

آزادی دریاهای آزاد در تقابل با اعمال صلاحیت دولت ساحلی با اتکا به پرونده نوراستار در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها

جواد صالحی

شناسه دیجیتال اسناد (DOI): 10.22066/CILAMAG.2020.115673.1807

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۱۲/۰۳

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۷/۲۰

چکیده

سوخت‌رسانی، فعالیت مجاز و جلوه‌ای از آزادی دریانوردی است. رسیدگی به ابعاد مختلف سوخت‌رسانی کشتی خارجی در دریاهای آزاد در صلاحیت دولت صاحب پرچم است. اختلاف نظر طرفین دعوا در پرونده کشتی نوراستار، پیش روی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها و ارتباط دادن آن با اعمال صلاحیت دولت ساحلی از طریق دولت ثالث در امور ذیل صلاحیت دولت صاحب پرچم، فاقد سابقه است. سؤال اصلی پژوهش این است که حق آزادی دریانوردی کشتی خارجی در پوشش فعالیت سوخت‌رسانی، با اعمال صلاحیت دولت ساحلی در رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها چه ارتباطی دارد؟ یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که حق آزادی دریانوردی کشتی خارجی در ارتباط مستقیم با اعمال صلاحیت دولت ساحلی است. اما بر اساس رویه دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، سوخت‌رسانی کشتی خارجی در دریاهای آزاد، وقتی که تمام یا بخشی از سوخت‌رسانی کشتی خارجی در دریای سرزمینی یا منطقه نظارت آن دولت انجام نشده باشد در صلاحیت دولت ساحلی نیست. در این شرایط، استناد دولت ساحلی به حق اعمال صلاحیت در امور کشتی خارجی در دریای سرزمینی کفایت نمی‌کند، هرچند که کشتی خارجی بعد از سوخت‌رسانی به دریای سرزمینی آن دولت یا دولت ثالث، برگشته و تحت کنترل مستقیم قضایی آن دولت قرار گرفته باشد.

واژگان کلیدی

حق آزادی دریانوردی، دولت صاحب پرچم، اعمال صلاحیت دولت ساحلی، کشتی خارجی، دیوان بین‌المللی

حقوق دریاها

مقدمه

آزادی دریانوردی، از اصول متکی به آموزه‌های حقوق بین‌الملل عرفی و مقبول در کشورهای توسعه‌یافته است^۱ که ضمانت اجرای خاصی ندارد. این در حالی است که حق آزادی دریانوردی، با نظم بین‌المللی ارتباط مستقیم دارد. حق آزادی دریانوردی، هم بر نظم بین‌المللی مؤثر و هم از آن متأثر است. بر این اساس، اصل آزادی دریانوردی در کنوانسیون حقوق دریاها (زین پس کنوانسیون) شناسایی شده است. برای نقض آزادی دریانوردی، ضمانت اجرای مسئولیت بین‌المللی دولت خاطی و جبران خسارت آن دولت در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها پیش‌بینی شده است. دریاهای آزاد به روی تمام دولت‌ها و کشتی‌های حامل پرچم آن‌ها باز است. آزادی دریانوردی و تعهد تمام دولت‌ها به رعایت آن، ناشی از مقررات ماده ۸۷ کنوانسیون است.^۲ بر این اساس، تمام کشتی‌ها حق دارند در دریاهای آزاد به دریانوردی و دیگر استفاده‌های مجاز از آن بپردازند. سوخت‌رسانی در دریاهای آزاد، یکی از استفاده‌های مجاز از دریاهای آزاد پیش روی کشتی‌های دارای ظرفیت و تخصص در این فعالیت است. سوخت‌رسانی به‌مثابه ایستگاه سوخت کشتی‌ها و قایق‌ها است که در دریاها شناور و در دسترس است تا کشتی‌ها برای سوخت‌گیری به ساحل برنگردند.^۳ برگشت کشتی به ساحل برای سوخت‌گیری، هم هزینه دارد و هم اتلاف وقت، و در برخی موارد ناممکن است. کشتی خارجی که در صدد طی مسیر در عمق دریاهاست، نمی‌تواند برای سوخت‌گیری به ساحل یا بندر برگردد. با وجود این، سوخت‌رسانی و ابعاد حقوقی جواز یا ممنوعیت آن در کنوانسیون، فاقد سابقه است. به‌غیر از شائبه تعدی بودن سکوت کنوانسیون، برخی معتقدند که تنظیم‌کنندگان کنوانسیون نمی‌خواستند کل مسائل ناشی از امور مرتبط با دریاها را قاعده‌مند کنند.^۴ با وجود این، سکوت کنوانسیون در ارتباط با سوخت‌رسانی به معنای ممنوعیت این فعالیت نیست، بلکه حمل بر جواز می‌شود. سوخت‌رسانی از اقتضای دریانوردی است که بدون آن تصور دریانوردی‌های طولانی‌مدت کشتی‌ها ممکن نیست و یکی از فعالیت‌های مرتبط با استفاده از دریاهاست. فعالان در این زمینه، هم‌زمان با استفاده از دریاها و آزادی دریانوردی، سوخت‌رسانی هم می‌کنند. این وضعیت از بدیهیات کنوانسیون و سایر اسناد بین‌المللی است. اما گاهی همین بدیهیات، در جایی که منافع آن‌ها حسب

1. Christian Wirth, "Whose 'Freedom of Navigation'? Australia, China, the United States and the Making of Order in the 'Indo-Pacific'", *The Pacific Review*, Vol. 32(4), 2019, pp. 475-504, p. 481.

2. International Tribunal for the Law of the Sea (2019), *The M/V "Norstar" Case (Panama v. Italy)*, Judgment, Case No. 25, 10 April, 2019, para. 214.

۳. ن.ک: میرعباسی، باقر و ابوطالب امیرشعبانی؛ «وضعیت سوخت‌رسانی در منطقه انحصاری اقتصادی و سایر مناطق دریایی با تکیه بر رویه قضایی دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها»، *مطالعات حقوق عمومی*، دوره ۴۷، شماره ۲، ۱۳۹۶، ص ۲۶۶.

4. Vladimir Golitsyn, "Freedom of Navigation: Development of the Law of the Sea and Emerging Challenges", *International Law Studies*, Vol. 93, 2017, pp. 262-271, p. 264.

نظریه اختصاصی آن‌ها از مقررات کنوانسیون و سایر اسناد بین‌المللی ایجاب کند، موضوع اختلاف نظر دولت‌هاست. گاهی تفاسیر دولت‌ها از این مقررات، پشتوانه حقوقی قوی ندارد اما در هر صورت، رسیدگی قضایی به آن از لحاظ ایجاد اختلاف با طرف مقابل ضروری است. گاهی هم تفاسیر دولت‌ها از این مقررات، پشتوانه حقوقی قوی دارد و در توسعه حقوق بین‌الملل دریاهای مؤثر و منشأ تحول است.

مقررات کنوانسیون در ارتباط با فعالیت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در دریاهای آزاد، هیچ محدودیتی ندارد. شناسایی فعالیت سوخت‌رسانی ذیل مفهوم آزادی دریانوردی از موجبات بهره‌برداری و اتکا به مقررات کنوانسیون در ارتباط با آزادی دریاهای آزاد^۵ است که تا پیش از این کمتر مورد توجه قرار گرفته است، در حالی که آزادی دریانوردی الزاماتی دارد که کم‌وبیش در محافل علمی و محاکم قضایی به آن پرداخته شده است. بر این اساس، تمام دولت‌ها به رعایت اصل آزادی دریانوردی کشتی خارجی متعهدند. این وضعیت، با بی‌اعتباری اعمال حاکمیت دولت‌های ساحلی و غیرساحلی، بندری یا صاحب پرچم در دریاهای آزاد، ارتباط مستقیم دارد.^۶ دولت ساحلی از اعمال صلاحیت فراسرزمینی نسبت به کشتی‌های شناور در دریاهای آزاد، منع شده است،^۷ حتی اگر اعمال صلاحیت مذکور، مداخله در آزادی دریانوردی آن‌ها نباشد. مداخله در حرکت کشتی در دریاهای آزاد با توسل به اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت ساحلی، نقض مقررات مواد ۸۷(۱) و ۹۲ کنوانسیون است. بر اساس ماده ۹۲ کنوانسیون، اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم در دریاهای آزاد بر امور کشتی حامل پرچم، جزء ذاتی وضعیت حقوقی باز و آزادبودن دریاهاست. اعمال صلاحیت دولت ساحلی در خارج از دریای سرزمینی، منجر به نقض آزادی دریانوردی کشتی خارجی می‌شود. اما این بدین معنا نیست که اعمال صلاحیت دولت ساحلی بر کشتی خارجی در آب‌های سرزمینی، ناقض اصل آزادی دریانوردی کشتی خارجی نیست.

جواز اعمال صلاحیت دولت ساحلی در دریای سرزمینی یا ممنوعیت آن در دریاهای آزاد فقط متکی به موقعیت جغرافیایی آن نیست. آزادی دریانوردی در دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی نیز جریان دارد. بخشی از مقررات مربوط به دریاهای آزاد در منطقه انحصاری اقتصادی نیز قابل اعمال است،^۸ هرچند که راجع به آن اختلاف نظر وجود دارد.^۹ آزادی دریانوردی در منطقه

۵. ن.ک: فرهاد طلایی؛ حقوق بین‌الملل دریاهای، چاپ پنجم، جنگل جاودانه، ۱۳۹۸، صص ۱۵۱-۱۴۹.

۶. ن.ک: ماده ۸۹ کنوانسیون.

۷. ماده ۹۲ کنوانسیون.

۸. ن.ک: مرتضی نجفی اسفاد؛ حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی، چاپ دهم، سمت، ۱۳۹۷، ص ۲۱.

۹. ن.ک: باقر میرعباسی و ابوطالب امیرشعبانی؛ «سازوکارهای حل اختلافات مربوط به منطقه انحصاری - اقتصادی و چالش‌های آن»، مطالعات حقوق عمومی، دوره ۴۸، شماره ۴، ۱۳۹۷، ص ۸۵۰.

انحصاری اقتصادی از جمله این موارد، و مورد تأیید دیوان بین‌المللی حقوق دریاهاست.^{۱۰} حق آزادی دریانوردی از خواسته‌های دولت‌های قدرتمند در دریانوردی، و مخالفت دولت ساحلی که در این منطقه حق بهره‌بردرای از منابع زنده و غیرزنده دریایی دارد، با سرایت این حق به مناطق انحصاری اقتصادی، مسبوق به سابقه است. از این‌رو دولت‌های ساحلی تمایل ندارند تا کشتی‌های خارجی با استقرار در این مناطق در پوشش آزادی دریانوردی به تحقیقات علمی بپردازند.^{۱۱} این وضعیت حاکی از تسری حق آزادی دریانوردی به دریای سرزمینی است که دولت ساحلی در این قلمرو دارای حق اعمال صلاحیت است. اما این وضعیت همانند تیغ دولبه است که اعمال یکی باعث نقض دیگری می‌شود؛ بدین معنا که اعمال صلاحیت دولت ساحلی در این منطقه، مانع از آزادی دریانوردی کشتی خارجی است. اگر کشتی خارجی از دریاهای آزاد به دریای سرزمینی وارد شده باشد یا قصد خروج از دریای سرزمینی به سمت دریاهای آزاد را داشته باشد، چارچوب مقررات کنوانسیون، حاکی از عدم تداخل اعمال صلاحیت دولت ساحلی در دریای سرزمینی با حق آزادی دریانوردی کشتی خارجی در این منطقه است. این همان شرایطی است که ذیل مفهوم عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی در دریای سرزمینی دولت ساحلی قرار می‌گیرد. بی‌تردید، اعمال صلاحیت دولت ساحلی در دریای سرزمینی، بدون رعایت محدودیت‌های مقررات کنوانسیون، همان نتایج نقض اصل آزادی دریانوردی کشتی خارجی در دریاهای آزاد را در بر دارد. هرچند اعمال صلاحیت در امور کشتی‌های خارجی در دریای سرزمینی با قیود مدنظر در ماده (۲) ۱۹ کنوانسیون برای دولت ساحلی مجاز تلقی شده است که حاکی از تخلف از مرزهای عبور بی‌ضرر است، این اعمال صلاحیت در دریاهای آزاد، ذیل مقررات ماده ۱۰۰ کنوانسیون موضوع نوشتار حاضر نیست. این وضعیت، مرزهای ظرفی دارد که در کنوانسیون حقوق دریاها تحت عنوان عبور بی‌ضرر به آن پرداخته شده است و دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در رویه قضایی، مجاز به بررسی ابعاد آن و توسعه دانش حقوق بین‌الملل دریاها در عرصه بین‌المللی از این طریق است که نویسنده مدنظر دارد.

