کیفری وی در مناطق مختلف دریایی تحت حاکمیت (۱)، سپس پرونده کشتی انریکالکسی و رویکرد دولت ساحلی بر اساس قوانین کیفری

داخلی در منطقه انحصاری اقتصادی (۲) و در نهایت به حقوق و آزادی‌های دولت صاحب‌پرچم و توسل به نیروی نظامی خصوصی در مقابله با دزدی دریایی (۳) پرداخته می‌شود.

## ۱. دولت ساحلی و محدودیت‌های اعمال صلاحیت کیفری وی در مناطق مختلف دریایی تحت حاکمیت

توانایی و تکلیف رسیدگی دادگاه به یک اتهام، مبتنی بر صلاحیت قانونی آن مرجع است (طباطبایی و اسعدی، ۱۳۹۴: ۱۴۷). اعمال صلاحیت کیفری جزء حقوق حاکمیتی هر کشور است. قلمرو حاکمیت و سرزمین یک کشور اعم از قلمرو زمینی، دریایی و هوایی است. صلاحیت بر اساس سرزمین محل وقوع جرم معمولاً به دلیل سازگاری با حق حاکمیت داخلی دولت‌ها معمولاً مدنظر آن‌ها قرار می‌گیرد. لیکن در برخی موارد شرایطی به وجود می‌آید که ترکیب صلاحیت سرزمینی با دیگر انواع صلاحیت‌ها از جمله صلاحیت مبتنی بر تابعیت، صلاحیت واقعی (حمایتی) و صلاحیت جهانی در موقعیت یکسان از سوی دولت‌های مختلف ادعا می‌شود (برای مطالعه بیشتر در این باره رک: خالقی، ۱۳۹۷: ۱۲۱/۱). صلاحیت بر اساس تابعیت به دو نوع مثبت (فاعل جرم) و منفی (مجنی علیه) منقسم است. در حالی که فاعل جرم تبعه کشور «الف» و قربانی جرم تبعه کشور «ب» می‌باشد، باز هم با دو دولت مدعی اعمال صلاحیت همزمان بر وضعیت یکسان مواجه هستیم. صلاحیت بر اساس تابعیت قربانی جرم در جامعه بین‌المللی، کمترین میزان مقبولیت را داراست (Brownlie, 2003: 302). زیر پا گذاشتن منافع ملی یک دولت توسط اتباع بیگانه خارج از قلمرو سرزمینی وی موضوع صلاحیت حمایتی است. ایجاد صلاحیت جهانی بر اساس ماهیت جرایم مستوجب نگرانی جهانی صرف‌نظر از تابعیت مجرم یا قربانی آن یا سرزمین محل وقوع آن است. با وجود این، تعدد ادعای صلاحیت کیفری از سوی دولت‌های متفاوت در اصل صلاحیت مبتنی بر تابعیت فاعل و مفعول جرم همیشه محتمل است. از این رو اهمیت صلاحیت بر اساس تابعیت قربانی جرم با اتکاء به مبانی حمایت از اتباع داخلی،

جلوگیری از بی‌کیفرمانی مجرمان و حمایت از منافع داخلی (برای مطالعه بیشتر در این باره ر.ک: شاکری و خان‌احمدی، ۱۳۹۵: ۷۴)، کمتر از اهمیت صلاحیت بر اساس تابعیت فاعل جرم نیست. این حالات حاکی از ایجاد صلاحیت متقارن یا متعارض برای دو یا چند دولت در وضعیت واحد است (خالقی، ۱۳۹۵: ۳۵). با وجود این، آموزه‌های حقوق بین‌المللی عرفی با اصول صلاحیت سرزمینی و صلاحیت بر اساس تابعیت فاعل جرم بیشترین مطابقت را دارد؛ در عین حال که رویه دولت‌ها بیشتر با صلاحیت سرزمینی عجین شده است. در نهایت این قواعد در قلمرو مناطق دریایی با استانداردهایی مبهم و مجمل در کنوانسیون مواجه است. رویه قضایی دیوان بین‌المللی دادگستری در رابطه با اعمال صلاحیت دولت‌ها در قلمرو سرزمینی نیز از پیچیدگی‌های این مقررات نکاسته است. این رویه برای اولین بار در قضیه کورفو تنها حاکی از اصل برابری حاکمیت دولت‌ها و اصل عدم مداخله در امور داخلی است (International Court of Justice, 1949: 34-35).

دولت در عرصه حقوق بین‌الملل بر اساس نتایج حاصل از رسیدگی دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری در پرونده لوتوس<sup>۱</sup> نمی‌تواند به اعمال صلاحیت در سرزمین دیگر بپردازد، مگر اینکه عرف یا کنوانسیون بین‌المللی به وی اجازه دهد (قاعده اول). دولت مجاز به اعمال صلاحیت در سرزمین خود است، مگر اینکه ممنوعیت خاصی در این رابطه وجود داشته باشد (قاعده دوم). از این رو دولت‌ها مجاز به اجرای قوانین داخلی در خارج از قلمرو سرزمینی یا تصویب قوانین فراملی نیستند، مگر اینکه این تجویز ناشی از کنوانسیون یا عرف بین‌المللی باشد. لیکن مقررات کنوانسیون دریاهای آزاد<sup>۲</sup> و کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه نظارت<sup>۳</sup> در سال ۱۹۵۸، نظریه دیوان بین‌المللی دادگستری در پرونده لوتوس را رد کرده است. بر این اساس، صلاحیت دولت ساحلی تا دریای سرزمینی گسترش یافته است. این صلاحیت فراتر از آب‌های سرزمینی به طور انحصاری در صلاحیت دولت صاحب پرچم قرار گرفته است (برای مطالعه بیشتر در این باره ر.ک: صالحی، ۱۳۹۳: ۸۶). این صلاحیت بر اساس اعمال یکسان‌سازی قواعد صلاحیت

1. Lotus.

2. Convention on the High Seas (1958).

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



کیفری بر تصادم یا دیگر وقایع دریایی برای اولین بار در کنوانسیون بروکسل<sup>۱</sup>، سپس در کنوانسیون دریاهای آزاد و پس از آن در کنوانسیون حقوق دریاهای<sup>۲</sup> منطبق با آموزه‌های حقوق بین‌الملل عرفی بر عهده دولت صاحب‌پرچم قرار داده شده است.

اعمال حاکمیت از سوی دولت بر دریاهای آزاد در حقوق بین‌الملل بی‌معناست. لیکن فقدان حاکمیت دولت‌ها در آب‌های آزاد به معنای بی‌قاعدگی و رهایی از قواعد حقوق بین‌الملل نیست. در عین حال که هیچ دولتی حق اعمال صلاحیت بر آب‌های آزاد را ندارد، لیکن فراقدرتی باید وجود داشته باشد که کنترل کشتی‌ها و افراد شناور در دریاهای آزاد را برای جلوگیری از وقوع جرم و دیگر فعالیت‌های غیر قانونی در اختیار بگیرد. از این رو این اختیار به طور مطلق به دولت صاحب‌پرچم داده شده است. با وجود این، این قاعده دارای استثنائاتی نیز هست. استثنای آن در سایر مناطق دریایی شامل دریای سرزمینی، منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی یا موارد خاص از جمله موضوعات مشمول مواد ۱۰۰ و ۱۰۵ و همین‌طور قسمت‌های ۵ و ۱۲ مقررات کنوانسیون است که وضعیت دیگری پیدا می‌کنند. البته تردیدی نیست که توسعه صلاحیت قضایی دولت ساحلی در کلیه امور به منطقه انحصاری اقتصادی، با ممانعت دیگر کشورها مواجه نیست. لیکن این مسئله مستلزم ایجاد حقوق بین‌الملل عرفی جدیدی است که تا کنون زمینه آن به خاطر مخالفت سایر دولت‌های غیر ساحلی فراهم نشده است؛ صرف‌نظر از اینکه رویه دیوان بین‌المللی نیز مؤید آن نیست. دیوان بین‌المللی تا کنون توسعه قوانین داخلی دولت ساحلی را به منطقه انحصاری اقتصادی بر خلاف مقررات کنوانسیون تشخیص داده است.

دولت ساحلی حق گسترش و اعمال قوانین داخلی را بر موضوعات خارج از مقررات ماده ۵۶ کنوانسیون در منطقه انحصاری اقتصادی ندارد، اگر این قوانین محدودکننده آزادی دریانوردی سایر دولت‌ها در این منطقه باشد.<sup>۳</sup> توسعه قوانین داخلی دولت ساحلی بر منطقه انحصاری اقتصادی بر خلاف مقررات کنوانسیون، موجد جواز

1. Brussels Convention (1952).
2. Convention on the Law of the Sea (1982).
3. International Tribunal for the Law of the Sea, 1999.



عدم تبعیت دولت‌های غیر ساحلی است. دولت ساحلی به درجات مختلف در مناطق دریایی دارای صلاحیت حقوقی است. دولت ساحلی بر اساس مقررات کنوانسیون واجد صلاحیت کامل به استثنای ماده ۲۷ کنوانسیون در محدوده آب‌های سرزمینی تا شعاع ۱۲ مایل دریایی است. این منطقه بخشی از قلمرو سرزمینی دولت ساحلی و مشمول اعمال صلاحیت کیفری مطلق نسبت به اتباع داخلی و در سایر موارد محدود به مقررات ماده ۲۷ کنوانسیون است. کشتی‌های خارجی بنا بر اصل عبور بی‌ضرر، حق تردد در این منطقه را دارند. منطقه نظارت، فاصله ۱۲ تا ۲۴ مایلی از خط ساحلی است. منطقه نظارت بر اساس مقررات مواد ۳۳ و ۵۵ کنوانسیون، بخشی از منطقه انحصاری اقتصادی و خارج از قلمرو آب‌های سرزمینی است. بنابراین منطقه نظارت از کلیه قواعد حاکم بر آب‌های سرزمینی به ویژه اعمال صلاحیت کیفری مطلق تبعیت نمی‌کند. دولت ساحلی در منطقه نظارت تنها حق جلوگیری و مجازات نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی یا مهاجرت در داخل قلمرو و یا دریای سرزمینی خود را دارد. جرایم حادث در آب‌های سرزمینی، مشمول مقررات ماده ۲۷ کنوانسیون است که به مقوله صلاحیت کیفری دولت ساحلی بر کشتی‌های خارجی و وقایع ناشی از عملکرد خدمه یا مسافران آن‌ها تنها راجع به موضوعات مصرح در قسمت‌های ۵ و ۱۲ کنوانسیون پرداخته است. مفهوم محیط زیست مشترک، موجبات گسترش حقوق دولت ساحلی را فراهم کرده است تا حدی که دولت ساحلی می‌تواند اقدامات اجرایی را علیه کشتی با پرچم خارجی در بندر اعمال کند، زمانی که رفتار وی متوجه منابع زنده دریایی و محیط زیست آن است. از همین رو قسمت ۵ کنوانسیون به مسائل منطقه انحصاری اقتصادی، حفاظت و بهره‌برداری از منابع زنده دریایی و قسمت ۱۲ به مسائل راجع به حفاظت از محیط زیست دریایی و منابع اعماق دریاها اشاره دارد (برای مطالعه بیشتر ر.ک: صالحی، ۱۳۹۵: ۸) که رسیدگی به نقض آن ولو در منطقه نظارت، تنها در صلاحیت دولت ساحلی قرار گرفته است.