دعوی دولت پاناما (دولت صاحب پرچم) علیه دولت ایتالیا (دولت ساحلی) راجع به اختلاف نظر در تفسیر و کارکرد مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون است که با نقض اصل آزادی دریانوردی ارتباط مستقیم دارد. اعلامیه طرفین دعوا در این پرونده، مطابق مقررات ماده ۲۸۷ کنوانسیون، مبنای صلاحیت دیوان بین‌المللی حقوق دریاها قرار گرفت، هرچند که پذیرش صلاحیت اجباری دیوان بین‌المللی حقوق دریاها مستلزم صدور اعلامیه جداگانه نیست.^{۱۲} ادعای دولت پاناما در این پرونده، نقض آزادی دریانوردی کشتی حامل پرچم دولت پاناما (زین پس نوراستار) در نتیجه اعمال صلاحیت

10. *The M/V "Norstar" Case, op.cit., para. 220.*

11. Christian Wirth (2019), *op. cit.*, p. 481.

12. Eva Rieter, "Introductory Note to the "Arctic Sunrise" Case (Netherlands/Russia) (ITLOS)", *International Legal Materials*, No. 53(4), 2015, pp. 603-619, p. 604.

دولت ایتالیا است. جلوگیری از دریانوردی به سوی دریاهای آزاد بدون توجیه قانونی، ناقض حق آزادی دریانوردی کشتی نورااستار است. اما دولت ایتالیا مدعی است که نسبت به کشتی نورااستار تنها اعمال صلاحیت کرده است. دولت ایتالیا در صدد نقض آزادی دریانوردی کشتی نورااستار نبود، هرچند که این نتیجه از اعمال صلاحیت آن دولت ناگزیر بود که ذیل مفهوم دولت ساحلی در کنوانسیون شناسایی شد. از این منظر محدودیت‌های ناشی از اعمال صلاحیت دولت ساحلی، با مفهوم آزادی دریانوردی کشتی‌های خارجی بی‌ارتباط است. دولت ایتالیا در دفاع از عملکرد خود کوشید تا محدودیت استیفای حق آزادی دریانوردی کشتی خارجی را ناشی از اعمال صلاحیت خویش القا کند. نتیجه این رویکرد دولت ایتالیا این بود که در این شرایط، مسئولیت نقض آزادی دریانوردی کشتی خارجی بر عهده دولت ساحلی اعمال‌کننده صلاحیت نیست. اما این موضع‌گیری دولت ایتالیا در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها مقبولیت پیدا نکرد. بر این اساس، نقض حقوق کشتی‌های خارجی در نتیجه رفتارهای دولت ساحلی قابل پیگیری و جبران است، هرچند که دولت ساحلی قصد نتیجه آن یعنی نقض حق آزادی دریانوردی را نداشته باشد. موضوع این نوشتار، بررسی رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها و رویکرد دولت ساحلی در این ارتباط است.

کشتی نورااستار در فاصله سال‌های ۱۹۹۴ تا ۱۹۹۸ در دریاهای آزاد به عملیات سوخت‌رسانی به کشتی‌های تفریحی می‌پرداخت. فعالیت سوخت‌رسانی کشتی نورااستار، مستمسک دولت ساحلی در اعمال صلاحیت قضایی است. اما اختلاف نظر دو دولت ایتالیا و پاناما در این پرونده، فراتر از سوخت‌رسانی است. به اعتقاد دولت ایتالیا، کشتی نورااستار در پوشش سوخت‌رسانی به قایق‌های تفریحی، مرتکب قاچاق سوخت و فرار مالیاتی شد و منافع دولت ساحلی از این طریق تحت الشعاع قرار گرفت. بنابراین دولت ساحلی مجاز به اعمال حاکمیت از طریق اعمال صلاحیت قضایی است. دولت ساحلی خواسته که از این طریق، رفتار کشتی نورااستار را تحت تعقیب و مجازات قرار دهد. توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن، لازمه اعمال صلاحیت دولت ساحلی است. از این حیث دولت ایتالیا به زعم خود، مرتکب نقض مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون در عدم امکان دریانوردی کشتی مذکور در دریاهای آزاد نشده است. هرچند در نتیجه اعمال صلاحیت آن، حق آزادی دریانوردی کشتی خارجی نقض شد، این نقض، خواست دولت ایتالیا نبود. این وضعیت با مداخله دولت اسپانیا (دولت ثالث) در مباشرت توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن به درخواست دولت ایتالیا در هم پیچیده شد. مسئولیت بین‌المللی دولت ایتالیا در این پرونده مدنظر دیوان بین‌المللی حقوق دریاها قرار گرفت که در نتیجه کنوانسیون اروپایی معاضدت قضایی در امور کیفری، توقیف کشتی خارجی را در آب‌های سرزمینی دولت اسپانیا درخواست

کرد.^{۱۳} این وضعیت نمونه‌ای از کاربرد قواعد اولیه حقوق بین‌الملل است که در رویه قضایی جریان دارد؛ کما اینکه قواعد مسئولیت بین‌المللی که رویه قضایی مؤید آن است، ذیل قواعد اولیه حقوق بین‌الملل قرار دارد.^{۱۴} بر این اساس، دولت پاناما خواهان رسیدگی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها و صدور حکم محکومیت دولت ایتالیا به علت نقض حق آزادی دریانوردی از طریق اعمال صلاحیت فراساحلی است.

رسیدگی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در ارتباط با آزادی دریانوردی و نقض آن از سوی دولت ساحلی سابقه ندارد،^{۱۵} هرچند ادعا می‌شود آرای سابق دیوان بین‌المللی حقوق دریاها از برخی جهات با اصل آزادی دریانوردی مشترک هستند.^{۱۶} این نوشتار با اتکا به رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها نسبت به اعمال صلاحیت دولت ساحلی در صدد اثبات برقراری ارتباط مستقیم آن با نقض حق آزادی دریانوردی کشتی خارجی است. لذا سؤال اصلی پژوهش این است که حق آزادی دریانوردی کشتی خارجی در پوشش فعالیت سوخت‌رسانی با اعمال صلاحیت دولت ساحلی در رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها چه ارتباطی دارد؟ فرض بر این است که دولت ساحلی در مناطق دریایی تحت صلاحیت یا حاکمه، مجاز به مداخله در امور کشتی خارجی نیست، مگر اینکه چارچوب مقررات کنوانسیون را رعایت کند. این وضعیت ناشی از ممنوعیت مداخله در امور کشتی خارجی در دریاهای آزاد است که بخشی از آن در سایر مناطق دریایی حاکم است، هرچند کشتی خارجی به سوخت‌رسانی بپردازد. بر این اساس، اگر مقررات داخلی بدون توجه به بایسته‌های کنوانسیون حقوق دریاها و دیگر مقررات مرتبط با آن وضع و اجرایی شده باشد، اتکای دولت ساحلی به مقررات داخلی در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها مقبولیت ندارد.

۱. سوخت‌رسانی و ارتباط آن با حق آزادی دریانوردی

عملیات سوخت‌رسانی در دریاها، جلوه‌ای از حق آزادی دریانوردی مقرر در ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون است که با مجوز ماده (۱) ۵۸ کنوانسیون در منطقه انحصاری اقتصادی نیز مجاز است؛ با این تفاوت

۱۳. دولت ثالث در نتیجه موافقت‌نامه همکاری قضایی با دولت ساحلی، کشتی دولت صاحب پرچم را توقیف کرد. در دیوان دریاها بررسی مسئولیت بین‌المللی آن در این پرونده علی‌رغم اهمیت آن موضوعیت ندارد. با وجود این، بررسی ابعاد آن واجد نوآوری و دستاورد است اما مستلزم فرصت دیگری است.

۱۴. رضانی قوام‌آبادی، محمدحسین، مهرداد محمدی و محمد حسینی؛ «تأملی بر وضعیت حقوق دولت‌ها در استناد به مسئولیت بین‌المللی دولت با تأکید بر قضیه صید نهنگ (استرالیا علیه ژاپن)»، فصلنامه مطالعات حقوقی، دوره ۹، شماره ۲، ۱۳۹۶، ص ۱۶۸.

15. Richard Collins, "The M/V "Norstar" Case (Panama v/Italy) (ITLOS)", *International Legal Materials*, Vol. 58(4), 2019, pp. 673-737, p. 673.

16. Loris Marotti, "Determining the Scope of the Local Remedies Rule in UNCLOS Disputes", in Frauke Lachenmann and Rüdiger Wolfrum (eds.), *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, Vol. 21, 2017, Boston: Brill and Nijhoff, pp. 36-62, p. 47.

که قاعده‌گذاری سوخت‌رسانی در منطقه انحصاری اقتصادی در ارتباط با شیلات از صلاحیت دولت ساحلی است ولی سوخت‌رسانی در دریاهای آزاد تابع کلیات مقررات کنوانسیون و دیگر بایسته‌های حقوق بین‌الملل است. وضعیت اول، مسبوق به رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در قضیه ویرجینیاجی^{۱۷} است^{۱۸} و وضعیت دوم مربوط به پرونده نوراستار است که در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای به آن پرداخته شده است.^{۱۹} این در حالی است که در کنوانسیون به مقوله سوخت‌رسانی پرداخت نشده است. شناسایی سوخت‌رسانی از مصادیق آزادی دریانوردی از ابتکارات دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای و تأثیر رویه قضایی در کارآمد کردن مقررات کنوانسیون است؛ منصرف از اینکه آزادی دریانوردی در کنوانسیون هم با مقررات زیادی سروکار ندارد. کنوانسیون، مقررات دیگری در ارتباط با آزادی دریانوردی کشتی خارجی در سایر مناطق دریایی ندارد. ایجاد محدودیت در سوخت‌رسانی، مسبوق به رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در پرونده ویرجینیاجی است که با دو مؤلفه منطقه انحصاری اقتصادی و شیلات قابل ارزیابی است^{۲۰} که در پرونده نوراستار وجود ندارد. در پرونده ویرجینیاجی، اعمال صلاحیت دولت ساحلی در سوخت‌رسانی کشتی خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی مرتبط با شیلات توجیه شده است ولی این رویکرد به معنای پذیرش آن در سایر مناطق دریایی مانند دریاهای آزاد یا سایر فعالیت‌ها مانند سوخت‌رسانی به قایق‌ها یا کشتی‌های تفریحی نیست. از این حیث، دولت ساحلی نسبت به فعالیت سوخت‌رسانی در دریاهای آزاد یا نسبت به قایق‌های تفریحی حق اعمال صلاحیت ندارد مگر اینکه مقتضیات آن فراهم باشد. مثلاً اینکه سوخت‌رسانی در دریاهای آزاد با آلودگی محیط‌زیست دریاها^{۲۱} و احتمال تلف شدن منابع زنده یا نابودی زیست‌بوم آن‌ها توأم باشد.^{۲۲} کشتی خارجی که از فعالیت‌های معدن‌کاوی^{۲۳}

17. Virginia G.

18. International Tribunal for the Law of the Sea (2014), *M/V "Virginia G" (Panama/Guinea-Bissau)*, Judgment, Case No. 19, 14 April 2014, para. 223.