توسعه قوانین کیفری داخلی دولت ساحلی به منطقه انحصاری اقتصادی و وقایع حادث در آن، فراتر از محدوده‌های ماده ۳۳ کنوانسیون است. مقررات ماده ۳۳ کنوانسیون، صلاحیت مجزایی را برای دولت ساحلی در رابطه با پیشگیری از نقض

قوانین و مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی یا مهاجرت در منطقه نظارت در نظر گرفته است. حق کنترل در این منطقه، بخشی از صلاحیت دولت ساحلی است. عبور آزاد کشتی‌های خارجی و واگذاری اعمال صلاحیت در امور آن‌ها به دولت صاحب‌پرچم متبوع در این منطقه، شاهدهی بر این مدعاست (Farnell, 2014: 110). با وجود این، اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی، محدود به مقررات ماده ۲۷ کنوانسیون است که در عمده موارد در حوزه حفاظت از زیست‌محیط دریاها و بهره‌برداری از منابع آن کارآمد و مؤثر است. قید تسری آثار جرم و برهم خوردن نظم عمومی دریای سرزمینی مصرح در ماده ۲۷ کنوانسیون، از عناوین قابل تفسیر موسعی هستند که تنها برای اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در حوزه حفاظت از زیست‌محیط دریاها و بهره‌برداری از منابع آن به کار گرفته می‌شوند؛ صرف‌نظر از اینکه آب‌های سرزمینی دولت ساحلی نسبت به اتباع داخلی و بیگانه خارج از کشتی خارجی حامل پرچم دولت ثالث مشمول صلاحیت کیفری مطلق وی است. از این رو اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در منطقه نظارت نسبت به موضوعات خارج از مقررات ماده ۳۳ کنوانسیون فراسرزمینی است. اگرچه این وضعیت به شرط رضایت دولت صاحب‌پرچم، با اصل استقلال حاکمیت دولت صاحب‌پرچم و اصل عدم مداخله در امور وی منافات ندارد، لیکن کنوانسیون در این رابطه با قید همکاری فیمابین دولت ساحلی و سایر دولت‌ها واجد مقررات بیشتری نیست.

دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی در برخی از موضوعات دارای حقوق حاکمه<sup>۱</sup> است. مفهوم حقوق حاکمیتی، شامل حق اعمال صلاحیت کیفری نیست. حاکمیت<sup>۲</sup> واجد آزادی و قدرت کامل دولت مستقل بر اعمال قدرت در قلمرو سرزمینی است که آب‌های سرزمینی را در بر می‌گیرد. لیکن حقوق حاکمیتی حاکی از اختیار انجام اقدامات لازم مرتبط با حقوق تعیین‌کننده و خاص وی است (Bartelson, 2006: 470) که فراتر از منطقه دریای سرزمینی، یعنی منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی و فلات‌قاره را در بر می‌گیرد. از این رو حقوق حاکمیتی شامل

1. Sovereign Rights.
2. Sovereignty.

دریاهای آزاد نیست. حقوق حاکمیتی دولت ساحلی حاکی از غیر مجاز بودن بهره‌برداری سایر دولت‌ها از منابع طبیعی بستر و زیربستر دریایی مناطق نظارت، انحصاری اقتصادی و فلات‌قاره بدون مجوز دولت ساحلی است. این رویکرد کنوانسیون ناشی از تفوق دولت ساحلی به دولت غیر ساحلی در موضوعات خاص بهره‌برداری از منابع دریاهاست که شامل صلاحیت کیفری نیست. این برتری محدود به نص است و به تشخیص دولت ساحلی، به سایر حوزه‌ها قابل تسری نیست (Bortoletto, 2013: 101). از این منظر، اعطای این صلاحیت به دولت ساحلی تنها در حوزه فعالیت‌های اقتصادی و بهره‌برداری از منابع طبیعی است که قطعاً با مفهوم حاکمیت سرزمینی متفاوت است که واجد اعمال صلاحیت کیفری دولت مرکزی می‌باشد.

اعمال حاکمیت مطلق دولت ساحلی در منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی مجاز نیست. حقوق دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی، محدود به ایجاد جزایر مصنوعی، تجهیزات و منصوبات، تحقیقات علمی دریایی، حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی است. بر همین اساس، صلاحیت دولت ساحلی بر اساس چارچوب فصول ۶، ۷ و ۸ کنوانسیون در حوزه‌های فلات‌قاره، حمایت و حفاظت از زیست‌محیط دریایی و تحقیقات علمی دریایی توسعه یافته است که با اعمال صلاحیت کیفری ارتباطی ندارد. دولت ساحلی در منطقه نظارت تنها اجازه جلوگیری از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی یا مهاجرت را دارد. نقض مقررات در این قلمرو می‌تواند مشمول حق تعقیب فوری کشتی خاطی برای دولت ساحلی شود و تا منطقه انحصاری اقتصادی ادامه یابد. این رویکرد به معنای مجاز بودن دولت ساحلی در تسری سایر موضوعات کیفری بر حق تعقیب و مجازات نیست. دولت ساحلی حق قاعده‌گذاری مشابه این حوزه‌ها را برای منطقه انحصاری اقتصادی ندارد، مگر اینکه کنوانسیون اجازه چنین اقدامی را داده باشد. این وضعیت ناشی از فقدان حق حاکمیت دولت ساحلی در این منطقه است. یکی از تبعات فقدان حق حاکمیت در این منطقه، عدم تسری قوانین داخلی به فعالیت‌های غیر منصوص کنوانسیون در این منطقه است. جرایم ارتكابی بر روی کشتی خارجی در زمان حضور در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی بر اساس مقررات کنوانسیون، در صلاحیت دولت صاحب پرچم است. دولت

هند مقررات کنوانسیون را در عرصه داخلی تصویب نکرده است، در حالی که تصویب آن برای استناد در دادگاه کیفری الزامی است. لیکن از یک طرف دیوان عالی هند با قبول عدم تصویب مقررات کنوانسیون در عرصه داخلی آن را به دلیل داشتن ریشه عرفی و برگرفته از حقوق کامن‌لا سایر ملل ملاک عمل قرار داده است.<sup>۱</sup> از طرف دیگر، قانون مناطق دریایی هند<sup>۲</sup> (۱۹۷۶) مقدم بر کنوانسیون (۱۹۸۲) می‌باشد؛ صرف نظر از اینکه تردیدی نیست معاهدات بین‌المللی بر قوانین داخلی برتری دارند. مقررات قانون اساسی و قوانین عادی داخلی وی نمی‌تواند عذری برای تخطی از تکالیف بین‌المللی باشند. قانون اساسی هند<sup>۳</sup> اجازه تغییر محدوده مناطق دریایی را به مقنن داخلی در زمان‌های متفاوت داده است. قانون داخلی مجوزی برای تغییر مرزهای بین‌المللی در دریاها نیست. با وجود این، این اختیار مستلزم قانون‌گذاری جدید در این حوزه است؛ در عین حال که دولت هند مدعی اعتبار قانون مناطق دریایی و اتخاذ اقدامات لازم برای حفظ امنیت دریا بر اساس مقررات آن است. صلاحیت دولت بر رسیدگی به یک وضعیت، از مباحث قانون آیین دادرسی کیفری است و عطف به ماسبق شدن آن با مانع مواجه نیست. اگرچه به اعتقاد برخی، قواعد حل تعارض تابع قانون‌گذاری داخلی است (فروغی و جودکی، ۱۳۹۶: ۲۵۳)، لیکن این قواعد به دلیل اصل حاکمیت دولت‌ها تابع محدودیت‌های حقوق بین‌الملل کیفری است که قوانین داخلی کشورها را به سمت استانداردهای بین‌المللی سوق می‌دهد. مستند این صلاحیت، تغییر در محدوده‌های مناطق دریایی است که به طور مثال فاصله ۲۴ مایل دریایی را جزء آب‌های سرزمینی قرار دهد. اگرچه این تغییر محدوده منتهی به ایجاد صلاحیت کیفری دولت می‌شود، لیکن این تغییر محدوده در چارچوب قانون شکلی قرار نمی‌گیرد؛ ولو اینکه به منظور ایجاد صلاحیت کیفری دولت باشد. اما واقعیت این است که تغییر محدوده‌های مناطق دریایی را که به طور ثابت در کنوانسیون تصریح شده‌اند، نمی‌توان

1. M.V. Elisabeth and Ors. v. Harwan Investment and Trading, 1992.
2. Territorial Waters, Continental Shelf, Exclusive Economic Zones and others Maritime Zones Act (1976).
3. Constitution of India (1949).

بر اساس قانون داخلی تغییر داد، حتی اگر قائل به برتری مقررات کنوانسیون بر مقررات عادی داخلی نباشیم؛ چرا که نقض تعهدات بین‌المللی در اعمال صلاحیت در مناطق دریایی صرف‌نظر از بلااثر بودن، منجر به مسئولیت دولت خاطی می‌شود که در مراجع بین‌المللی قابل پیگیری و پرداخت خسارت به طرف متضرر است.

## ۲. پرونده کشتی انریکالکسی و رویکرد دولت ساحلی بر اساس

### قوانین کیفری داخلی در منطقه انحصاری اقتصادی

کشتی در دریاها جزیره شناور دولت صاحب پرچم است و بخشی از قلمرو سرزمینی وی تلقی می‌شود (برای مطالعه بیشتر در این باره ر.ک: صالحی، ۱۳۹۳ الف: ۱۲). کشتی و هر آنچه در آن است، اعم از اشیاء یا افراد و هر آن چیزی به کشتی منتسب است یا از کشتی نشئت می‌گیرد، مجموعه واحدی است که صرف‌نظر از ملیت افراد یا خدمه کشتی به دولت صاحب پرچم مرتبط است. رسیدگی به جرایم حادث بر روی کشتی خارجی در مناطق نظارت و انحصاری اقتصادی در چارچوب مقررات مواد ۳۳ و ۵۶ کنوانسیون قرار نمی‌گیرد. بر اساس مقررات مواد (۲) ۵۸، (b) (۱) ۹۴، (۷) ۹۴ و ۹۷ کنوانسیون، صلاحیت رسیدگی به جرایم حادث در کشتی خارجی به دولت صاحب پرچم واگذار شده است (Farnell, 2014: 111). گسترش صلاحیت کیفری دولت ساحلی به این مناطق با اتکاء به قوانین داخلی، بر خلاف بایسته‌های کنوانسیون است. دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی تنها دارای حقوق حاکمیتی برای اکتشاف و استخراج حفاظت و مدیریت منابع طبیعی زنده و غیر زنده سطح آب، بستر و زیربستر آن است. از این منظر، دولت ساحلی مجاز به دخالت در وضعیت مجرمانه کشتی‌های خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی نیست؛ ولو اینکه این منطقه در سایر حوزه‌ها تحت حاکمیت وی باشد. با وجود این، بیشترین میزان اختلاف صلاحیتی در حقوق دریاها مربوط به منطقه انحصاری اقتصادی است. حقوق دولت ساحلی در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی بر اساس مقررات کنوانسیون، محدود به استخراج و بهره‌برداری از منابع طبیعی زنده و غیر زنده آن است که از آن اعمال صلاحیت کیفری استخراج نمی‌شود؛ مگر اینکه

نسبت به اتباع داخلی یا کشتی‌های حامل پرچم خود باشد. در بخش بهره‌برداری از منابع غیرزنده، تأمین انرژی بخش استراتژیک اقتصاد و از ضروریات حیات جامعه است. بر این اساس، دولت ساحلی در اکتشاف، استخراج و حفاظت و مدیریت منابع زنده منطقه انحصاری اقتصادی، حق اعمال صلاحیت قضایی دارد. لیکن این اعمال صلاحیت در بهره‌برداری، با حفاظت از محیط زیست و منابع زنده آن توأمان است. حفاظت از محیط زیست دریایی، بخش مهمی از رژیم حقوقی کنوانسیون است که مسئولیت حفاظت از آن بر عهده دولت‌های عضو کنوانسیون قرار گرفته است (صالحی، ۱۳۹۲: ۹۶). قوانین مصوب دولت ساحلی در انطباق با مقررات کنوانسیون و اقدامات لازم مبتنی بر آن تنها در این حوزه است. لیکن این رویکرد با در نظر گرفتن حقوق و آزادی‌های دولت‌های ثالث در این منطقه است. دولت ساحلی فراتر از بایسته‌های کنوانسیون، حق قاعده‌گذاری تحدیدکننده حقوق و آزادی‌های دولت‌های ثالث را در این منطقه ندارد.

انریکالکسی کشتی حمل نفت تحت مالکیت خصوصی و تابعیت دولت صاحب پرچم ایتالیا است. این کشتی با محموله نفتی در حال عبور از اقیانوس هند به سوی جیبوتی بوده است. کشتی ماهیگیری با نام استی آنتونی<sup>۱</sup> با فاصله ۲۰/۵ مایل دریایی از ساحل ایالت کرالا بدون اینکه پرچم آن برافراشته باشد، به اخطارهای کاپیتان کشتی انریکالکسی بر معرفی خود یا دور شدن از آن محدوده توجهی نکرده است. با این تصور که آن‌ها از دزدان دریایی می‌باشند، به وسیله احد از تفنگداران دریایی مستقر در کشتی انریکالکسی بنام سالواتور گیرون<sup>۲</sup> تحت امر نظامی مافوق به نام ماکسیمیلیان لاتوری<sup>۳</sup> به سوی کشتی استی آنتونی آتش گشوده شده است. حضور نظامیان در کشتی‌های تجاری و اقدامات آن‌ها بر اساس قانون داخلی ایتالیا و موافقت‌نامه اجرایی آن فیما بین وزیر دفاع ایتالیا و اتحادیه مالکان کشتی متبوع دولت ایتالیا صورت گرفته است. تیراندازی از عرشه کشتی زمانی رخ داده است که کشتی انریکالکسی در فاصله ۳۸

1. St. Antony.

2. Salvatore Girone.

3. Massimiliano Latorre.

مایلی از ساحل دولت هند در حال حرکت به سمت دریاهای آزاد بوده است.<sup>۱</sup> پس از آن، از سوی مرکز همکاری‌های نجات دریایی مومبای از توابع هند<sup>۲</sup> با کاپیتان کشتی ارتباط برقرار شده است. از کاپیتان کشتی خواسته شده است جهت پاسخ به برخی از سؤالات در زمینه وقوع دزدی دریایی در نزدیکی موقعیت وی به بندر کوچین<sup>۳</sup> در ایالت کرالا<sup>۴</sup> از اتحادیه هند<sup>۵</sup> برگردد. رسانه‌های جمعی القاء کرده بودند که کشتی انریکالکسی در معرض حمله دزدان دریایی قرار گرفته است (Chowdhury, 2016: 1). کاپیتان به محض رسیدن به بندر متوجه می‌شود تحقیقات دولت ساحلی راجع به شلیک‌های صورت گرفته از سوی دو تفنگدار دریایی ایتالیایی به ماهیگیران کشتی مورد اصابت با تابعیت دولت هند آغاز شده است. بر این اساس دو تفنگدار به اتهام قتل دو تبعه هند از سوی گارد ساحلی بازداشت می‌شوند (Farnell, 2014: 108). کشتی انریکالکسی نیز توقیف می‌شود. مالک کشتی از دادگاه کیفری کرالا تقاضای آزادی کشتی را می‌نماید. قاضی دادگاه کیفری کرالا این تقاضا را به خاطر عدم صلاحیت به رسیدگی به اصل موضوع، رد و در صلاحیت دادگاه عالی کرالا اعلام می‌کند. دادگاه عالی کرالا تقاضای مالک کشتی را بر آزادی رد می‌کند. مالک کشتی از این قرار در دیوان عالی کشور تقاضای

۱. وقوع تمام یا قسمتی از جرم برای تحقق وقوع جرم در قلمرو سرزمینی یا حصول نتیجه مجرمانه در اینجا نیز موضوعیت دارد. لیکن این مسئله هیچ‌گاه مدنظر دو دولت ساحلی و صاحب پرچم قرار نگرفته است. بر اساس اصل صلاحیت سرزمینی ذهنی، جرم از قلمرو دولت صاحب پرچم (کشتی متبوع وی) شروع شده است. بر اساس اصل صلاحیت سرزمینی عینی، عمل مجرمانه در خارج از قلمرو سرزمینی دولت صاحب پرچم کامل و به نتیجه رسیده است. ولو اینکه محل نتیجه نهایی جرم قتل ناشی از تیراندازی، قلمرو سرزمینی دولت ساحلی برای اعمال صلاحیت کیفری وی تلقی نشود، از قلمرو سرزمینی دولت صاحب پرچم نیز خارج است. بر این اساس جرم از عرشه کشتی حامل پرچم دولت ایتالیا شروع شده است، زمانی که در شعاع ۳۸ مایلی از خط مبدأ ساحلی دولت هند قرار گرفته است؛ صرف نظر از اینکه به دلیل تلقی کشتی به عنوان سرزمین دولت صاحب پرچم، محل استقرار کشتی موضوعیت ندارد. در حالی که نتیجه مجرمانه در شعاع ۲۰/۵ مایلی از خط مبدأ ساحلی دولت هند محقق شده است. به هر حال دو دولت از این زاویه متعرض موضوع نشده‌اند، حال آنکه حداقل فایده توسل به این نظریات از موجبات تعارض در صلاحیت رسیدگی است که هر یک از دو دولت حسب قوانین داخلی می‌توانند به حل تعارض پردازند.

2. Mumbai Maritime Rescue Co-ordination Center.
3. Cochin.
4. Kerala.
5. Indian Union.



تجدید نظرخواهی می‌کند. دیوان عالی هند قرار آزادی موقت کشتی موصوف و ترک آب‌های ساحلی را مشروط به تودیع وثیقه (۳۰ میلیون روپیه) صادر می‌نماید.<sup>۱</sup> واقعه قتل ماهیگیران هندی بر اساس تحقیقات دادگاه کیفری کرالا در فاصله ۲۰/۵ مایلی از ساحل کرالا صورت گرفته است که منطقه نظارت دولت هند تلقی می‌شود. دادگاه کیفری کرالا معتقد است که واژه «تصادم دریایی» مذکور در ماده ۹۷ کنوانسیون شامل جرم عمدی نیست. تصادم یا هر نوع حادثه دریایی شامل جرم قتل انسان نیست. بنابراین رسیدگی به جرم قتل از شمول صلاحیت دولت صاحب پرچم ایتالیا خارج و بر عهده دولت ساحلی هند است.<sup>۲</sup> با وجود این، دادگاه کیفری کرالا هیچ بدیلی برای ماده ۹۷ کنوانسیون معرفی نمی‌کند. در عین حال، دادگاه کیفری کرالا در پرونده حاضر به دلیل خروج موضوعی محل وقوع قتل که در منطقه نظارت رخ داده است و اتهام قتل که از رفتارهای مجرمانه علیه منابع زنده دریایی و محیط زیست آن نمی‌باشد، به مقررات ماده ۲۷ کنوانسیون نیز استناد نمی‌کند.<sup>۳</sup> از منظر وی

1. M.T. Enrica Lexie & ANR. v. Doramma & Ors., 2012.

2. Republic of Italy v. Union of India, 2013: 94.

۳. ماده ۲۷ کنوانسیون با عنوان «صلاحیت کیفری بر کشتی خارجی» ذیل بخش ۳ کنوانسیون با عنوان «عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی» قرار گرفته است که در کلیت خود به دو مقوله صلاحیت و اختیارات دولت ساحلی و استثنای آن پرداخته است. این رویکرد بدان معناست که اولاً، مقررات این ماده نسبت به اتباع داخلی کاربرد ندارد؛ چرا که ذیل عنوان صلاحیت کیفری بر کشتی خارجی قرار گرفته است و در این قالب باید از آن تبعیت شود. به بیان دیگر، اتباع داخلی در آب‌های سرزمینی قبل از اینکه مشمول مقررات کنوانسیون باشند، مشمول مقررات داخلی هستند. ثانیاً، اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی بر کشتی خارجی و امور داخلی وی مطلق نیست، بلکه مقید به محدودیت‌های مصرح در ماده ۲۷ کنوانسیون است. ماده ۲۷ شامل ۵ بند است. بند اول آن واجد ۴ قسمت است که به استثنای اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی نسبت به کشتی خارجی در دریای سرزمینی (تا شعاع ۱۲ مایل دریایی) پرداخته است. اگرچه قسمت الف و ب بند ۱ ماده ۲۷ به قید جرم اشاره کرده است، لیکن جرایم در بند ۵ همین ماده به موارد مصرح در قسمت ۱۲ و ۵ کنوانسیون احصاء شده است که در رابطه با منابع زنده دریایی و محیط زیست آنها می‌باشد. قسمت ج بند ۱ ماده ۲۷ به درخواست و استمداد کاپیتان کشتی، نماینده سیاسی و یا مأمور کنسولی کشور صاحب پرچم از دولت ساحلی اشاره کرده است که تاب تفسیر موسع‌تری را نسبت به دو قسمت الف و ب همین ماده در بر دارد. قسمت د بند ۱ ماده ۲۷ کنوانسیون نیز به جرایم خاص قاچاق مواد مخدر یا روان‌گردان اشاره کرده است که از شمول محدودیت بند ۵ همین ماده خارج است. از این رو بدیهی است که در جرم قتل به جز استمداد و تقاضای کاپیتان کشتی، نماینده سیاسی و یا مأمور کنسولی دولت صاحب پرچم کشتی خارجی بر مداخله دولت ساحلی، زمینه اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی وجود ندارد.