19. *The M/V "Norstar" Case, op.cit.*, para. 219.

۲۰. محبی، محسن و هادی آذری؛ «دعوای متقابل در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، دستورالعمل قرار ۲ نوامبر ۲۰۱۲ در قضیه کشتی ویرجینیاجی (پاناما/گینه بیسائو)»، *مجله حقوقی بین‌المللی*، سال سی‌وسوم، شماره ۵۵، پاییز و زمستان ۱۳۹۵، ص ۳۲.

۲۱. ن.ک: حسن بادینی و محمود جعفری چالستری؛ «نگرشی تحلیلی و انتقادی به اسناد بین‌المللی نظام مسئولیت و جبران خسارت در آلودگی‌های نفتی ناشی از حمل‌ونقل دریایی»، *مجله حقوقی بین‌المللی*، سال سی‌وپنجم، شماره ۵۸، بهار و تابستان ۱۳۹۷، ص ۸۹.

۲۲. ن.ک: سیدقاسم زمانی، مهرداد محمدی و علی حسینی آزاد؛ «تحول رژیم حقوقی بین‌المللی حفاظت از محیط‌زیست دریایی در مقابل آلاینده‌های مستقر در خشکی؛ از مونته‌گویی تا کارتاگنا»، *فصلنامه اقیانوس‌شناسی*، جلد ۶ شماره ۲۱، ۱۳۹۴، ص ۳۸.

۲۳. ن.ک: زهرا محمودی‌کردی و منا محمدعلیان؛ «چالش‌های نظام مسئولیت زیست‌محیطی دولت حامی در قبال آلودگی‌های ناشی از معدن‌کاوی در بستر عمیق دریا»، *فصلنامه تحقیقات حقوقی*، دوره ۲۲، شماره ۸۵، ۱۳۹۸، ص ۱۹۸.

در اعماق دریاها یا تحقیقات علمی دریایی^{۲۴} پشتیبانی می‌کند، در معرض شرایط مشابه است و ممکن است دولت ساحلی نیز در نتیجه فعالیت‌های این کشتی، به استناد آلودگی احتمالی محیط‌زیست دریاها متقاضی اعمال صلاحیت بر امور آن باشد. هرچند که اعماق دریاها متولی دیگری دارد و ذیل صلاحیت مقام بین‌المللی بستر دریاهاست، این مسئله به معنای نفی مسئولیت و صلاحیت تمام دولت‌ها در حفاظت از محیط‌زیست دریاهای آزاد و اعماق دریاها نیست. لذا از این منظر، قضات دیوان بین‌المللی حقوق دریاها معتقدند که سوخت‌رسانی در دریاهای آزاد، جلوه‌ای از آزادی دریانوردی^{۲۵} است و در صلاحیت دولت صاحب پرچم قرار می‌گیرد که بر اساس مقررات کنوانسیون و دیگر قواعد حقوق بین‌الملل برای دولت‌ها قابل ارزیابی و پیگیری است.

در پرونده نوراستار، سوخت‌رسانی در دریاهای آزاد، مستند دولت ایتالیا برای دستگیری خدمه و توقیف کشتی بود. این رویکرد به معنای نقض حق آزادی دریانوردی کشتی خارجی در نتیجه اعمال صلاحیت دولت ساحلی در خارج از موضع قانونی است. این وضعیت، ناقض حق حاکمیت دولت صاحب پرچم در امور کشتی حامل پرچم آن دولت است.^{۲۶} اما دولت ایتالیا معتقد است که حق آزادی دریانوردی نوراستار را در دریاهای آزاد نقض نکرده، بلکه مانع دریانوردی کشتی نوراستار در دریای سرزمینی شده است. بر این اساس، توقیف کشتی در دریای سرزمینی به معنای نقض حق آزادی دریانوردی آن نیست. حق آزادی دریانوردی کشتی خارجی مربوط به دریای آزاد و موضوع ماده (۱) کنوانسیون است. از این منظر دولت ایتالیا معتقد است که مقررات ماده (۱) کنوانسیون در سایر مناطق دریایی به‌جز دریاهای آزاد، کارکرد ندارد.^{۲۷} تحت این شرایط، پاسخ به این سؤال مهم است. صدور قرار توقیف کشتی و تقاضای اجرای آن تحت چه شرایطی منجر به نقض مقررات ماده (۱) کنوانسیون می‌شود؟ پاسخ به این سؤال از دو جهت مؤید ارتباط آزادی دریانوردی کشتی خارجی با اعمال صلاحیت سرزمینی یا فراسرزمینی دولت ساحلی است. اول اینکه اگر کشتی خارجی در پرتو اصل آزادی دریانوردی، مطلقاً از اعمال صلاحیت دولت ساحلی خارج باشد، مقررات ماده (۱) کنوانسیون، مانع از اعمال صلاحیت سرزمینی دولت ساحلی است. دوم اینکه در صورت نادیده‌گرفتن اصل آزادی دریانوردی کشتی خارجی، مقررات ماده (۱) کنوانسیون در نتیجه اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت ساحلی نقض می‌شود. اما دولت ایتالیا در این پرونده معتقد است که مداخله در امور کشتی خارجی به‌جز در دریاهای آزاد، ناقض حق آزادی دریانوردی کشتی نیست

۲۴. ن.ک: ضیاء‌الدین مدنی؛ «پيامدهای رژیم حقوقی تحقیقات علمی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد حقوق دریاها بر علوم دریایی»، فصلنامه اقیانوس‌شناسی، دوره ۴، شماره ۱۳، ۱۳۹۲، ص ۶۵.

25. *The M/V "Norstar" Case, op.cit.*, para. 219.

۲۶. صالحی، جواد؛ «اعمال صلاحیت دولت ساحلی با اتکا به قوانین داخلی در تقابل معاهداتی با صلاحیت دولت صاحب پرچم»، مجله آموزه‌های حقوق کیفری، شماره ۱۶، ۱۳۹۷، ص ۱۸۹.

27. *The M/V "Norstar" Case, op.cit.*, para. 208.

چرا که مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون، مانع از اعمال صلاحیت فراسرزمینی آن دولت نیست. از این منظر اگر این اعمال صلاحیت در قلمرو دریای سرزمینی دولت ساحلی دیگر (در اینجا دولت اسپانیا) صورت گرفته باشد، مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون با اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت ساحلی نقض نمی‌شود. بر این اساس، صدور قرار توقیف کشتی که جلوه‌ای از اعمال صلاحیت دولت ساحلی است، وقتی که دولت ایتالیا آن را از دولت اسپانیا خواسته است ناقض مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون نیست چرا که به اعتقاد دولت ایتالیا، برابر مقررات ماده ۹۲ کنوانسیون، اگر حمایت از آزادی دریانوردی کشتی خارجی در دریاهای آزاد در قلمرو سرزمینی خود یا دولت دیگر باشد، ارتباطی به اعمال صلاحیت آن دولت ندارد.^{۲۸} در عین حال، جرم‌انگاری برخی از رفتارهای کشتی خارجی در دریاهای آزاد، مانند دزدی دریایی، قاچاق انسان و آلودگی دریاها مؤید این تفسیر دولت ساحلی است. بر این اساس، اعمال صلاحیت دولت ساحلی نسبت به امور کشتی خارجی در دریاهای آزاد در زمان وقوع جرایم مذکور، مداخله در آزادی دریانوردی کشتی خارجی نیست. اما این استدلال در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها پذیرفته نمی‌شود.

دولت ایتالیا در این ارتباط در پرونده دیگری به استدلال قضات دیوان بین‌المللی حقوق دریاها استناد و از آن برای پیشبرد استدلال خویش بهره‌برداری می‌کند؛ از جمله اینکه قاضی پایک،^{۲۹} آزادی دریاهای آزاد را به معنای آزادی دولت‌ها در دریاهای آزاد ارزیابی کرده است. آزادی دریاهای آزاد، مطابق مقررات کنوانسیون و رویه عملی دولت‌ها به معنای تضمین حق دولت‌ها بر دسترسی به دریاهای آزاد نیست.^{۳۰} اما اگر کشتی حامل پرچم آن‌ها به دریاهای آزاد دست یافت، از اعمال صلاحیت دیگر دولت‌ها خارج است. قاضی کات^{۳۱} نیز معتقد است که ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون، موجد آزادی دریاهای آزاد و به‌طور کلی آزادی دریانوردی است. اما این آزادی بنیادین به معنای ممنوعیت دولت ساحلی از اعمال قدرت قضایی و پلیسی در قلمرو سرزمینی خویش نیست.^{۳۲} قاضی ولفروم^{۳۳} نیز اذعان دارد که توقیف کشتی از سوی دولت ساحلی در راستای اعمال صلاحیت، ناقض آزادی دریانوردی در دریاهای آزاد نیست چون از منظر آن دولت، اصل آزادی دریانوردی به معنای مصونیت از تعقیب و توقیف کشتی و به‌طریق اولی نقض حق دولت صاحب پرچم در برخورداری از آزادی

28. *Ibid.*, para. 207.

29. Judge Paik

30. International Tribunal for the Law of the Sea (2013), *The M/V "Louisa" (Saint Vincent and the Grenadines v. Kingdom of Spain)*, Declaration of Judge Paik, Case No. 18, 28 May 2013, para. 28.

31. Judge Cot

32. International Tribunal for the Law of the Sea (2010a), *M/V "Louisa" (Saint Vincent and the Grenadines v. Kingdom of Spain)*, Provisional Measures, Dissenting Opinion of Judge Cot, Case No. 18, 23 December 2010, para. 21.

33. Judge Wolfrum

دریانوردی نیست.^{۳۴} اما دولت ایتالیا در استناد به رویه سابق دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای مرتکب قیاس مع‌الفارق شد. این استدلال‌ها در موضع خود صحیح و معتبر هستند، منصرف از اینکه برخی از استدلال‌ها در محاکم بین‌المللی متعلق به اقلیت قضات و برخی متعلق به اکثریت قضات هستند. نظریه اکثریت قضات در یک پرونده ملاک عمل و تعیین‌کننده است، هرچند که در همان پرونده نظر مخالف نیز وجود داشته باشد. نظر مخالف، تأثیری در تصمیم اکثریت در همان پرونده برجای نگذاشته است، چه برسد به اینکه در سایر پرونده‌ها تأثیرگذار باشد. البته این به معنای بی‌تأثیر بودن رویه سابق در پرونده‌های آتی نیست اما این کارکرد در این پرونده مفقود است.

آزادی دریانوردی و تجارت قانونی کشتی نوراستار در نتیجه اعمال صلاحیت دولت ایتالیا نقض^{۳۵} و اعمال مقررات داخلی دولت ساحلی بر فعالیت‌های کشتی نوراستار و خدمه آن منجر به نقض مقررات ماده ۸۷ کنوانسیون شده است.^{۳۶} اما دولت ایتالیا مدعی است صدور حکم توقیف و اجرای آن زمانی بود که کشتی نوراستار در آب‌های سرزمینی دولت اسپانیا لنگر انداخته بود. به اعتقاد دولت ایتالیا، مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون در این شرایط موضوعیت ندارد. زمینه نقض مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون با استقرار کشتی در آب‌های سرزمینی دولت اسپانیا منتفی است.^{۳۷} مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون از منظر دولت ایتالیا مانع از اعمال قوانین دولت ساحلی در توقیف کشتی به هنگام حضور در آب‌های سرزمینی نیست، هرچند کشتی در فرض عدم توقیف، قصد ورود به آب‌های آزاد را داشته باشد یا در آب‌های سرزمینی دولت ثالث توقیف شود. دولت ساحلی با آگاهی از اینکه کشتی در آب‌های سرزمینی آن دولت نیست، از دولت اسپانیا خواست که کشتی را در آب‌های سرزمینی خود توقیف کند، حال آنکه فعالیت اصلی کشتی نوراستار در آب‌های آزاد بود. این موضع‌گیری بدین معناست که عنصر مادی جرم کشتی نوراستار در دریاهای آزاد بود، کما اینکه دادگاه دولت ایتالیا نیز نتیجه مشابهی گرفته بود، مبنی بر اینکه قبل از اثبات مسئولیت خدمه کشتی باید محل وقوع جرم مشخص شود. اگر جرم قاچاق سوخت و فرار مالیاتی خارج از آب‌های سرزمینی صورت گرفته باشد نمی‌توان آن را در دادگاه‌های دولت ایتالیا تعقیب و محاکمه کرد. با وجود این، دولت ایتالیا همچنان در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای اصرار به وقوع جرم در قلمرو

34. International Tribunal for the Law of the Sea (2010b), *M/V "Louisa" (Saint Vincent and the Grenadines v. Kingdom of Spain)*, Provisional Measures, Dissenting Opinion of Judge Wolfrum, Case No. 18, 23 December 2010, para. 22.