مشخص نیست که جرایم عمدی با مقررات کدام ماده دیگر از مقررات کنوانسیون مطابقت دارد؟ در اینجا بحث از قتل دو ماهیگیر بر روی کشتی ماهیگیری تحت تابعیت دولت هند است. تصادم دریایی نمی‌تواند به سایر اعمال کیفری تسری داده شود. دادگاه عالی کرالا بدون توجه به این ضرورت نیز معتقد است که در زمان وقوع تیراندازی، هیچ دزدی دریایی در منطق گزارش نشده است. اقدام نظامیان متبوع دولت ایتالیا به تیراندازی به سوی کشتی ماهیگیری مستقر در آب‌های منطقه نظارت، خودسرانه و بدون مشورت با کاپیتان کشتی اتریکالکسی بوده است. مشورت با کاپیتان می‌تواند مانع از ورود خسارات غیر ضروری باشد. کاپیتان کشتی اتریکالکسی واقف به امنیت منطقه دریایی و چگونگی وقوع دزدی دریایی و نحوه برخورد با آن است. به اعتقاد دادگاه عالی کرالا، مقررات ماده ۹۷ کنوانسیون بر کشتی اتریکالکسی صدق نمی‌کند؛<sup>۱</sup> چرا که واقعه تیراندازی، حادثه و تصادم دریایی موضوع مقررات ماده ۹۷ کنوانسیون تلقی نمی‌شود؛ صرف نظر از اینکه مقررات ماده ۹۷ کنوانسیون حاکم بر وقایع آب‌های آزاد است. لیکن تیراندازی از عرشه کشتی اتریکالکسی در آب‌های منطقه نظارت نسبت به اتباع کشتی تحت تابعیت دولت هند صورت گرفته است و رسیدگی به آن در صلاحیت کیفری دولت ساحلی است.

حال آنکه تصریح ماده (۷) ۹۴ کنوانسیون، حاکی از «مرگ یا ایراد جراحت جدی به اتباع ناشی از حادثه دریایی» است که به مقررات ماده ۹۷ کنوانسیون نیز سرایت دارد. بر این اساس، تفسیر بخشی از مقررات یک سند باید همان معنا و تأثیر را در سایر قسمت‌های دیگر آن سند داشته باشد (Farnell, 2014: 114). از این رو به نظر می‌رسد دادگاه کرالا از طرح این موضوع فقط به دنبال آن است که ثابت کند تنها تصادم‌های دریایی غیر منتهی به قتل در صلاحیت دولت صاحب پرچم هستند. جرایم عمدی مانند قتل از این مفهوم خارج است. بنابراین رسیدگی به جرم قتل از سوی افراد کشتی حامل پرچم در صلاحیت دولت صاحب پرچم نیست. این در حالی است که دادگاه کیفری با این رویکرد، گرفتار مقوله اثبات چستی مستند صلاحیت دولت ساحلی برای رسیدگی

1. Massimilano Latorre v. Union of India, 2012.

به جرایم عمدی می‌شود؛ صرف‌نظر از اینکه ذیل ماده (۷) ۹۴ کنوانسیون به ضرورت همکاری میان دولت صاحب پرچم و دیگر دولت تحقیق‌کننده در وضعیت مجرمانه منجر به مرگ یا ایراد صدمه جدی به اتباع داخلی می‌پردازد. این اشاره ضرورت همکاری دولت هند با دولت ایتالیا را در وضعیت حاضر تقویت می‌کند. رویکرد کنوانسیون به لزوم همکاری فی‌مابین دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم امیدوارکننده است، حتی زمانی که واگذاری صلاحیت به دولت صاحب پرچم از آن استخراج نشود؛ چرا که حداقل مفهوم قابل استخراج از لزوم همکاری، جلوگیری از اقدامات یک‌جانبه دولت ساحلی و بدون مشارکت دولت صاحب پرچم است. این رویکرد اگرچه مطلوب نیست، لیکن از اعمال حاکمیت مطلق دولت ساحلی و عدم اجازه به دولت ساحلی به مداخله در فرایند آن متعادل‌تر است.

ارتباط میان تئوری حاکمیت و استقالی و صلاحیت کیفری بدین معناست که یک دولت در صدد اعمال صلاحیت بر شخص یا وضعیت تحت صلاحیت دولت دیگر است که از آن تحت عنوان «غصب حاکمیت دولت ثانوی» یاد شده است (Fabris, 2017: 9). اعمال صلاحیت کیفری جلوه‌ای از اعمال حاکمیت است، مشروط به اینکه مقدمات آن فراهم باشد. اعمال صلاحیت کیفری از سوی دولت فرامرزی در حالی که دولت سرزمینی محل وقوع جرم برای تعقیب و محاکمه عامل جرم در اولویت است، نمونه‌ای از غصب حاکمیت تلقی می‌شود. ولو اینکه دولت فرامرزی به دلیل تابعیت عامل جرم مستحق اعمال صلاحیت کیفری است، لیکن دولت سرزمینی بدون توجه به تابعیت فاعل جرم در اولویت قرار گرفته است. مداخله دولت فراسرزمینی در امر تعقیب و محاکمه تبعه خود، ثبات نظم حقوقی بین‌المللی را تهدید می‌کند. دولت ایتالیا بر همین اساس، تحقیقات کیفری مقدماتی را علیه دو نظامی متبوع در بازداشت دولت هند در دادگاه کیفری رم آغاز می‌کند. تیراندازی تفنگداران دریایی ایتالیا حسب شرایط بر اساس ماده ۵۷۵ قانون کیفری ایتالیا مستوجب مجازات حداقل ۲۱ سال حبس می‌باشد. لیکن دولت هند رسیدگی کیفری به اتهام دو تفنگدار دریایی ایتالیا دائر بر قتل دو تبعه داخلی را اعمال حاکمیت درون سرزمینی تلقی می‌کند. دولت هند معتقد است که وقوع این جرایم در آب‌های سرزمینی و علیه شهروندان وی صورت گرفته است که بنا

به اصل حاکمیت، رسیدگی به این جرایم نیز در صلاحیت وی است، لیکن دولت صاحب پرچم مدعی است که برای رسیدگی به جرایم دو افسر بازداشت شده، دارای صلاحیت قضایی انحصاری است. دیوان عالی هند نیز در پاسخ به اعتراض دولت ایتالیا به نحوه تعقیب و تحقیقات مقدماتی دولت هند اعلام می کند که دادگاه کیفری کرالا پرونده را برای رسیدگی ماهوی به دادگاه ویژه ارسال نماید. مقررات کیفری داخلی فراتر از قلمرو آب های سرزمینی شامل منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی به اجرا گذاشته می شوند. دادگاه کیفری کرالا تنها صلاحیت رسیدگی به جرایم حادث در آب های سرزمینی را دارد. رسیدگی به جرایم واقع در آب های منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی، در صلاحیت اتحادیه هند است. با مشورت وزیر دادگستری باید شعبه ویژه ای برای رسیدگی به این موضوع اختصاص داده شود و پرونده از دادگاه کیفری کرالا به شعبه ویژه ارجاع شود. دولت ایتالیا و نیروی دریایی وی می توانند دلایل مرتبط با صلاحیت کیفری خود را در شعبه ویژه مطرح کنند. بر این اساس، آژانس تحقیقات ملی هند<sup>۱</sup> تحقیقات این پرونده را بر عهده می گیرد. آژانس تحقیقات ملی هند در راستای وظایف سازمانی مبارزه با تروریسم در هند به این نتیجه می رسد که به جرایم دو تفنگدار دریایی ایتالیا باید بر اساس قانون سرکوب رفتارهای غیر قانونی در دادگاه ویژه هند رسیدگی شود. این قانون منطبق با کنوانسیون سرکوب رفتارهای غیرقانونی علیه امنیت کشتیرانی در هند تصویب شده است (Sharma, 2013: 1). این رویکرد با مخالفت دولت ایتالیا مواجه می شود. دولت ایتالیا اعلام می کند که رسیدگی به جرایم ارتكابی در صلاحیت دولت ایتالیاست. تفسیر آژانس تحقیقات ملی هند به معنای ارتكاب عملیات تروریستی از سوی نیروی دریایی دولت ایتالیاست که آن ها را در معرض مجازات اعدام قرار می دهد (Economic Times, 2014: 1). بر این اساس، دولت هند از قضاوت دادگاه ویژه تقاضا می کند که اتهام تروریسم دریایی به اتهام قتل عمد تقلیل یابد (BBC News, 2014: 1). این رویه در حالی شکل می گیرد که بر اساس مقررات کنوانسیون، رسیدگی به این وضعیت در صلاحیت دولت صاحب پرچم است.

1. Indian National Investigation Agency.

دولت هند نه تنها حق رسیدگی به این وضعیت را ندارد، بلکه نمی‌تواند رسیدگی قضایی آن را تجویز نماید (Fabris, 2017: 8). لیکن دولت هند معتقد است که هم صلاحیت رسیدگی به این پرونده را دارد و هم می‌تواند رسیدگی به آن را تجویز کند؛ چرا که قربانیان جرم از اتباع هند هستند و جرم نسبت به آن‌ها در آب‌های سرزمینی واقع شده است. از این رو اعتراض دولت ایتالیا مانع رسیدگی‌های قضایی هند به پرونده قتل دو تبعه داخلی نیست. در نتیجه رویکرد متضاد دو طرف، روابط دیپلماتیک فیما بین تشدید می‌شود (Harris, 2014: 1). این تنش سندی است بر این ادعا که حقوق دریاهای، نقطه تلاقی منافع دولت ساحلی با دولت صاحب‌پرچم است. صلاحیت دریایی در مفهوم اعمال حاکمیت کشور بر قلمرو دریایی است (وردی‌زاده و حافظ‌نیا، ۱۳۹۴: ۳۳). لیکن صلاحیت امور کشتی‌ها در دریاهای آزاد بر عهده دولت صاحب‌پرچم آن‌هاست. مقررات راجع به حقوق و تعهدات دولت ساحلی و دولت صاحب‌پرچم در منطقه انحصاری اقتصادی، فلات قاره و دریاهای آزاد تصریح شده است که مقررات بخش اخیر (دریاهای آزاد) در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره نیز با محدودیت‌های مقرر در بخش ۵ و ۶ کنوانسیون کاربرد دارد (برای مطالعه بیشتر در این باره ر.ک: نجفی اسفاد، ۱۳۹۷). مقررات مربوط به دریاهای آزاد در منطقه انحصاری اقتصادی نیز قابل اعمال است (برای مطالعه بیشتر در این باره ر.ک: طلایی، ۱۳۹۶) که از اعمال صلاحیت کیفری دولت صاحب‌پرچم نیز قابل استخراج است.

قضات دیوان عالی هند معتقدند که ماده ۹۷ کنوانسیون در پرونده حاضر کاربرد ندارد تا بر اساس آن به واگذاری صلاحیت رسیدگی به دولت صاحب‌پرچم پرداخته شود. لیکن تفسیر قضات دیوان عالی هند از مقررات ماده ۹۷ کنوانسیون صحیح نیست. تفسیر ادبی «واقعیه یا حادثه منجر به یک وضعیت»، با وصف غیر منتظره یا غیر قابل پیش‌بینی بودن آن توأم است. قید تصادم دریایی به معنای هر رخدادی است که در حین دریانوردی صورت گیرد. از این حیث رخداد باید دارای آثاری غیر قابل پیش‌بینی، غیر منتظره و تأثیرگذار بر دریانوردی باشد. کما اینکه تلفات دریایی واجد معنای هر اتفاق ناخوشایند داخل کشتی یا بیرون از آن است که منتهی به خسارات مهم یا تهدید فوری علیه اشیاء یا افراد می‌شود. تعریف سانه‌ی دریایی دربرگیرنده وقایعی

مانند مرگ یا صدمات جدی بدنی افراد دخیل در آن است.<sup>۱</sup> ترکیب مقررات مواد ۹۴ و ۲۲۱ کنوانسیون حاکی از ایجاد مسئولیت انضباطی یا کیفری برای کاپیتان یا هر فرد دخیل دیگر در حادثه دریایی است که رسیدگی به آن بر عهده دولت صاحب پرچم است. وقتی که نتیجه حادثه دریایی ایراد صدمه به کشتی یا کالای بارگیری شده باشد، مسئولیت انتظامی و جبران خسارت وجود داد. وقتی که حادثه دریایی منتهی به قتل افراد شده باشد، رسیدگی به مسئولیت کیفری مرتکب آن متصور است. تفکیک نتایج ناشی از حادثه دریایی به عمد و غیر عمد از مقررات کنوانسیون قابل استخراج نیست؛ صرف نظر از اینکه واژه «حادثه» دربرگیرنده مفهوم عمد و غیر عمد است. نتایج ناشی از آن چیزی را به نفع دولت ساحلی عوض نمی کند. مقدمات و عناصر شاکیه عنصر مادی حادثه دریایی از روی عمد، تقصیر یا قصور ایجاد می شوند. نتایج حاصل از حادثه دریایی تابع عنصر اصلی مادی جرم است. اگر حادثه دریایی عمداً ایجاد شده باشد، نتیجه آن نیز عمدی تلقی می شود. بنابراین پذیرفتن اصل مسئله «حادثه دریایی» و سپس تفکیک نتایج حاصل از عمد و غیر عمد سالبه به انتفاء موضوع است؛ صرف نظر از اینکه در نهایت چنین استدلالی هیچ نتیجه‌ای در بر ندارد.

### ۳. حقوق و آزادی‌های دولت صاحب پرچم و توسل به نیروی نظامی خصوصی در مقابله با دزدی دریایی

تعهدات و آزادی‌های دولت غیر ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی بر اساس مقررات کنوانسیون است. آزادی دریانوردی، پرواز و نصب خطوط لوله و کابل‌های زیردریایی برای کلیه دولت‌ها در این منطقه مجاز است؛ منوط به اینکه به حقوق و تکالیف دولت ساحلی توجه مقتضی شود (صالحی، ۱۳۹۶: ۲۱). این آزادی و تعهدات مربوط به آب‌های سرزمینی و دریا‌های آزاد نیستند. ماهیگیری در منطقه انحصاری اقتصادی در اختیار و کنترل دولت ساحلی است. دولت غیر ساحلی تنها در دریا‌های آزاد حق ماهیگیری دارد. این حق در منطقه انحصاری اقتصادی، تحت کنترل و

1. International Maritime Organization, 1997, Code for the Investigation of Maritime Casualties and Incidents, Article 4.



قراردادهای خصوصی با دولت ساحلی است. سایر استفاده‌های قانونی بین‌المللی از دریاها در ارتباط با آزادی‌های دریانوردی، پرواز، نصب خطوط لوله و کابل‌های زیردریایی نیز در منطقه انحصاری اقتصادی برای دولت ثالث در نظر گرفته شده است. به اعتقاد برخی این حق می‌تواند شامل بهره‌گیری از نیروی نظامی برای حفظ امنیت کشتی حامل پرچم دولت ثالث نیز در این منطقه باشد (Bortoletto, 2013: 104). لیکن شرایط برخورداری از این امتیازات با دریاهای آزاد متفاوت است. توجه مقتضی به حقوق و تکالیف مقرر دولت ساحلی نیز شامل بهره‌گیری دولت ثالث از نیروی نظامی است، زمانی که کشتی متبوع وی وارد آب‌های منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی می‌شود.

اقیانوس هند از مناطق دارای ریسک بالای وقوع حملات دزدی دریایی است. دزدی دریایی، تهدید علیه امنیت و آزادی دریانوردی است. از این رو دزدی دریایی جرمی است بین‌المللی که دشمن همه انسان‌ها تلقی می‌شود. انگیزه‌های سیاسی ناشی از فعالیت‌های نامشروع دریایی موجب تروریسم دریایی است (کریمی پاشاکی، یحیی‌پور و کاظمی‌پور، ۱۳۹۵: ۶۷). از این رو سازمان دریانوردی بین‌المللی و سازمان ملل متحد خواهان سرکوب دزدی دریایی در این مناطق هستند.<sup>۱</sup> از دولت‌ها نیز انتظار می‌رود که اقدامات لازم برای پیشگیری و سرکوب دزدی دریایی از جمله استفاده از نیروهای نظامی قراردادی برای حفظ امنیت کشتی حامل پرچم را انجام دهند؛ در عین حال که فعالیت و نقش این دسته از نیروهای نظامی خصوصی در سطح بین‌المللی قاعده‌گذاری نشده است (Ronzitti, 2013: 3). ناکارآمدی کنوانسیون در مقابله با دزدی دریایی، یکی از چالش‌های اصلی حقوق دریاهاست. کشتی در حین دزدی دریایی تابعیت خود را حفظ می‌کند (چرچیل و لو، ۱۳۹۳: ۹۱) و تحت مسئولیت دولت صاحب‌پرچم است. این قاعده عرفی با تصویب کنوانسیون دریاهای آزاد (۱۹۵۸) و کنوانسیون حقوق دریاهای (۱۹۸۲) قراردادی شده است (برای مطالعه بیشتر در این باره ر.ک: خالقی و کاظمی، ۱۳۹۴: ۸۰). هر کشور عضو کنوانسیون در دریاهای آزاد یا هر جای دیگر خارج از صلاحیت وی

1. International Maritime Organization, 2011.



می‌تواند یک کشتی یا هواپیمای راهزن یا یک کشتی یا هواپیمایی را که با راهزنی گرفته شده و تحت کنترل راهزنان است، توقیف و اشخاص را دستگیر و اموال در کشتی یا هواپیما را توقیف کند. این صلاحیت برای هر کشور عضو کنوانسیون در منطقه انحصاری اقتصادی نیز وجود دارد. بر همین اساس، سازمان دریانوردی بین‌المللی متعاقب وضعیت کشتی اینریکالکسی دستورالعملی را واجد سازوکارهای لازم تصویب می‌کند.<sup>۱</sup> در حد لزوم به صاحب یا کاپیتان کشتی در این دستورالعمل اجازه داده شده است تا در مقابله با دزدان دریایی به نیروی نظامی متوسل شوند. لیکن این دستورالعمل به دلیل مؤخر بودن بر وضعیت کشتی اینریکالکسی قابل اعمال و اعتنا از سوی دولت هند قرار نمی‌گیرد.

تحت این شرایط دولت صاحب پرچم در اعتراض به صلاحیت دادگاه کیفری کرالا به دو موضوع داشتن صلاحیت کیفری برای رسیدگی به جرایم اتباع خود و آزادی آن‌ها اشاره می‌کند. دادگاه کیفری کرالا با صدور قرار وثیقه، آزادی دو تفنگدار دریایی ایتالیا را مشروط به تودیع پاسپورت و التزام به عدم خروج تا پایان رسیدگی‌ها و امضای روزانه دفتر حضور در کلاتتری کوچی<sup>۲</sup> می‌پذیرد (Mandhani, 2016: 1). اما دولت ایتالیا در اعتراض به این قرار در دادگاه عالی کرالا به دو موضوع شامل: ۱. مصونیت شغلی<sup>۳</sup> دو تفنگدار دریایی متبوع، ۲. محل وقوع تیراندازی در منطقه انحصاری اقتصادی اشاره می‌کند. دولت صاحب پرچم معتقد است که دو تفنگدار دریایی متبوع در راستای وظایف شغلی و مأموریت‌های محوله، اقدام به تیراندازی برای جلوگیری از وقوع دزدی دریایی کرده‌اند. مسئولیت این عملیات متوجه دولت ایتالیا و نه فاعل آن است. دولت ایتالیا از طریق عوامل تحت امر خود اقدامات لازم را در جهت حمایت از کشتی تحت تابعیت پرچم خود انجام داده است. از این منظر، تبعات تیراندازی آن‌ها متوجه دولت ایتالیا و نه عوامل آن است که مأمور به انجام وظایف قانونی بوده‌اند. واقعه تیراندازی در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی صورت گرفته است که رسیدگی به آن

1. International Maritime Organization, 2012.

2. Kochi.

3. Functional Immunity.

در صلاحیت دولت صاحب‌پرچم کشتی است. دولت ساحلی حق مداخله در آن یا بازداشت و رسیدگی‌های کیفری نسبت به اتباع خارجی آن را ندارد (Ronzitti, 2013: 5). ادعای اول دولت ایتالیا از سوی دادگاه کیفری کرا را رد می‌شود؛ با این استدلال که کشتی انریکالکسی، کشتی نظامی یا کشتی دولتی در خدمت اهداف غیر تجاری نبوده است، بلکه کشتی تجاری تحت مالکیت خصوصی بوده است. نیروی دریایی مستقر در کشتی موصوف در خدمت عمومی دولت ایتالیا نبوده است، بلکه طی قرارداد خصوصی در خدمت مالک خصوصی کشتی و حفظ منافع تجاری کشتی و مالک آن بوده است که به هیچ وجه دولت ایتالیا در آن حق حاکمیتی ندارد. برخورداری اتباع بیگانه از مصونیت برون‌سرزمینی، بستگی به قراردادهای میان دولت‌ها و تحقق بایسته‌های حقوق بین‌المللی کیفری دارد (Shearer, 2013: 207). یکی از این بایسته‌ها رعایت مقدمات و مؤخرات تیراندازی نظامیان است. حال آنکه قضات دادگاه عالی کرا لا معتقدند که اتباع دولت ایتالیا تحت امر بالاترین مقام نظامی نیروی دریایی دولت ایتالیا یا کاپیتان کشتی اقدام به تیراندازی نکرده‌اند.<sup>۱</sup> سازمان دریانوردی بین‌المللی نیز با استدلالی مشابه این، از مداخله در وضعیت کشتی انریکالکسی خودداری می‌کند (Manoi, 2012: 1). سازمان بین‌المللی دریایی نیز معتقد است که بهره‌گیری از نیروی نظامی تنها در کشتی‌های تجاری در خدمت عمومی دولت متبوع پذیرفته است. تنظیم قرارداد دولت با کشتی‌های دارای مالکیت خصوصی برای بهره‌گیری از نیروی نظامی، باعث مالکیت دولت بر کشتی و بهره‌گیری از وی برای خدمت عمومی و اعمال حاکمیت وی نیست. ولو اینکه نیروی نظامی بخشی از قوای حاکمیتی تلقی شود، لیکن این قوای نظامی با قرارداد خصوصی در خدمت منافع تجاری مالک خصوصی کشتی تجاری قرار گرفته است. اگرچه محموله کشتی تجاری دارای مالک خصوصی متعلق به دولت هم باشد، باز هم مسئولیت حفاظت از آن و سازوکارهای موجد آن متوجه مالک خصوصی است. ممکن است مالک خصوصی بنا به قراردادهای خصوصی از ارکان نظامی دولت متبوع استمداد جوید، لیکن این به معنای اعمال

1. Massimilano Latorre v. Union of India, 2012.

حاکمیت دولت متبوع نیست. لذا از این وضعیت تلقی اعمال حاکمیت دولت متبوع بر کشتی تجاری و محموله آن برداشت نمی‌شود تا بتوان آن را مشمول مصوبات سازمان دریانوردی بین‌المللی قرار داد. بنابراین پرسنل نظامی مذکور از مصونیت دستگیری یا محاکمه به دلایل مدنظر دولت ایتالیا در راستای اعمال حاکمیت وی برخوردار نیستند (Ronzitti, 2013: 6).