35. Mirko Forti, "International Tribunal for the Law of the Sea, Case 25, the *M/V "Norstar" Case (Panama v Italy)*, a Brief Commentary on the Judgment on Preliminary Objections", *Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy*, Vol. 2(1), 2017, pp. 182-186, p. 182.

36. International Tribunal for the Law of the Sea (2018), *The M/V "Norstar" Case (Panama v. Italy)*, Reply of the Republic of Panama, 28 February 2018, para. 106.

37. *The M/V "Norstar" Case, op.cit.*, para. 206.

آب‌های سرزمینی دولت ساحلی دارد.^{۳۸} موضع این دولت برخلاف واقعیتی است که در دادگاه متبوع آن دولت رسیدگی شد و فرامرزی بودن فعالیت کشتی نوراستار به اثبات رسید. از طرف دیگر، توقیف کشتی در دریاهای آزاد از سوی دولت ساحلی با ممنوعیت ماده (۸۷) کنوانسیون مواجه است. بنابراین دولت ایتالیا صبر کرد تا کشتی وارد آب‌های سرزمینی شود تا اعمال صلاحیت آن دولت با مانع مقررات ماده (۸۷) کنوانسیون روبه‌رو نشود. دولت ایتالیا هم اذعان دارد که توقیف کشتی در آب‌های سرزمینی دولت اسپانیا برای عدم نقض مقررات ماده (۸۷) کنوانسیون در شرایط توقیف کشتی در آب‌های آزاد صورت گرفت.^{۳۹} اگر دولت ساحلی کشتی را در آب‌های سرزمینی دولت ثالث توقیف نمی‌کرد، کشتی وارد آب‌های آزاد می‌شد و توقیف کشتی مشمول نقض مقررات ماده (۸۷) کنوانسیون می‌شد. این رویکرد از دفاعیات نماینده دولت ایتالیا در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها قابل استنباط است.

نماینده دولت ایتالیا در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها استدلال می‌کند که اگر قرار توقیف کشتی در دریاهای آزاد اجرا می‌شد، نتیجه‌اش مداخله در آزادی دریانوردی کشتی حامل پرچم دولت خارجی می‌بود. مفهوم مخالف این است که صدور قرار توقیف کشتی و اجرای آن در آب‌های سرزمینی دولت اسپانیا، مداخله در آزادی دریانوردی کشتی نوراستار نبود. بنابراین با توقیف کشتی نوراستار در آب‌های سرزمینی دولت ثالث، مقررات ماده (۸۷) کنوانسیون نقض نشده است. اما این استدلال، در جایی که آزادی دریانوردی در سایر مناطق دریایی نیز جریان دارد، سطحی و غیرقابل قبول است. دادستان ایتالیا قرار توقیف کشتی را تقاضا کرد اما به دلیل استقرار کشتی نوراستار در آب‌های سرزمینی دولت اسپانیا، اجرای قرار توقیف کشتی از مقامات قضایی دولت اسپانیا تقاضا شد. این رویکرد حاکی از قصد دادستان بر اجرای قرار توقیف کشتی در آب‌های ساحلی دولت اسپانیا است چرا که اگر دولت ایتالیا قصد توقیف کشتی را در دریاهای آزاد می‌داشت، نیازی به همکاری مقامات قضایی دولت اسپانیا نبود. البته صرف احتمال اجرای قرار توقیف کشتی در دریاهای آزاد، نشانه‌ای بر غیرقانونی بودن عملکرد دادستان در سایر حوزه‌ها نیست چون توقیف کشتی در دریاهای آزاد هم در موارد خاص، برابر مقررات ماده ۱۱۱ کنوانسیون مجاز است. دادستان نیز در قرار توقیف کشتی، به مقررات ماده ۱۱۱ کنوانسیون راجع به تعقیب فوری در دریاهای آزاد نیز اشاره کرد تا در صورت لزوم، مدنظر دولت اسپانیا قرار گیرد؛ حال آنکه دولت اسپانیا حسب شرایط، فوری کشتی را در دریاهای آزاد تعقیب نکرد^{۴۰} و دولت پاناما هم معترض این مسئله نیست. با وجود این حتی اگر دادستان ایتالیا تعقیب فوری کشتی نوراستار را به گارد ساحلی دستور می‌داد،

38. International Tribunal for the Law of the Sea (2017b), *The M/V "Norstar" Case (Panama v. Italy)*, Counter-Memorial, Case No. 25, 11 Oct. 2017, para. 135.

39. *The M/V "Norstar" Case*, 2019, para. 255.

40. *Ibid.*, para. 256.

این مسئله نیز اشکالی نداشت، چرا که کشتی نوراستار از این منظر، قوانین و مقررات دولت ساحلی را نقض کرده است. از این رو گزینه تعقیب فوری کشتی نوراستار از آب‌های سرزمینی دولت ساحلی تا دریاهای آزاد نیز در اختیار دادستان بود هرچند از آن استفاده نشد.

مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون از منظر دولت ساحلی مربوط به زمانی است که کشتی در آب‌های آزاد توقیف شود که در ارتباط کشتی نوراستار این‌طور نبود. اما دولت پاناما معتقد است که مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون، مانع از توسعه کارکرد قوانین و مقررات گمرکی دولت ساحلی به دریاهای آزاد است. مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون، دولت ساحلی را از تسری قوانین و مقررات گمرکی به دریاهای آزاد منع کرده است؛^{۴۱} لذا قوانین گمرکی دولت ساحلی نباید بر کشتی خارجی در دریاهای آزاد اعمال شود. اعمال قوانین داخلی دولت ایتالیا بر فعالیت‌های کشتی نوراستار و رفتارهای خدمه آن، نقض مقررات ماده ۸۷ کنوانسیون است.^{۴۲} دولت ایتالیا در نتیجه‌گیری خود از توقیف و عدم نقض مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون، به این مقدمات اشاره نکرد. دو اشکال همچنان به این رویکرد وارد است. اول اینکه ارتکاب عنصر مادی در دریاهای آزاد، موجد اعمال صلاحیت دولت ساحلی بعد از ورود کشتی به آب‌های سرزمینی آن دولت یا دولت اسپانیا از طریق نیابت قضایی نمی‌شود. اطلاق صلاحیت دولت صاحب پرچم کشتی در دریاهای آزاد شامل این مورد نیز هست. دولت ساحلی یا بندری^{۴۳} نمی‌تواند با اعمال صلاحیت پس از دسترسی به کشتی در آب‌های سرزمینی خویش یا دولت ثالث، اطلاق صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم بر امور کشتی حامل پرچم در دریاهای آزاد را زیر پا بگذارد. دوم اینکه مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون بر جواز برخورداری کشتی‌ها از آزادی دریانوردی منحصر به زمانی نیست که آن‌ها در دریاهای آزاد هستند. این مانع در زمان حضور آن‌ها در آب‌های سرزمینی همچنان پیش روی دولت ساحلی است، اگر مقدمات آن فراهم نباشد. بر این اساس، مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون با صدور حکم توقیف کشتی از سوی دولت ایتالیا نقض شده است، هرچند قبل از ورود مجدد آن به آب‌های آزاد توقیف شده باشد. آزادی دریانوردی فقط به معنای دریانوردی در آب‌های آزاد نیست بلکه حق دستیابی به آب‌های آزاد را نیز دربرمی‌گیرد. رویه دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای مؤید این تفسیر است. آزادی دریانوردی برحسب رویه دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری شامل آزادی حرکت کشتی، آزادی ورود به بندر، آزادی بارگیری و تخلیه بار، آزادی جابه‌جایی کالا و مسافر است؛^{۴۴} لذا حق آزادی

41. International Tribunal for the Law of the Sea (2017a), *The M/V "Norstar" Case (Panama v. Italy)*, Memorial of the Republic of Panama, Case No. 25, 11 April 2017, para. 87.

42. International Tribunal for the Law of the Sea (2018), *The M/V "Norstar" Case (Panama v. Italy)*, Reply of the Republic of Panama, 28 February 2018, para. 106.

۴۳. دولت بندری معمولاً همان دولت ساحلی است ولی دولت ساحلی الزاماً و همیشه دارای بندر نیست.

44. Permanent Court of International Justice (1934), *Oscar Chinn Case (Britain v. Belgium)*, Judgment, 12 December 1934, para. 65.

دریانوردی کشتی نوراستار بر اساس مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون نه تنها در شرایط حضور در دریاهای آزاد، بلکه در کل مسیر به سوی دریاهای آزاد نیز محفوظ است. لذا کشتی‌ها در بندر نیز از همان حقوق و آزادی‌های آب‌های آزاد برخوردارند.^{۴۵}

۲. اصل آزادی دریانوردی و اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم

عدم مداخله در دریانوردی کشتی خارجی در دریاهای آزاد، ناشی از برابری حاکمیت دولت‌ها و انحصاری بودن صلاحیت دولت صاحب پرچم در امور کشتی حامل پرچم در دریاهای آزاد است. اما این قاعده نسبی و تابع استثنائاتی است که در حقوق بین‌الملل عرفی و مقررات کنوانسیون و دیگر مقررات مرتبط به آن تصریح شده است. یکی از این محدودیت‌ها تابع مفهوم امنیت^{۴۶} دریاهای آزاد است که به موجب آن به کشتی‌های جنگی تمام دولت‌ها در حقوق بین‌الملل عرفی اجازه داده شده است تا در موارد مشکوک از مسئول کشتی خصوصی تقاضا کنند که مدارک مستند استفاده از