در رابطه با ادعای دوم دولت صاحب‌پرچم نیز استدلال می‌شود که واقعه خارج از آب‌های سرزمینی دولت ساحلی رخ داده است، لیکن حد فاصل محل وقوع تیراندازی تا آب‌های آزاد، حدود ۱۸۰ مایل دریایی تحت عنوان آب‌های منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی تحت حاکمیت دولت ساحلی است. از منظر قضات دادگاه کیفری کراالا مقررات ماده ۹۷ کنوانسیون شامل آب‌های آزاد است و منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی را در بر نمی‌گیرد.<sup>۱</sup> بنابراین رسیدگی به موضوع، از صلاحیت دولت ایتالیا خارج و در صلاحیت دولت هند است. دولت ایتالیا نسبت به طرح مجدد موضوع در دیوان عالی هند می‌پردازد و مواضع خویش را تکرار می‌کند. لیکن دیوان عالی هند در اعتراض دولت ایتالیا به رأی دادگاه عالی کراالا استدلال می‌کند که پرسنل نظامی بر اساس قوانین داخلی هند به خاطر اعمال ارتكابی بر روی کشتی تجاری مصون از تعقیب کیفری نیستند.<sup>۲</sup> دولت هند هیچ موافقت‌نامه‌ای فی‌مابین دال بر مصونیت نیروی نظامی دولت خارجی را در قلمرو سرزمینی خود نپذیرفته است. اقدامات پرسنل نیروی دریایی ایتالیا در راستای اعمال حاکمیت دولت ایتالیا نبوده است و از شمول اصل مصونیت دولت‌ها<sup>۳</sup> خارج است. با وجود این، قضات دیوان عالی هند اذعان می‌کنند که شعبه ویژه می‌تواند بر اساس مقررات ماده ۱۰۰ کنوانسیون، احتمال صلاحیت متقارن دو دولت هند و ایتالیا را بررسی نماید؛ صرف‌نظر از اینکه مقررات ماده ۱۰۰ کنوانسیون راجع به صلاحیت هر یک از دو دولت ساحلی و صاحب‌پرچم نیست.

1. Massimilano Latorre v. Union of India, 2012.

2. Massimiliano Latorre & Ors. v. Union of India & Ors., 2012.

3. Principles of Sovereign Immunity of States.

مقررات ماده ۱۰۰ کنوانسیون تنها به تکلیف دولت‌ها در الزام به همکاری در مبارزه با دزدی دریایی اشاره کرده است (Ronzitti, 2013: 8). لیکن این رویکرد قطعاً به معنای اعمال صلاحیت و تعقیب و مجازات دزدان دریایی در مناطق دریایی تحت صلاحیت دولت ساحلی نیست. بر این اساس، تکلیف تصویب قوانین داخلی یا مجازات دزدی دریایی بر اساس قوانین داخلی در مناطق تحت صلاحیت دولت ساحلی از مقررات ماده ۱۰۰ کنوانسیون استخراج نمی‌شود. از این رو قضاات دادگاه کراالا معتقدند که دولت هند به استناد مقررات ماده ۱۰۰ کنوانسیون، مکلف به تحقیق در رابطه با ادعای دزدی دریایی از سوی کشتی حامل پرچم دولت ایتالیاست.<sup>۱</sup> حال آنکه مستند رسیدگی به ادعای وقوع جرم دزدی دریایی، مقررات ماده ۱۰۵ کنوانسیون است که برای آن صلاحیت جهانی قائل شده است. لذا این صلاحیت تنها مختص به دولت هند نیست؛ صرف‌نظر از اینکه دولت توقیف‌کننده کشتی به اتهام دزدی دریایی باید این اقدام را از طریق کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای نظامی یا سایر کشتی‌ها یا هواپیماهای به طور مشخص علامت‌گذاری شده و در خدمت دولت و مجاز به این کار انجام دهد. این در حالی است که توقیف کشتی ایتالیایی برای تحقیق در رابطه با وقوع جرم دزدی دریایی با این تشریفات صورت نگرفته است.

استناد به ماده ۱۰۰ کنوانسیون، موجد صلاحیت دولت هند بر توقیف کشتی خارجی با ادعای تحقیق در رابطه با دزدی دریایی نیست. عنصر مادی دزدی دریایی شامل اعمال دربرگیرنده خشونت و غارت با اهداف شخصی در دریاهای آزاد است که از سوی خدمه یک کشتی علیه کشتی دیگر صورت می‌گیرد. شورای امنیت برای مقابله با دزدی دریایی در ساحل سومالی و اقیانوس هند قطعنامه‌های متعددی را تصویب کرده است. چارچوب حقوقی این قطعنامه‌ها بر اساس فصل ۷ منشور سازمان ملل متحد تنظیم شده است. بر این اساس از جامعه بین‌الملل خواسته شده است هر اقدام ضروری را برای جلوگیری و مبارزه با دزدی دریایی، ولو با توسل به نیروی نظامی صورت دهد (Treves, 2009: 412). در این قطعنامه‌ها حوزه استحقاقی دولت‌ها گسترش پیدا کرده

1. Republic of Italy v. Union of India, 2013.

است. محدودیت‌های تعقیب سریع کشتی‌های مشکوک به دزدی دریایی در آب‌های ساحلی منتفی شده است (کاظمی، ۱۳۹۶: ۸۹). بر همین اساس دولت ایتالیا مدعی است که نیروی دریایی وی بر اساس قطعنامه شورای امنیت سازمان ملل متحد، مکلف به مقابله با عملیات دزدی دریایی است.<sup>۱</sup> در عین حال که تعهدات مستقیم یا غیر مستقیم ناشی از منشور سازمان ملل متحد، مانع از اجرای مقررات سایر موافقت نامه‌هاست.

ماده (۲) ۵۸ کنوانسیون به تسری مقررات مواد ۸۸ تا ۱۱۵ کنوانسیون به شرط عدم تعارض با سایر مقررات کنوانسیون در منطقه انحصاری اقتصادی اشاره دارد. تمام کشورها بر اساس مقررات ماده ۱۰۰ کنوانسیون، مکلف به همکاری حداکثری برای سرکوبی دزدی در دریاهای آزاد یا هر منطقه خارج از صلاحیت هر کشور دیگر هستند. این تکلیف در منطقه انحصاری اقتصادی نیز به استناد بند ۲ ماده ۵۸ کنوانسیون مجری است. از این منظر، تکلیف همکاری حداکثری کشورها در سرکوب دزدی دریایی در دریاهای آزاد و در منطقه انحصاری اقتصادی یکسان است. در عین حال که صلاحیت کیفری در موضوعات مربوط به تصادم یا هر حادثه دریانوردی دیگر در دریاهای آزاد متعلق به دولت صاحب پرچم کشتی است. این صلاحیت در منطقه انحصاری اقتصادی نیز متعلق به دولت صاحب پرچم است. بر این اساس هر نوع تصادم یا حادثه دریایی واقع در منطقه انحصاری اقتصادی، از صلاحیت دولت ساحلی خارج است، مگر اینکه مرتکبان آن، از اتباع یا در خدمت قراردادی دولت ساحلی باشند. در وضعیت حاضر رسیدگی به جرایم اتباع دولت ایتالیا در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی، ولو اینکه نسبت به اتباع دولت ساحلی رخ داده باشد، از صلاحیت دولت ساحلی خارج و بر عهده دولت صاحب پرچم است. با وجود این، دولت هند مدعی است که وضعیت حاضر یک حادثه دریایی نیست. در عین حال که اعمال صلاحیت بر اساس قوانین داخلی بر کشتی حامل پرچم، کاپیتان، مأموران و خدمه آن در ارتباط با امور اداری، فنی و اجتماعی کشتی بر عهده دولت صاحب پرچم است. بر این اساس به نظر می‌رسد حتی تشخیص موضوع از حوادث دریایی یا غیر آن نیز بر عهده دولت صاحب پرچم

1. UN Security Council, 2009.

است؛ صرف نظر از اینکه صلاحیت کیفری رسیدگی به هر نوع حادثه دریایی ناشی از کشتی دولت خارجی بر اساس ماده ۹۷ کنوانسیون بر عهده دولت صاحب پرچم است. لیکن مقررات ماده ۹۷ کنوانسیون بر دریاهای آزاد حاکمیت دارد. در عین حال که مقررات ماده ۹۷ کنوانسیون حسب مقررات ماده (۲) ۵۸ کنوانسیون در منطقه انحصاری اقتصادی نیز مجری است. حال آنکه رخداد واقعه مذکور در منطقه نظارت به یک اعتبار از شمول مقررات ماده ۹۷ کنوانسیون خارج است، مشروط به اینکه منطقه نظارت را مستقل از منطقه انحصاری اقتصادی تلقی کنیم. حال آنکه استقلال منطقه نظارت از آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی در کنوانسیون پیش‌بینی نشده است.