۴۵. رویکرد دیوان دریاها در پرونده لوئیزا متفاوت از این وضعیت است، ولی شرایط حاکم بر این پرونده باعث این تفاوت شده است. دیوان دریاها در این پرونده استدلال کرد که توقیف کشتی در بندر دولت اسپانیا از موانع اعمال اصل آزادی دریانوردی کشتی موصوف به سوی دریاهای آزاد است. آزادی دریانوردی به دریاهای آزاد و منطقه انحصاری اقتصادی (ن.ک: ماده ۵۸ کنوانسیون) اختصاص دارد؛ لذا کشتی خارجی بر اساس ماده ۸۷ کنوانسیون حق دارد از آزادی دریانوردی برخوردار باشد، ولی توقیف آن در دریای سرزمینی از موانع اصلی آزادی دریانوردی به سوی دریاهای آزاد است (The M/V "Louisa", 2013, para. 109). اما وجه تمایز این پرونده با پرونده نوراستار در ادعای استفاده از حق آزادی دریانوردی بعد از توقیف کشتی در دریای سرزمینی است، در حالی که منشأ توقیف کشتی لوئیزا در دریای سرزمینی و بر اساس اعمال صلاحیت دولت ساحلی اسپانیا، قانونی و در راستای اعمال قوانین کیفری دولت اسپانیا و منطبق با مقررات کنوانسیون حقوق دریاها ارزیابی شده است. آلوده‌کننده بودن کشتی لوئیزا در دریای سرزمینی و ادعای حفاظت از محیط‌زیست دریاها باعث توقیف موقت آن تا زمان رفع اشکال شده است. بر این اساس، کشتی موصوف، قابلیت دریانوردی ایمن را نداشت. این رویکرد متکی بر مواد ۲۲۶ و ۲۲۷ کنوانسیون است. لذا دیوان دریاها در آن پرونده نتیجه می‌گیرد که کشتی موصوف برای ترک بندر با شرایط ناایمن نمی‌تواند به مقررات ماده ۸۷ کنوانسیون و اصل آزادی دریانوردی استناد کند. اگر کشتی خارجی شرایط اولویت‌دار دیگری را مخدوش نکرده باشد این وضعیت به تنهایی به معنای فقدان اصل آزادی دریانوردی آن در بندر یا دریای سرزمینی دولت ساحلی نیست. بر این اساس، اتکای دولت ایتالیا به رویکرد دیوان دریاها در پرونده لوئیزا و استفاده از آن برای توجیه عملکرد خویش در توقیف کشتی نوراستار، مع‌الفارق و مردود است چرا که هر توقیف کشتی در دریای سرزمینی، در جایی که برای توقیف کشتی، مبنای حقوقی و اولویت‌داری وجود نداشته باشد به معنای عدم نقض اصل آزادی دریانوردی نیست. لذا توقیف کشتی بدون مبنای حقوقی از موجبات نقض اصل آزادی دریانوردی است، هرچند که توقیف کشتی در دریای سرزمینی و با تصور فقدان حاکمیت اصل آزادی دریانوردی کشتی‌های خارجی در دریای سرزمینی باشد. دیوان دریاها در این پرونده نیز استدلال و قیاس دولت ایتالیا را به دلیل مشابه نمی‌پذیرد (The M/V "Norstar" Case, 2019, para. 149).

۴۶. ن.ک: ضیاء‌الدین مدنی؛ «جنوبگان و مقوله امنیت در نظم حقوقی بین‌المللی هزاره سوم: الگوی برتر حقوق بین‌الملل در پایبندی به تعهدات و ایجاد ضمانت‌های اجرایی مؤثر»، *مجله حقوقی بین‌المللی*، سال سی‌وششم، شماره ۶۰ بهار و تابستان ۱۳۹۸، ص ۱۳۷.

پرچم برافراشته بر کشتی را به آن‌ها نشان دهند^{۴۷} تا زمینه مشورت با دولت صاحب پرچم ادعا شده برای احراز صحت مدارک فراهم شود. وقوع جرایم در دریاهای آزاد به صورت غیرمستقیم بر امنیت داخلی کشورها تأثیرگذار است.^{۴۸} این وضعیت در ارتباط با کشتی‌های فاقد پرچم یا پرچم‌های مصلحتی یا کشتی‌هایی که مدارک ارائه نمی‌کنند یا مدارکشان جعلی است، باعث جواز ورود به کشتی و حق بازدید از آن است تا محموله غیرمجاز نداشته باشد.^{۴۹} گاهی دیده شده است که کشتی به جای اینکه از پرچم قانونی خود استفاده کند، برای وانمودکردن عدم صلاحیت کشوری که باید پرچم آن را حمل کند، پرچم دیگری را حمل می‌کند تا نزد مقامات دولت صاحب پرچم وانمود کند که تابع پرچم دیگری است و مقامات دولت صاحب پرچم آن واجد صلاحیت و بازرسی آن در دریاهای آزاد نیستند. بر این اساس، کشتی مجاز به حمل پرچم دولت (الف)، پرچم دولت (ب) را حمل می‌کند تا نزد مقامات دولت (الف) وانمود کرده باشد که از صلاحیت آن دولت خارج است و بدین جهت دولت (الف) در موارد مقتضی حق بازرسی محموله آن را ندارد. این وضعیت از موجبات نگرانی دول ساحلی و بندری، در زمانی خواهد بود که با شرایط مشابه روبه‌رو شوند. اما اختیارات و صلاحیت‌های در نظر گرفته شده برای هر یک از دول ساحلی و بندری در کنوانسیون، مانع از آزادی عمل مطلق است.

اعمال صلاحیت از سوی دولت‌ها در حقوق دریاها با توجه به نقش اختصاص یافته به آن‌ها، ذیل مفاهیم دولت صاحب پرچم، دولت ساحلی، دولت بندری و دولت متبوع قابل اعمال است؛^{۵۰} با این تفاوت که اعمال صلاحیت قضایی یا انضباطی دولت متبوع فرمانده کشتی یا خدمه کشتی به منظور آزادی کشتی یا رفع بازداشت از ارشد یا خدمه نیست.^{۵۱} تکلیف به آزادی کشتی یا رفع بازداشت فوری از خدمه، در جایی که دولت ساحلی مجاز به اعمال صلاحیت باشد، متعلق به آن دولت است. اما این شرایط در همه موارد صادق نیست و در اکثر موارد با صلاحیت دولت صاحب پرچم تداخل دارد. صلاحیت سنتی دولت ساحلی در قلمرو زمینی، آبی و هوایی، و صلاحیت دولت صاحب پرچم در قلمرو دریاهاست. با وجود این، صلاحیت دولت صاحب پرچم، نزدیک‌ترین مفهوم به صلاحیت سنتی دولت‌هاست چون کشتی در ارتباط با صلاحیت دولت صاحب پرچم، تا زمانی که

47. Robert Jennings and Arthur Watts, *Oppenheim's International Law*, 2008, 9th ed., London, Longman, p. 737.

48. عرفانی، محمود و نسرین حیدرزاده؛ «اصل آزادی دریاها و بررسی صلاحیت کشورها در امور امنیتی - انتظامی، مطالعه موردی دزدی دریایی و قاچاق مواد مخدر و روان‌گردان‌ها»، *فصلنامه مطالعات بین‌المللی پلیس*، دوره ۵، شماره ۱۷، ۱۳۹۳، ص ۱۰۹.

49. Rob McLaughlin, "Authorizations for Maritime Law Enforcement Operations", *International Review of the Red Cross*, Vol. 98(2), 2016, pp. 465-490, p. 487.

۵۰. ماده (۱) ۹۷ کنوانسیون.

۵۱. ن.ک: ماده ۲۹۲ کنوانسیون.

در دریاها شناور است و پرچم آن دولت را حمل می‌کند، بخشی از سرزمین آن دولت تلقی می‌شود. ماده ۹۲ کنوانسیون، حاکی از صلاحیت مطلق دولت صاحب پرچم در امور کشتی حامل پرچم در دریاهای آزاد است. حدود صلاحیت دولت صاحب پرچم مبتنی بر مقررات ماده ۹۴ کنوانسیون است. در ابتدا تصور می‌شود که صلاحیت دولت صاحب پرچم، حسب مقررات داخلی آن دولت است اما از مقررات ماده (۵) ۹۴ کنوانسیون این طور استنباط می‌شود که صلاحیت دولت صاحب پرچم علاوه بر مقررات کنوانسیون، حسب مقررات بین‌المللی مصوب سازمان بین‌المللی کار^{۵۲} و سازمان بین‌المللی دریایی^{۵۳} است. بر این اساس، صلاحیت و کنترل دولت صاحب پرچم شامل امور اداری، فنی و اجتماعی کشتی حامل پرچم است. تضمین ایمنی کشتی در دریا بر عهده دولت صاحب پرچم است که با نظارت بر فرایند ساخت، تجهیزات و قابلیت دریانوردی آن شروع می‌شود و با اداره کشتی، شرایط کاری و آموزش ارشد و خدمه استمرار می‌یابد و با استفاده از علائم، حفظ ارتباطات و جلوگیری از تصادفات تکمیل می‌شود.^{۵۴}

صلاحیت دولت صاحب پرچم، قدیمی‌ترین نوع صلاحیت در دریاهاست. حمل پرچم بر اساس تابعیتی است که دولت صاحب پرچم به کشتی می‌دهد. پس از این مرحله، کشتی و هر آنچه در آن است تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم قرار می‌گیرد. بر این اساس، صلاحیت دولت صاحب پرچم شامل کشتی، خدمه، مأمورین و ارشد آن است. چه بسا صلاحیت دولت صاحب پرچم، با ملیت ارشد، مأمورین و خدمه کشتی ارتباطی نداشته باشد. ملیت متفاوت ارشد، مأمورین و خدمه از ملیت دولت صاحب پرچم، تا زمانی که آن‌ها در کشتی حضور دارند و تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم هستند باعث اعمال صلاحیت دولت متبوع ارشد، مأمورین یا خدمه نیست مگر اینکه دولت صاحب پرچم از اعمال صلاحیت بر این افراد چشم‌پوشی یا به تعقیب و محاکمه صوری آن‌ها اکتفا کند. در صورتی که جرم ارتكابی ارشد یا خدمه کشتی بسیار مهم باشد، دولت متبوع آن‌ها همچنان صلاحیت تعقیب و رسیدگی به جرایم آن‌ها را دارد. این نوع صلاحیت، ذیل مفهوم اصل صلاحیت شخصی و ارتباط سیاسی فرد با دولت متبوع است. اما اگر دولت متبوع خدمه، ارشد یا مأمورین کشتی، همان دولت ساحلی باشد که در صدد است توأمان بر خدمه و کشتی حامل آن‌ها در دریاها اعمال صلاحیت کند، این وضعیت مجوز اعمال صلاحیت بر کشتی نیست. اگرچه صلاحیت دولت ساحلی بر اتباع خویش با رعایت محدودیت‌هایی مفروض است، این مسئله در هیچ شرایطی مجوز اعمال صلاحیت دولت ساحلی بر کشتی نیست، هرچند که دولت ساحلی مدعی باشد اتباع آن دولت در پوشش خدمه، از کشتی برای ارتكاب جرم استفاده و مقاصد خود را دنبال کرده‌اند چون شخصیت

52. International Labour Organisation, ILO.

53. International Maritime Organisation, IMO.

۵۴. ن.ک: ماده (۳) ۹۴ کنوانسیون.

حقوقی کشتی، مستقل از خدمه و وابسته به دولت صاحب پرچم است که در این مورد متفاوت از دولت ساحلی است. این قاعده شامل خدمه هم می‌شود اما با شرایط پیش‌گفته، قابل تفکیک و بازگشت به دولت متبوع آن‌هاست.

با وجود این، اعمال صلاحیت دولت ساحلی در موارد دیگر بر اساس مقررات ماده (۲) ۱۹ کنوانسیون، مفروض و شامل مواردی است که تخلف از چارچوب عبور بی‌ضرر کشتی خارجی در دریای سرزمینی است، با اینکه صلاحیت دریایی دولت ساحلی متفاوت از صلاحیت آن دولت در قلمرو زمینی است. حق عبور بی‌ضرر سایر کشتی‌ها به نحو ممتد و سریع در دریای سرزمینی دولت ساحلی، وجه اختلاف صلاحیت زمینی و دریایی دولت ساحلی است، هرچند دولت ساحلی در مدیریت آن‌ها و جلوگیری از تردد کشتی‌های فاقد شرایط عبور بی‌ضرر، دارای صلاحیت باشد. دولت ساحلی به نحو مطلق می‌تواند از ورود اتباع به قلمرو زمینی جلوگیری کند اما در دریای سرزمینی برای ورود و تردد بی‌ضرر کشتی‌های خارجی چنین اختیاری ندارد. اجازه ورود کشتی‌های خارجی حسب شرایط به دریای سرزمینی، از تکالیف دولت ساحلی و از حقوق دول خارجی است. این تکلیف و حقوق، بخشی از قواعد عرفی حقوق بین‌الملل دریاها و برای تمام دول ساحلی الزام‌آور است، هرچند آن‌ها عضو کنوانسیون نباشند. از این حیث، اعمال صلاحیت فراسرزمینی الزاماً به معنای مداخله در آزادی دریانوردی کشتی‌های خارجی نیست. اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت ساحلی با ممنوعیت مواجه است، حتی اگر منتهی به توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن نشود. البته نقض مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون متوجه شرایطی است که مداخله‌ای در آزادی دریانوردی کشتی خارجی صورت گیرد، اعم از اینکه چنین مداخله‌ای با اعمال صلاحیت فراسرزمینی یا غیر آن باشد. توقیف کشتی یا بازداشت خدمه آن، جلوه‌ای از این مداخله است. بر این اساس، حق دولت ساحلی بر توقیف کشتی باید منطبق با آموزه‌های حقوق بین‌الملل باشد. در غیر این صورت، پرواضح است که اقدام خودسرانه دولت ساحلی ارزیابی خواهد شد.

اگر فعالیت سوخت‌رسانی کشتی خارجی از دریاهای آزاد به دریای سرزمینی دولت ساحلی یا ثالث بسط نیافته باشد، دیگر صرف برگشت کشتی خارجی به دریای سرزمینی موجد صلاحیت برای آن دولت ساحلی یا ثالث نیست. عدم ایجاد صلاحیت برای دولت ساحلی یا دولت ثالث در این شرایط، زمینه را برای نقض حق آزادی دریانوردی کشتی خارجی فراهم می‌کند، هرچند که آزادی دریانوردی کشتی در دریای سرزمینی سلب شده باشد. توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن از موجبات سلب و نقض حق آزادی دریانوردی کشتی خارجی است، اعم از اینکه این اتفاق برای آن در دریای سرزمینی یا در دریاهای آزاد رخ داده باشد. این وضعیت با اعمال حاکمیت دولت ساحلی در دریای سرزمینی منافات ندارد. دولت ساحلی مجاز به اعمال حاکمیت در دریای سرزمینی است. کشتی خارجی حق دریانوردی در این منطقه را ندارد، مگر اینکه چنین مجوزی در کنوانسیون یا

قواعد حقوق بین الملل وجود داشته باشد. تفسیر آزادی دریانوردی به عنوان حق ترک بندر و دسترسی به دریاهای آزاد با رژیم حقوقی حاکم بر دریای سرزمینی در تعارض است. بر این اساس، نظریه دولت صاحب پرچم مبنی بر اینکه حق آزادی دریانوردی شامل حق دریانوردی به سوی دریاهای آزاد است یا اینکه کشتی در بندر دولت ساحلی نیز واجد چنین حقی است، در دیوان بین المللی حقوق دریاها در این پرونده مردود اعلام شد.^{۵۵} این وضعیت، جلوه‌ای از رعایت مقتضی حقوق دولت ساحلی در دریای سرزمینی یا بندرهای آن دولت است که همه دولت‌ها و کشتی‌های حامل پرچم باید آن را مدنظر قرار دهند.

اما این وضعیت نباید مستمسک دول ساحلی در نقض حقوق کشتی‌های خارجی قرار گیرد، چون کنوانسیون چنین مجوزی را به آن‌ها نداده است، هرچند دولت‌های بندری برخلاف این محدودیت عمل می‌کنند. آن‌ها کشتی خارجی را قبل از ورود به بندر و بعد از خروج از آن بازرسی می‌کنند.^{۵۶} اما این بازرسی بنا به قاعده دیگری است که ناشی از سیاست دولت بندری مسئولانه^{۵۷} در ارتباط با شیلات غیرقانونی و کشتی‌های صیادی است و شامل همه موارد نمی‌شود. لزوم رعایت تعادل میان منافع دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم، یکی از موارد ضروری در این ارتباط است. برقراری تعادل میان اعمال صلاحیت دولت ساحلی و منافع دولت صاحب پرچم در گرو سه معیار ضرورت، توجیه منطقی و تناسب است.^{۵۸} هرچند دیوان بین المللی حقوق دریاها در پرونده نوراستار، دریانوردی در دریای سرزمینی را برخلاف رویه سابق، ذیل مفهوم اصل آزادی دریانوردی قرار نمی‌دهد، این به معنای نادیده گرفتن حق اعمال حاکمیت دولت صاحب پرچم بر امور کشتی حامل پرچم، خارج از مقررات کنوانسیون نیست. واگذاری برخی صلاحیت‌ها به دولت ساحلی ذیل مفهوم حق عبور بی‌ضرر، حق عبور بی‌ضرر کشتی خارجی در دریای سرزمینی و منطقه نظارت در چارچوب مقررات کنوانسیون نیز تابع اصل عدم مداخله در امور کشتی حامل پرچم دولت خارجی است مگر در حدی که ضرورت، توجیه منطقی و تناسب ایجاب کند. این وضعیت ناشی از تحدید حدود بر اساس مقررات کنوانسیون و بایسته‌های حقوق بین الملل عرفی و قواعد حاکم بر آن است.^{۵۹} برخی از این موارد در کنوانسیون تشریح شده‌اند اما برخی دیگر که در کنوانسیون نیستند در رویه قضایی دیوان بین المللی حقوق دریاها یا دیوان بین المللی دادگستری شکل گرفته‌اند. از جمله اینکه عبور

55. *The M/V "Norstar" Case*, 2019, para. 221.

56. Arron N. Honniball, "The Exclusive Jurisdiction of Flag States: A Limitation on Pro-active Port States?", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 31, 2016, pp. 499-530, p. 500.

57. Responsible Port States

58. James Harrison, "Safeguards against Excessive Enforcement Measures in the Exclusive Economic Zone – Law and Practice", in Henrik Ringbom, *Jurisdiction over Ships Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Publications on Ocean Development, Vol. 80, 2015, Brill, Nijhoff, pp. 217-248, p. 218.

۵۹. صابرزاد علویان، علی و مرتضی نجفی اسفاد؛ «اصل تناسب در تحدید حدود مناطق دریایی از منظر رویه قضایی بین المللی»، *فصلنامه مطالعات حقوق عمومی*، دوره ۴۹، شماره ۱، ۱۳۹۸، ص ۱۶۰.

ترانزیتی و عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی، جلوه‌ای از آزادی دریانوردی هستند.^{۶۰} این گستره در پرونده نوراستار نیز توسعه یافته و شامل سوخت‌رسانی هم شده و با اعمال صلاحیت دولت ساحلی گره خورده است.

۳. ممنوعیت اعمال صلاحیت دولت ساحلی بر کشتی خارجی

دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای ارتباط میان مواد (۱) ۸۷ و ۹۲ کنوانسیون را در زمان ارزیابی مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون در پرونده نوراستار محفوظ و از اختیارات خود تلقی می‌کند،^{۶۱} هرچند ماده ۹۲ کنوانسیون در این پرونده مدنظر دولت پاناما نیست. دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای ادعای نقض حق آزادی دریانوردی را از زاویه ماده ۹۲ کنوانسیون بررسی می‌کند. در حالی که طرفین دعوا قبول دارند که صلاحیت امور کشتی خارجی در دریاهای آزاد بر عهده دولت صاحب پرچم است، دیوان ملاک نقض مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون را در گرو مقررات ماده ۹۲ کنوانسیون شناسایی می‌کند و نتیجه می‌گیرد اعمال صلاحیت سایر دولت‌ها (به‌جز دولت صاحب پرچم) بر امور کشتی خارجی در محدوده مقررات کنوانسیون و دیگر معاهدات بین‌المللی مجاز، و مازاد بر آن با ممنوعیت شدید مواجه است. آزادی دریانوردی کشتی خارجی زمانی محقق است که دولت ساحلی از هیچ طریقی مانع از دریانوردی آن نشود. هرچند دولت ایتالیا ادعا می‌کند که با اعمال صلاحیت فراسرزمینی مانع از آزادی دریانوردی کشتی خارجی نشده است، صرف اعمال صلاحیت فراسرزمینی آن دولت، مانع از آزادی دریانوردی نوراستار است چون اعمال حاکمیت دولت‌ها در دریاهای آزاد ممنوع است و اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت ساحلی در دریاهای آزاد، جلوه‌ای از اعمال حاکمیت در دریاهای آزاد است. سوخت‌رسانی کشتی خارجی در دریاهای آزاد و ابعاد مجاز یا غیرمجاز آن نیز در این حوزه قرار می‌گیرد و ذیل صلاحیت دولت صاحب پرچم آن است.

در پرونده نوراستار، قضات با تأکید مجدد به رویه سابق دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در قضیه ویرجینیاجی و در نظریه مشورتی راجع به مسئولیت و تعهدات دولت‌ها در ارتباط با فعالیت‌ها در منطقه^{۶۲} استدلال می‌کنند که ماده ۱ پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل در ارتباط با مسئولیت بین‌المللی دولت^{۶۳} واجد آموزه‌های حقوق بین‌الملل عرفی است.^{۶۴} این وضعیت ناشی از نگرانی

60. Sam Bateman, "Some Thoughts on Australia and the Freedoms of Navigation", *Security Challenges Journal*, Vol. 11(2), 2015, pp. 57-67, p. 60.

61. *Ibid.*, para. 218.

62. International Tribunal for the Law of the Sea (2011), *Responsibilities and Obligations of States with Respect to Activities in the Area*, Advisory Opinion, Case No. 17, 1 February 2011, para. 194.

63. ن.ک: کمیسیون حقوق بین‌الملل سازمان ملل متحد؛ مسئولیت بین‌المللی دولت؛ متن و شرح مواد کمیسیون حقوق بین‌الملل، چاپ دهم، ترجمه: علیرضا ابراهیم‌گل، شهر دانش، ۱۳۹۷، ص ۱۵.

64. *The M/V "Norstar" Case*, 2019, para. 317.

دولت‌ها از مفهوم و گستره حق آزادی دریانوردی است که با نظم بین‌المللی درهم آمیخته است.^{۶۵} بر این اساس، دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن را جلوه‌ای از نقض مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون ارزیابی می‌کند.^{۶۶} حق آزادی دریانوردی مقرر در ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون از حقوق دولت صاحب پرچم نورااستار است که با اجرای قرار توقیف کشتی و بازداشت خدمه از سوی دولت اسپانیا به درخواست دولت ایتالیا نقض شد، در حالی که دولت ایتالیا از اعمال صلاحیت در این شرایط منع شده بود. مسئولیت نقض حق آزادی دریانوردی کشتی نورااستار بر عهده دولت ساحلی متقاضی توقیف کشتی و بازداشت خدمه است، هرچند آن دولت در این امر مباشرت نداشته است. دولت اسپانیا در نتیجه کنوانسیون اروپایی معاضدت قضایی در امور کیفری تابع اوامر قضایی دولت ساحلی قرار گرفته است. این وضعیت نافی مسئولیت دولت متقاضی نیست که از طریق دولت ساحلی اعمال صلاحیت قضایی کرده است. اعمال صلاحیت قضایی دولت ایتالیا راجع به سوخت‌رسانی کشتی نورااستار، متکی به رسیدگی‌های محاکم آن دولت بود که از طریق دولت اسپانیا به اجرا گذاشته شد. اما دولت ایتالیا مدعی شد که صدور حکم توقیف و تقاضای اجرای آن منجر به اخلال در حق آزادی دریانوردی نورااستار نشده بود. بر فرض اینکه اقدامات دولت ایتالیا جلوه‌ای از اعمال صلاحیت فراسرزمینی آن دولت باشد، باز هم نمی‌توان نقض مقررات ماده ۸۷ کنوانسیون را به‌صرف آن استنباط کرد. جلوگیری از دسترسی کشتی نورااستار به دریاهای آزاد از این منظر خودسرانه نبود.