### نتیجه‌گیری

معاهدات بین‌المللی، موافقت‌نامه‌هایی هستند که دولت‌ها مجاز به عضویت یا عدم عضویت در آن هستند. اگرچه امضاء و تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی از اقدامات اختیاری دولت‌هاست، لیکن تصویب مقررات کنوانسیون حاکی از اراده دولت بر همکاری با دیگر دولت‌ها در جامعه بین‌الملل بر سر موضوعات خاص است. در نتیجه دولت عضو کنوانسیون یا باید همچنان تابع قوانین داخلی باشد و از عضویت و تبعیت از مقررات کنوانسیون بین‌المللی صرف‌نظر کند و منتظر تبعات ناشی از مسئولیت بین‌المللی آن باشد یا اینکه باید قوانین داخلی را به نفع تعهدات بین‌المللی تعدیل نماید تا اجرای توأمان هر دو دسته از مقررات داخلی و بین‌المللی میسر شود. دولت‌ها نمی‌توانند با اتکاء به قوانین داخلی از تعهدات بین‌المللی پذیرفته‌شده سر باز زنند. پذیرش این رویکرد مستلزم دور باطل است؛ چرا که هیچ زمان نمی‌توان الزامات ناشی از پذیرفتن تعهدات بین‌المللی را به کشورهای عضو کنوانسیون تحمیل کرد. تعهدات بین‌المللی بر مبانی مستدل و محکمی استوار شده‌اند که نقض آن‌ها توسط دولت عضو به ضرر سایر دولت‌ها به اتکاء قوانین داخلی مردود است. در چنین شرایطی مقررات کنوانسیون مانع از اجرای قوانین داخلی است، نه اینکه قوانین داخلی مانع از اجرای تعهدات بین‌المللی دولت باشند. تبعات منفی ناشی از قوانین داخلی را نمی‌توان به سایر اعضای جامعه بین‌الملل تحمیل کرد، در حالی که تعهدات بین‌المللی متعارض آن از

سوی دولت پذیرفته شده باشد. حال آنکه انتظار این است که قوانین داخلی تابع معیارهایی باشد که برآمده از استانداردهای بین‌المللی است که تبلور آن در کنوانسیون‌های بین‌المللی است که دولت در آن عضو و به مقررات آن پایبند شده است، ولو اینکه قانون اساسی دولت هند اجازه تغییر محدوده‌های آب‌های سرزمینی منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره را برای دولت مرکزی در نظر گرفته باشد، لیکن کنوانسیون این اجازه را از دولت هند سلب کرده است. مقررات کنوانسیون محدوده مناطق مذکور را به صورت ثابت اعلام کرده است. از این منظر تعارض میان قوانین داخلی و تعهدات بین‌المللی در موضوع واحد ناشی از عضویت در کنوانسیون بین‌المللی نباید به ضرر سایر اعضای آن منتهی شود. تحت این شرایط تردیدی نیست که قوانین داخلی باید به نفع تعهدات بین‌المللی تعدیل یا تفسیر شوند.

اگر دولتی مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی را تصویب نمی‌کند، این ناشی از اراده آزاد وی است. اکثر دولت‌های جامعه بین‌المللی موافق مقررات کنوانسیون هستند و از این رو از آن تبعیت می‌کنند. دولت‌ها با پیروی از مقررات کنوانسیون نشان می‌دهند که در صدد بازتعریف قواعد عرفی بین‌المللی در زمینه حقوق دریاها هستند. اصل الزام دولت‌ها از تعهدات ناشی از عرف یا موافقت نامه‌های بین‌المللی قبل از اینکه ناشی از حقوق بین‌الملل باشد، ناشی از بایسته‌های روابط بین‌المللی آن‌ها با یکدیگر است. اگر هر دولتی به تعهدات ناشی از معاهدات بین‌المللی پایبند نباشد، اهداف احتمالی آن کنوانسیون منجر به حس جمعی دولت‌ها در موضوع خاص و تحقق نظم بین‌المللی در روابط فیما بین در جامعه بین‌المللی نمی‌شود. هر دولت به انجام تعهدات خویش ناشی از معاهدات و دیگر منابع حقوق بین‌الملل متعهد با حسن نیت است. حقوق دریاها در کنوانسیون متبلور شده است. اکثر دولت‌های عضو کنوانسیون متعهد به مقررات آن هستند. پس از لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون در سال ۱۹۹۴ و در طول ۲۵ سال اجرای آن هنوز اجماع دولت‌ها بر تغییر مقررات آن حاصل نشده است. این وضعیت خود حاکی از توافق اکثر دولت‌ها بر قبول و حاکمیت این مقررات در عرصه دریاهاست. بنابراین دولت‌های ساحلی نمی‌توانند اجرای مقررات کیفری داخلی خویش را به منطقه انحصاری اقتصادی گسترش دهند. اگر هر دولتی مجاز به تبادل مقررات حقوق



بین‌الملل با قوانین داخلی خویش باشد، دیگر از حقوق بین‌الملل دریاها چیزی جز نام باقی نمی‌ماند تا دولتی از آن تبعیت کند. بر این اساس، هیچ دولتی حق ندارد که برای تخطی از تعهدات بین‌المللی راجع به حقوق دریاها به قوانین داخلی استناد کند.

این رویکرد کنوانسیون بدان معناست که دولت ساحلی در منطقه نظارت همانند منطقه انحصاری اقتصادی دارای صلاحیت کیفری نیست. صلاحیت کیفری دولت ساحلی نسبت به اتباع و در سایر موارد با رعایت محدودیت‌های ماده ۲۷ کنوانسیون تا ۱۲ مایل دریایی از خط مبدأ ساحلی است. صلاحیت کیفری دولت ساحلی در آب‌های سرزمینی نسبت به کشتی‌های خارجی تحت صلاحیت دولت صاحب‌پرچم ثالث بنا به مقررات ماده ۲۷ کنوانسیون محدود است. اعمال صلاحیت دولت ساحلی فراتر از چارچوب کنوانسیون بی‌معناست، ولو اینکه مستند آن قوانین داخلی دولت ساحلی باشد؛ صرف‌نظر از اینکه قاعده‌گذاری داخلی بدون توجه به اصول کلی حقوق کیفری فاقد ارزش است. مبنای توسعه صلاحیت به سایر مناطق دریایی خارج از صلاحیت کامل دولت ساحلی در صورتی قابل پذیرش است که با دیگر مبانی حقوق کیفری همخوانی داشته باشد. گستره مناطق دریایی یا رژیم حقوقی حاکم بر این مناطق را نمی‌توان بر اساس قوانین اساسی یا عادی دولت ساحلی تغییر داد. قانون اساسی دولت ساحلی در رأس کلیه قوانین داخلی وی تلقی می‌شود. نقض قانون اساسی در عرصه داخلی یا بین‌المللی برای دولت متبوع جایز نیست. لیکن بر اساس قوانین داخلی یک کشور نمی‌توان استانداردهای بین‌المللی را برای تمام اعضاء جامعه بین‌الملل تغییر داد. از این رو تبعات سرپیچی از مقررات کنوانسیون و اعمال صلاحیت کیفری فراساحلی از سوی دولت ساحلی در تعارض با اعمال صلاحیت دولت صاحب‌پرچم کشتی خارجی و از موجبات مسئولیت بین‌المللی و تعیین خسارات ناشی از تبعات آن است. بر این اساس، دریاهای آزاد بر روی همه دولت‌ها باز است. آزادی دریانوردی تمام کشورها در دریاهای آزاد با توجه مقتضی به منافع سایر کشورها اعمال می‌شود. هیچ برتری در این مناطق برای دولت ساحلی یا غیر ساحلی نیست. کلیه کشورها با رعایت حقوق دولت ساحلی مجاز به دریانوردی در این منطقه هستند. لیکن منطقه نظارت حسب مقررات کنوانسیون بخشی از آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی است. منطقه

نظارت که مابین دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی قرار گرفته است، مشمول مقررات حاکم بر دریای سرزمینی نیست. علاوه بر اینکه دارای شخصیت مستقل از دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی نیز نیست. منطقه نظارت بخشی از آب‌های انحصاری اقتصادی است. محدوده آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی به تصریح ماده ۵۵ کنوانسیون، از مجاورت و بعد از دریای سرزمینی شروع می‌شود. منطقه انحصاری اقتصادی تا شعاع ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ و فلات قاره که شامل بستر و زیربستر مناطق زیردریایی در این محدوده است، تحت حاکمیت دولت ساحلی است. مقررات حاکم بر منطقه انحصاری اقتصادی نیز شامل منطقه نظارت می‌باشد. اشاره ماده ۳۳ کنوانسیون به منطقه نظارت و قائل شدن به صلاحیت اضافی دولت ساحلی از نوع نظارتی و پیشگیرانه، موجد صلاحیت کیفری دولت ساحلی در این منطقه نیست.

منطقه نظارت در قلمرو امور کیفری با وضعیت یا صلاحیت متفاوتی برای دولت ساحلی یا صاحب پرچم مواجه نیست. جز اینکه مقررات ماده ۳۳ کنوانسیون، صلاحیت مجزایی را برای دولت ساحلی در رابطه با پیشگیری از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی یا مهاجرت در منطقه نظارت در نظر گرفته است. این بدان معناست که در منطقه نظارت، هم مقررات حاکم بر منطقه انحصاری اقتصادی حاکم است و هم مقررات ماده ۳۳ کنوانسیون جاری است. از این رو وقایع حادث در منطقه نظارت نیز همانند منطقه انحصاری اقتصادی علاوه بر مقررات ماده ۳۳ کنوانسیون، مشمول مقررات ماده ۵۶ کنوانسیون می‌باشند. مقررات کنوانسیون در این حوزه علاوه بر اینکه برای دولت‌های عضو الزام‌آور است، به دلیل دارا بودن جنبه عرفی برای دولت‌های ساحلی غیر عضو نیز لازم‌الاجراء هستند. صرف نظر از اینکه هر دو دولت هند و ایتالیا از اعضای کنوانسیون هستند، خود را ملتزم به مقررات کنوانسیون می‌دانند و تا حدوث وضعیت کشتی اِنریکالکسی از آن خارج نشده‌اند. در عین حال که فاعل جرم تابعیت دولت ایتالیا را دارد و مفعول جرم تابعیت دولت هند را دارد. بنا بر اولویت و اهمیت اصل صلاحیت کیفری مبتنی بر تابعیت فاعل جرم، دولت ایتالیا دارای صلاحیت کیفری است. صرف نظر از اینکه صلاحیت رسیدگی به حادثه دریایی

با هر نتیجه‌ای بر اساس مقررات ماده ۹۷ کنوانسیون نیز بر عهده دولت صاحب پرچم است. کشتی بخشی از سرزمین و قلمرو دولت متبوع است. وقوع جرم از این محل آغاز شده است، در حالی که کشتی در فاصله ۳۶ مایلی از خط مبدأ ساحلی دولت هند قرار داشته است، ولو اینکه نتیجه مجرمانه در نقطه ۲۰/۵ مایلی از خط مبدأ ساحلی حاصل شده باشد. هر دو نقطه شروع و حصول نتیجه مجرمانه بخشی از آب‌های منطقه نظارت است که از قواعد حاکم بر منطقه انحصاری اقتصادی تبعیت می‌کند. دولت ساحلی در این منطقه دارای صلاحیت کیفری نیست، مگر اینکه کشتی مستقر در این منطقه حامل پرچم وی باشد یا اینکه تردد اتباع داخلی یا افراد در خدمت قراردادی وی با شناورهایی باشد که بدان اطلاق کشتی و حمل پرچم دولت خارجی نشود. البته در این شرایط اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی نه به خاطر تلقی سرزمین از منطقه دریایی محل وقوع جرم، بلکه به خاطر تابعیت داخلی مرتکب جرم است که در پرونده کشتی انریکالکسی موضوعیت ندارد.

## کتاب‌شناسی

۱. چرچیل، رابین و آلن لو، *حقوق بین‌الملل دریاها*، ترجمه بهمن آقایی، چاپ هفتم، تهران، کتابخانه گنج دانش، ۱۳۹۳ ش.
۲. خالقی، علی، *آیین دادرسی کیفری*، جلد ۱، چاپ ۱۹، تهران، شهردانش، ۱۳۹۷ ش.
۳. همو، *جستارهایی از حقوق جزای بین‌الملل*، چاپ پنجم، تهران، شهر دانش، ۱۳۹۵ ش.
۴. خالقی، علی و سجاد کاظمی، «تحلیلی بر صلاحیت دادگاه‌های ایران در رسیدگی به جرم دزدی دریایی»، *فصلنامه مطالعات حقوق کیفری و جرم‌شناسی*، شماره‌های ۲-۳، ۱۳۹۴ ش.
۵. شاکری، ابوالحسن و حسن خان‌احمدی، «بررسی صلاحیت دادگاه‌های ایران نسبت به جرائم تبعه غیر ایرانی علیه ایرانی در خارج از ایران (صلاحیت شخصی منفعل در حقوق ایران)»، *فصلنامه پژوهش حقوق کیفری*، شماره ۱۶، ۱۳۹۵ ش.
۶. شاملو، باقر و احمد سجادی، «چالش‌های نظام حقوق بین‌الملل معاصر در مبارزه مؤثر با دزدی دریایی»، *آموزه‌های حقوق کیفری*، شماره ۱۵، ۱۳۹۷ ش.
۷. صالحی، جواد، «اعمال صلاحیت در حقوق بین‌الملل دریاها در تقابل میان اصل آزادی دریانوردی و حق حفاظت از تأسیسات فراساحلی»، *فصلنامه اقیانوس‌شناسی*، شماره ۳۲، ۱۳۹۶ ش.
۸. همو، «پیشگیری و جبران خسارات ناشی از آلودگی زیست‌محیط دریاها و صید غیر مجاز منابع زنده آن»، *فصلنامه ایمنی زیستی*، شماره ۲، ۱۳۹۳ ش (الف).
۹. همو، «دستاوردهای نظریه مشورتی دیوان بین‌المللی دریاها در حمایت از محیط زیست دریاها»، *فصلنامه ایمنی زیستی*، شماره ۳، ۱۳۹۲ ش.
۱۰. همو، «کنوانسیون حقوق دریاها و موافقت‌نامه‌های مرتبط با آن: الگویی برای اعمال صلاحیت دولت صاحب‌پرچم بر امور کشتی متبوع»، *فصلنامه ایمنی زیستی*، شماره ۱، ۱۳۹۳ ش (ب).
۱۱. همو، «نظریه مشورتی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها: تجلی تعهدات دولت صاحب‌پرچم راجع به صید غیر مجاز کشتی حامل پرچم وی در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ثالث»، *فصلنامه اقیانوس‌شناسی*، شماره ۲۸، ۱۳۹۵ ش.
۱۲. طباطبایی، محمدصادق و حسین اسعدی، «چالش تعیین دادگاه ایرانی صالح در رسیدگی به جرایم ارتكایی اشخاص بی‌تابعیت در خارج از کشور»، *فصلنامه پژوهش حقوق کیفری*، شماره ۱۲، ۱۳۹۴ ش.
۱۳. طلائی، فرهاد، *حقوق بین‌الملل دریاها*، چاپ چهارم، تهران، جنگل، ۱۳۹۶ ش.
۱۴. کاظمی، سجاد، «در جستجوی صلاحیت برای محاکمه مرتکبان دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن»، *فصلنامه مطالعات بین‌المللی پلیس*، شماره ۳۲، ۱۳۹۶ ش.
۱۵. کریمی پاشاکی، سجاد، محمدصادق یحیی‌پور و علی کاظمی‌پور، «تأثیر دزدی دریایی بر امنیت مناطق دریایی کشور سومالی»، *فصلنامه نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی*، شماره ۳، ۱۳۹۵ ش.
۱۶. فروغی، فضل‌اله و بهزاد جودکی، «راه حل‌های تعارض صلاحیت در قلمرو حقوق جزای بین‌الملل»، *مجله حقوقی بین‌المللی*، شماره ۵۷، ۱۳۹۶ ش.
۱۷. نجفی اسفاد، مرتضی، *حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی*، چاپ دهم، تهران، سمت، ۱۳۹۷ ش.
۱۸. وردی‌زاده، رضا و محمدرضا حافظ‌نیا، «بررسی تطبیقی قلمروهای دریایی در خلیج فارس و دریای عمان با کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها»، *فصلنامه تحقیقات جغرافیایی*، شماره ۱۱۹، ۱۳۹۴ ش.

19. Bartelson, Jens, "The Concept of Sovereignty Revised", *European Journal of International Law*, Vol. 17(2), 2006.
20. BBC News, "Italian Marines Row: India Drops Anti-Piracy Charge", 2014, Available at: <<http://www.bbc.co.uk/news/world-asia-india-26319402>>.
21. Bortoletto, Roberto, *The Marò Case: A Challenge for International Law?*, Bachelor Thesis, Universita Ca' Foscari Venezia, 2013.
22. Brownlie, Ian, *Principles of Public International Law*, 6<sup>th</sup> ed., Oxford University Press, 2003.
23. Chowdhury, Sagnik, "Italian Marines Case: Two Killings at Sea, An International Legal Battle", *The Indian Express*, 2016, Available at: <<http://indianexpress.com/article/explained/simply-put-2-killings-at-sea-an-international-legal-battle>>.
24. Economic Times, "Home Ministry Oks Italian Marines' Prosecution under Act that Attracts Death Penalty", 2014, Available at: <<https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/home-ministry-oks-italian-marines-prosecution-under-act-that-attracts-death-penalty/articleshow/29113315.cms>>.
25. Fabris, Daniele, "Crimes Committed at Sea and Criminal Jurisdiction: Current Issues of International Law of the Sea Awaiting the Enrica Lexie Decision", *Amsterdam Law Forum*, Vol. 9(2), 2017.
26. Farnell, Gian M., "Back to Lotus? A Recent Decision by the Supreme Court of India on an Incident of Navigation in the Contiguous Zone", *International Community Law Review*, Vol. 16, 2014.
27. Harris, Gardiner, "Dispute over Italian Marines Prompts Bickering in Indian Court, but no Resolution", *New York Times*, 2014, Available at: <<https://www.coursehero.com/file/p5aevfj/1-Gardiner-Harris-Dispute-Over-Italian-Marines-Prompts-Bickering-in-Indian>>.
28. Mandhani, Apoorva, "Italian Marines Case: SC Permits Sergeant Major Salvatore Girone to Fly Home, Imposes Fresh Conditions", 2016, Available at: <<http://www.livellaw.in/italian-marines-case-sc-permits-sergeant-major-salvatore-girone-fly>>.
29. Purvis, Chelsea, "Coastal State Jurisdiction under UNCLOS: The Shen Neng 1 Grounding on the Great Barrier Reef", *Yale Journal of International Law*, Vol. 36(1), 2011.
30. Ronzitti, Natalino, "The 'Enrica Lexie' Incident: Law of the Sea and Immunity of State Officials Issues", *Italian Yearbook of International Law*, Vol. 22(1), 2013.
31. Sharma, Suman, "Italian Marines Booked under the Suppression Act", *Sunday Guardian, New Delhi*, 2013, Available at: <<http://www.sunday-guardian.com/news/italian-marines-booked-under-suppression-act>>.

32. Shearer, Ivan Anthony, *Starke's International Law*, 11<sup>th</sup> ed., Oxford University Press, 2013.

33. Treves, Tullio, "Piracy, Law of the Sea, and the Use of Force: Developments off the Coast of Somalia", *European Journal of International Law*, 2009, Vol. 20(2).

**Cases, Documents and Conventions:**

34. International Court of Justice (1949), Corfu Channel Case, Reports, Available at: <<http://www.icj-cij.org/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>>.

35. International Maritime Organization (1997), Code for the Investigation of Maritime Casualties and Incidents.

36. International Maritime Organization (2011), MSC.1/Circ.1339 on Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia, Implementing the Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy, Available at: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/1339.pdf>>.

37. International Maritime Organization (2012), Revised Interim Guidance to Ship Owners, Ship Operators, and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area, MSC.1-Circ.1405-Rev.2, Available at: <[https://static.mycoracle.com/igpi\\_website/media/article\\_attachments/MS1-Circ.1405-Rev.2%20Revised%20Interim%20Guidance%20To%20Shipowners,%20Ship%20Operators%20And%20Shipmasters%20On%20The%20Use%20Of%20Privately%20Contr...%20\(Secretariat\).pdf](https://static.mycoracle.com/igpi_website/media/article_attachments/MS1-Circ.1405-Rev.2%20Revised%20Interim%20Guidance%20To%20Shipowners,%20Ship%20Operators%20And%20Shipmasters%20On%20The%20Use%20Of%20Privately%20Contr...%20(Secretariat).pdf)>.

38. International Tribunal for the Law of the Sea (1999), Saint Vincent and Grenadines v. Guinea, the M/V "SAIGA", Report No. 2.

39. M.T. Enrica Lexie & ANR. v. Doramma & Ors. (2012), Civil Appeal No. 4167, Available at: <<http://www.advocatekhaj.com/library/judgments/announcement.php?WID=2059>>.

40. M.V. Elisabeth and Ors. v. Harwan Investment and Trading (1992), AIR 1014, SCR (1)1003, Available at: <<https://indiankanoon.org/doc/1515069>>.

41. Massimiliano Latorre v. Union of India (2012), WP(C) No. 4542, Available at: <<http://www.lawker.in/2012/05/massimiliano-latorre-vs-union-of-india.html>>.

42. Massimiliano Latorre & Ors. v. Union of India & Ors. (2012), Special Leave Petition (Civil) No. 20370, Available at: <[http://www.sidi-isil.org/?page\\_id=5384](http://www.sidi-isil.org/?page_id=5384)>.

43. Republic of Italy thr. Ambassador & Ors. v. Union of India & Ors. (2013), SLP(C) No. 20370, Available at: <<http://www.google.com/url?url=http://courtverdict.com/supreme-court-of-india/republic-of-italy-ors-vs-union-of-india-ors&rct=j&frm=1&q=&esrc=s&sa=U&ved=0ahUKEwi1hsPranbAhURr6QKHSMFcckQFggYMAE&usg=AOvVaw0rdScxx3cfOIOZniNXcK0R>>.

44. Republic of Italy v. Union of India (2013), Supreme Court of India (SLP (C) NO 20370, Available at: <<https://indiankanoon.org/doc/78409161>>.
45. Territorial Waters, Continental Shelf, Exclusive Economic Zones and others Maritime Zones Act (1976).
46. UN Security Council (2009), Resolution on acts of piracy and armed robbery against vessels in the waters off the coast of Somalia, No. S/RES/1897, Available at: <<http://www.refworld.org/pdfid/4b18cff1d.pdf>>.