دفاعیات دولت ایتالیا در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در حالی است که اطلاق مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون، مانع از اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت ساحلی بر کشتی نورااستار است چرا که اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت ساحلی با اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم تداخل دارد. صدور قرار توقیف کشتی نورااستار و تقاضای اجرای آن از دولت اسپانیا منجر به اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت ایتالیا شد اما قرار توقیف کشتی به‌خاطر فعالیت سوخت‌رسانی کشتی خارجی در دریاهای آزاد بود. اگرچه دولت ایتالیا در دریاهای آزاد، مانع از فعالیت سوخت‌رسانی کشتی خارجی نشد، کما اینکه نمی‌توانست چنین کند، به‌محض برگشت کشتی به قلمرو دریای سرزمینی دولت هم‌جوار در صدد جبران این نقیصه در عملکرد خویش برآمد. دولت ایتالیا تصور کرد که با پهلوگرفتن کشتی خارجی در بندر دولت ثالث می‌تواند او را به‌خاطر فعالیت سوخت‌رسانی در دریاهای آزاد، بازخواست کند. لذا دولت اسپانیا را از طریق موافقت‌نامه همکاری قضایی مجاب کرد که قرار صادر از محاکم داخلی را مبنی بر توقیف کشتی و بازداشت خدمه کشتی خارجی پهلوگرفته در بندر آن دولت، به اجرا بگذارد. در این شرایط، دولت ایتالیا ادعا می‌کند که توسعه صلاحیت فراسرزمینی آن

65. Christian Wirth (2019), *op. cit.*, p. 485.

66. *The M/V "Norstar" Case*, 2019, para. 230.

دولت بدون مداخله در آزادی دریانوردی کشتی نواراستار منتهی به نقض مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون نشده بود. نتیجه این استدلال دولت ایتالیا این است که اگر توسعه قوانین دولت ساحلی به دریاهای آزاد، مانع از دریانوردی کشتی‌ها نشود در مفهوم مداخله در آزادی دریانوردی نیست. اما این استدلال با در نظر گرفتن چارچوب صلاحیت دولت ساحلی و صاحب پرچم در تعارض و با ممنوعیت مطلق مواجه است.

دولت ایتالیا از منظر دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای مدعی است که اعمال صلاحیت آن دولت به خاطر ارتکاب جرایم در قلمرو دریای سرزمینی و فعالیت سوخت‌رسانی در دریاهای آزاد بود.^{۶۷} از منظر دولت ایتالیا، مشروعیت توقیف کشتی باید بر اساس مقتضیات ماده ۸۷ کنوانسیون ارزیابی شود. اثبات یا عدم اثبات جرایم ارتكابی از سوی خدمه کشتی در این ارزیابی بی‌تأثیر است. از این رو مداخله دولت ساحلی در آزادی دریانوردی کشتی‌های خارجی به ظن ارتکاب جرم، همچنان مشروعیت دارد، هر چند خدمه بعدها از سوی محاکم آن دولت تبرئه و از کشتی رفع توقیف شود. دولت ایتالیا مدعی است که محاکم آن دولت، توقیف کشتی را غیرقانونی ارزیابی نکرده‌اند^{۶۸} اما به فرض که محاکم آن دولت اعلام کنند که توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن بر اساس قوانین داخلی دولت ساحلی صورت نگرفته است، این به معنای نقض الزامات حقوق بین‌الملل نیست. اگر دولت ایتالیا به خاطر تحقیقات منتهی به تبرئه متهمان آن، واجد مسئولیت بین‌المللی باشد، این به معنای مداخله در حقوق حاکمیتی دولت ساحلی در تحقیقات و تعقیب جرایم در مناطق دریایی است. اما تحقیقات و تعقیب اشخاص دخیل در جرایم ادعایی دولت ساحلی در دریای سرزمینی، مدنظر دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای نیست. اقدامات دولت ایتالیا در ارتباط با فعالیت‌های کشتی نواراستار در دریاهای آزاد، مدنظر دیوان بین‌المللی حقوق دریاهاست. برای نقض آزادی دریانوردی، نیازی به مداخله فیزیکی در امور کشتی خارجی نیست. از این رو بررسی هر نوع عملیاتی که باعث نقیصه‌ای در فعالیت کشتی خارجی در دریاهای آزاد شود، به‌عنوان مصداق نقض آزادی دریانوردی محتمل است مگر اینکه چنین عملیاتی به‌موجب دیگر مقررات کنوانسیون یا سایر معاهدات بین‌المللی توجیه شده باشد.

با وجود این، دولت ساحلی، برقراری ارتباط میان اعمال صلاحیت در مناطق دریایی با آزادی دریانوردی کشتی خارجی را قبول ندارد. دولت ایتالیا مدعی است که در ماده ۸۷ کنوانسیون، بحث از سرزمینی بودن یا فراسرزمینی بودن اعمال صلاحیت دولت ساحلی نیست تا برای ارزیابی نقض این مقررات، لزوم اثبات سرزمینی بودن یا فراسرزمینی بودن آن احساس شود. به بیان دیگر، برای ارزیابی نقض مقررات ماده ۸۷ کنوانسیون، نیازی به معیار فرامرزی بودن صلاحیت دولت ساحلی

67. *Ibid.*, para. 212.

68. *Ibid.*, para. 209.

نیست. اعمال صلاحیت سرزمینی یا فراسرزمینی دولت ساحلی، ارتباطی به نقض مقررات ماده (۸۷) کنوانسیون در ارتباط با آزادی دریانوردی ندارد. از این منظر در ماده ۸۷ کنوانسیون سخن از ممنوعیت مداخله در دریانوردی است که در پرونده حاضر اتفاق نیفتاده است، اعم از اینکه دولت ساحلی برای آن به اعمال صلاحیت سرزمینی یا فراسرزمینی پرداخته باشد. در عین حال که دولت ایتالیا معتقد است که آزادی دریانوردی در دریای سرزمینی مصداق ندارد، نظر دولت ایتالیا بر این اساس، مبنی ناکارآمدی ماده (۸۷) کنوانسیون در دریای سرزمینی است که از سوی قضاات دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در این پرونده رد می‌شود.^{۶۹}

برآیند رویکرد قضاات دیوان بین‌المللی حقوق دریاها این است که توقیف کشتی در راستای اعمال صلاحیت دولت ایتالیا منجر به نقض آزادی دریانوردی کشتی حامل پرچم دولت پاناما شده است. در نتیجه اعمال صلاحیت دولت ساحلی، امکان ورود و دریانوردی کشتی توقیف شده در آب‌های آزاد از بین رفته است، هرچند که کشتی در زمان توقیف در آب‌های سرزمینی دولت ثالث شناور بود. به بیان دیگر، توقیف کشتی در دریای سرزمینی، مانع آزادی دریانوردی کشتی و ورود کشتی خارجی به دریاهای آزاد شده است. اعمال صلاحیت دولت ساحلی بر امور کشتی خارجی در این منطقه همیشه ممنوع نیست، مشروط به اینکه رفتار کشتی خارجی و مبنای اعمال صلاحیت دولت ساحلی در دریای سرزمینی رخ داده باشد. اما در پرونده نورااستار، رفتارهای کشتی در دریاهای آزاد، مبنای توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن در دریای سرزمینی دولت ثالث بود. به‌صرف اینکه موقعیت جغرافیایی کشتی از دریاهای آزاد به دریای سرزمینی تغییر یافته است و دولت ساحلی در دریای سرزمینی حق اعمال صلاحیت بر امور کشتی خارجی را دارد، مجوزی برای دولت ساحلی و اعمال صلاحیت آن دولت به‌جای دولت صاحب پرچم نیست. انتقادی صلاحیت دولت ساحلی در این شرایط به این خاطر است که سوخت‌رسانی قاچاق در دریای سرزمینی آن صورت نگرفته و ارتکاب آن از سوی کشتی خارجی در دریاهای آزاد نیز در صلاحیت آن دولت نیست.

نتیجه

دولت پاناما در پرونده نورااستار مدعی است که آزادی دریانوردی کشتی حامل پرچم آن، از طریق اعمال صلاحیت دولت ایتالیا با وساطت دولت اسپانیا نقض شد. از یک طرف، ادعای دولت پاناما به معنای مرتبط کردن اعمال صلاحیت دولت ساحلی در موضع نامناسب با حق آزادی دریانوردی کشتی خارجی و دولت صاحب پرچم آن است. آزادی دریانوردی کشتی خارجی در نتیجه اعمال صلاحیت دولت ساحلی نادیده گرفته شد. از طرف دیگر، سوخت‌رسانی کشتی نورااستار با آزادی دریانوردی آن در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، مرتبط ارزیابی شد. سوخت‌رسانی کشتی نورااستار

به کشتی‌های تفریحی در دریا‌های آزاد صورت گرفت. این وضعیت برخلاف رویه دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در پرونده ویرجینیاجی است که به‌خاطر سوخت‌رسانی در منطقه انحصاری اقتصادی با آزادی دریانوردی مرتبط تلقی نشد. اما به نظر می‌رسد دولت ایتالیا متکی بر همان سوابق، مدعی بود که اگر توقیف کشتی نوراستار، در راستای تحقیقات قضایی یا در قلمرو سرزمینی صورت گرفته باشد، نقض آزادی دریانوردی آن نیست. از این حیث، ارتباط میان اعمال صلاحیت و نقض آزادی دریانوردی کشتی خارجی در نتیجه آن برقرار است. نقض آزادی دریانوردی کشتی خارجی در نتیجه توقیف آن محتمل است اما به اعتقاد دولت ایتالیا مسئولیت آن بر عهده دولت ساحلی نیست.

دولت ساحلی در صدد اعمال صلاحیت است و خواهان نقض حق آزادی دریانوردی کشتی موضوع اعمال صلاحیت نیست، هرچند نقض آزادی دریانوردی کشتی در نتیجه اعمال صلاحیت دولت ساحلی ناگزیر است. اقتضای اعمال صلاحیت دولت ساحلی، ایجاد محدودیت در تردد کشتی و نقض حق آزادی دریانوردی آن است. اما تخطی از مقررات کنوانسیون حقوق دریاها در اعمال صلاحیت به معنای نقض آزادی دریانوردی کشتی توقیف‌شده و برعهده‌گرفتن عواقب آن است. لذا اتکای دولت پاناما به اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت ساحلی و ارتباط دادن آن با مقررات ماده ۸۷ کنوانسیون از منظر دولت ایتالیا بی‌معناست چرا که نقض مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون از منظر دولت ایتالیا با اعمال صلاحیت سرزمینی یا فراسرزمینی دولت ساحلی ارتباطی ندارد. لذا تلاش دولت پاناما برای اثبات ممنوعیت اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت ساحلی و سپس استنباط آن دولت بر نقض مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون در نتیجه اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت ساحلی، صرف‌نظر از اینکه دولت ایتالیا مدعی است که صدور حکم توقیف کشتی نوراستار و تقاضای اجرای آن از دولت ثالث به معنای اعمال صلاحیت فراسرزمینی نیست بی‌اساس است. در این شرایط، دولت ایتالیا بدون توجه به ارتباط میان سوخت‌رسانی و آزادی دریانوردی در پرونده نوراستار مدعی است که به دلیل حاکمیت اصل آزادی دریانوردی در دریا‌های آزاد، مانع از فعالیت سوخت‌رسانی کشتی خارجی نشده است.

اما این ادعای دولت ساحلی برای توجیه عملکرد آن دولت در اعمال صلاحیت قضایی فراسرزمینی کفایت نمی‌کند. وقتی که مبنای اعمال صلاحیت دولت ساحلی همان فعالیت‌هایی باشد که کشتی در دریا‌های آزاد انجام داده است مسئولیت نقض اصل آزادی دریانوردی در نتیجه اعمال صلاحیت دولت ساحلی در دریای سرزمینی دولت ثالث مرتفع نمی‌شود. کشتی نوراستار در دریا‌های آزاد به فعالیت سوخت‌رسانی پرداخت و دولت ایتالیا پس از برگشت آن و پهلوه‌گرفتن در دریای سرزمینی دولت اسپانیا در صدد اعمال صلاحیت قضایی برآمد؛ با این تصور که چون اعمال صلاحیت آن دولت در دریا‌های آزاد نیست، حق آزادی دریانوردی کشتی نوراستار نقض نشده است. اما اعمال صلاحیت یا اجرای قوانین گمرکی دولت ساحلی نسبت به فعالیت سوخت‌رسانی کشتی

خارجی در دریاهای آزاد، ناقض ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون ارزیابی شد. کشتی خارجی در دریای سرزمینی یا منطقه نظارت دولت اسپانیا یا دولت ساحلی مرتکب سوخت‌رسانی یا فرار مالیاتی نشد تا ارتباط صلاحیت دولت ساحلی با کشتی خارجی از این طریق برقرار باشد. دولت ایتالیا کشتی را توقیف و خدمه‌اش را بازداشت کرد، در حالی که مستند توقیف در دریای سرزمینی آن دولت وجود نداشت. این وضعیت حاکی از اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم است که با اعمال صلاحیت دولت ایتالیا از طریق دولت اسپانیا نادیده گرفته شد.

توقیف کشتی خارجی در بندر دولت دیگر بدون توجیه مناسب حقوقی، ناقض آزادی دریانوردی کشتی است چون رعایت مقررات ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون وابسته به رعایت مقررات ماده ۹۲ کنوانسیون است، هرچند دولتی ادعا کند که اعمال صلاحیت فراسرزمینی آن دولت در دریاهای آزاد، منتهی به نقض یا نادیده گرفتن حق آزادی دریانوردی و دیگر استفاده‌های مجاز از دریاهای آزاد نمی‌شود. حق آزادی دریانوردی فقط به امکان دریانوردی در دریاهای آزاد اشاره ندارد، بلکه امکان دسترسی به دریاهای آزاد را از آب‌های سرزمینی هریک از دولت‌های ساحلی نیز دربرمی‌گیرد. اقدامات قهرآمیز دولت ایتالیا بر توقیف کشتی خارجی، خارج از چارچوب مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای، ناقض حق دریانوردی آزادانه آن به سوی دریاهای آزاد است. این دولت حق ندارد بدون توجیه قانونی از حرکت کشتی خارجی که از دریاهای آزاد وارد دریای سرزمینی آن دولت یا دولت ساحلی دیگر شده است جلوگیری کند، هرچند آن کشتی در دریاهای آزاد، مقررات داخلی دولت ایتالیا را نقض کرده باشد. دولت ایتالیا نمی‌تواند مقررات داخلی و مرتبط با منطقه نظارت خود را به‌صرف این ادعا که این مقررات از سوی کشتی‌های شناور در دریاهای آزاد نقض شده‌اند و آن دولت با توقیف نکردن آن‌ها در دریاهای آزاد، به مقررات ماده ۸۷ کنوانسیون احترام قائل شده است به دیگر مناطق خارج از صلاحیت، از جمله دریاهای آزاد و بندرهای دیگر دولت‌ها توسعه دهد، چون این مسئله از موضوعات در صلاحیت دولت صاحب پرچم کشتی خارجی است و دولت ساحلی در این ارتباط ناگزیر از اتکا و درخواست از دولت صاحب پرچم برای تعقیب موضوع است، هرچند که به اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم در این خصوص امیدی نباشد.

منابع:

الف. فارسی

- کتاب

کمیسیون حقوق بین‌الملل سازمان ملل متحد؛ *مسئولیت بین‌المللی دولت؛ متن و شرح مواد کمیسیون حقوق بین‌الملل*، چاپ دهم، ترجمه: علیرضا ابراهیم‌گل، شهر دانش، ۱۳۹۷.
 طلایی، فرهاد؛ *حقوق بین‌الملل دریاها*، چاپ پنجم، جنگل جاودانه، ۱۳۹۸.
 نجفی اسفاد، مرتضی؛ *حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی*، چاپ دهم، سمت، ۱۳۹۷.

- مقاله

بادینی، حسن و محمود جعفری چالشری؛ «نگرشی تحلیلی و انتقادی به اسناد بین‌المللی نظام مسئولیت و جبران خسارت در آلودگی‌های نفتی ناشی از حمل‌ونقل دریایی»، *مجله حقوقی بین‌المللی*، سال سی‌وپنجم، شماره ۵۸، بهار و تابستان ۱۳۹۷.
 رضائی قوام‌آبادی، محمدحسین؛ محمدی، مهرداد و محمد حسینی؛ «تأملی بر وضعیت حقوق دولت‌ها در استناد به مسئولیت بین‌المللی دولت با تأکید بر قضیه صید نهنگ (استرالیا علیه ژاپن)»، *فصلنامه مطالعات حقوقی*، دوره ۹، شماره ۲، ۱۳۹۶.
 زمانی، سیدقاسم؛ محمدی، مهرداد و علی حسینی آزاد؛ «تحول رژیم حقوقی بین‌المللی حفاظت از محیط‌زیست دریایی در مقابل آلاینده‌های مستقر در خشکی؛ از مونته‌گویی تا کارتاگنا»، *فصلنامه اقیانوس‌شناسی*، جلد ۶، شماره ۲۱، ۱۳۹۴.
 صابرنژاد علویان، علی و مرتضی نجفی اسفاد؛ «اصل تناسب در تحدید حدود مناطق دریایی از منظر رویه‌قضایی بین‌المللی»، *فصلنامه مطالعات حقوق عمومی*، دوره ۴۹، شماره ۱، ۱۳۹۸.
 صالحی، جواد؛ «اعمال صلاحیت دولت ساحلی با اتکا به قوانین داخلی در تقابل معاهداتی با صلاحیت دولت صاحب پرچم»، *مجله آموزه‌های حقوق کیفری*، شماره ۱۶، ۱۳۹۷.
 عرفانی، محمود و نسرین حیدرزاده؛ «اصل آزادی دریاها و بررسی صلاحیت کشورها در امور امنیتی - انتظامی مطالعه موردی دزدی دریایی و قاچاق مواد مخدر و روان‌گردان‌ها»، *فصلنامه مطالعات بین‌المللی پلیس*، دوره ۵، شماره ۱۷، ۱۳۹۳.
 مدنی، ضیاءالدین؛ «پیامدهای رژیم حقوقی تحقیقات علمی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد حقوق دریاها بر علوم دریایی»، *فصلنامه اقیانوس‌شناسی*، دوره ۴، شماره ۱۳، ۱۳۹۲.
 _____؛ «جنوبگان و مقوله امنیت در نظم حقوقی بین‌المللی هزاره سوم: الگوی برتر

حقوق بین‌الملل در پایبندی به تعهدات و ایجاد ضمانت‌های اجرایی مؤثر»، *مجله حقوقی بین‌المللی*، سال سی‌وششم، شماره ۶۰، بهار و تابستان ۱۳۹۸.

محبی، محسن و هادی آذری؛ «دعوی متقابل در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، دستاورد قرار ۲ نوامبر ۲۰۱۲ در قضیه کشتی ویرجینیاجی (پاناما/گینه بیسائو)»، *مجله حقوقی بین‌المللی*، سال سی‌وسوم، شماره ۵۵، پاییز و زمستان ۱۳۹۵.

محمودی‌کردی، زهرا و منا محمدعلیان؛ «چالش‌های نظام مسئولیت زیست‌محیطی دولت حامی در قبال آلودگی‌های ناشی از معدن کاوی در بستر عمیق دریا»، *فصلنامه تحقیقات حقوقی*، دوره ۲۲، شماره ۸۵، ۱۳۹۸.

میرعباسی، باقر و ابوطالب امیرشعبانی؛ «وضعیت سوخت‌رسانی در منطقه انحصاری اقتصادی و سایر مناطق دریایی با تکیه بر رویه قضایی دادگاه بین‌المللی حقوق دریاهای»، *مطالعات حقوق عمومی*، دوره ۴۷، شماره ۲، ۱۳۹۶.

_____؛ «سازوکارهای حل اختلافات مربوط به منطقه انحصاری - اقتصادی و چالش‌های آن»، *مطالعات حقوق عمومی*، دوره ۴۸، شماره ۴، ۱۳۹۷.

ب. انگلیسی

- Book

Jennings, Robert and Arthur Watts, *Oppenheim's International Law*, 9th Edition, 2008, London, Longman.

- Articles

Bateman, Sam, "Some Thoughts on Australia and the Freedoms of Navigation", *Security Challenges Journal*, Vol. 11(2), 2015.

Collins, Richard, The M/V "Norstar" Case (Panama v. Italy) (ITLOS)", *International Legal Materials*, Vol. 58(4), 2019.

Forti, Mirko, "International Tribunal for the Law of the Sea, Case 25, the M/V "Norstar" Case (Panama v Italy), a Brief Commentary on the Judgment on Preliminary Objections", *Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy*, Vol. 2(1), 2017.

Golitsyn, Vladimir, "Freedom of Navigation: Development of the Law of the Sea and Emerging Challenges", *International Law Studies*, Vol. 93, 2017.

Harrison, James, "Safeguards against Excessive Enforcement Measures in the Exclusive Economic Zone – Law and Practice", in Henrik Ringbom, *Jurisdiction over Ships Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Publications on Ocean Development, Vol. 80, 2015, Brill, Nijhoff.

Honniball, N. Arron, "The Exclusive Jurisdiction of Flag States: A Limitation on Pro-active Port States?", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 31, 2016.

McLaughlin, Rob, "Authorizations for maritime Law Enforcement Operations", *International Review of the Red Cross*, Vol. 98(2), 2016.

Marotti, Loris, "Determining the Scope of the Local Remedies Rule in UNCLOS Disputes", in Frauke Lachenmann and Rüdiger Wolfrum (eds.), *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, Vol. 21, 2017, Boston: Brill and Nijhoff.

Rieter, Eva, "Introductory Note to the "Arctic Sunrise"; Case (Netherlands/Russia)(ITLOS)", *International Legal Materials*, No. 53(4), 2015.

Wirth, Christian, "Whose 'Freedom of Navigation'? Australia, China, the United States and the Making of Order in the 'Indo-Pacific'", *The Pacific Review*, Vol. 32(4), 2019.

- Case Law

International Tribunal for the Law of the Sea (2010a), *M/V "Louisa" (Saint Vincent and the Grenadines v. Kingdom of Spain)*, Provisional Measures, Dissenting Opinion of Judge Cot, Case No. 18, 23 December, 2010.

International Tribunal for the Law of the Sea (2010b), *M/V "Louisa" (Saint Vincent and the Grenadines v. Kingdom of Spain)*, Provisional Measures, Dissenting Opinion of Judge Wolfrum, Case No. 18, 23 December, 2010.

International Tribunal for the Law of the Sea (2011), *Responsibilities and Obligations of States with Respect to Activities in the Area*, Advisory Opinion, Case No. 17, 1 February, 2011.

International Tribunal for the Law of the Sea (2013), *M/V "Louisa" (Saint Vincent and the Grenadines v. Kingdom of Spain)*, Declaration of Judge Paik, Case No. 18, 28 May, 2013.

International Tribunal for the Law of the Sea (2014), *M/V "Virginia G" (Panama/Guinea-Bissau)*, Judgment, Case No. 19, 14 April, 2014.

International Tribunal for the Law of the Sea (2017a), *The M/V "Norstar" Case (Panama v. Italy)*, Memorial of the Republic of Panama, Case No. 25, 11 April, 2017.

International Tribunal for the Law of the Sea (2017b), *The M/V "Norstar" Case (Panama v. Italy)*, Counter-Memorial, Case No. 25, 11 Oct., 2017.

International Tribunal for the Law of the Sea (2018), *The M/V "Norstar" Case (Panama v. Italy)*, Reply of the Republic of Panama, 28 February, 2018.

International Tribunal for the Law of the Sea (2019), *The M/V "Norstar" Case (Panama v. Italy)*, Judgment, Case No. 25, 10 April, 2019.

Permanent Court of International Justice (1934), *Oscar Chinn Case (Britain v. Belgium)*, Judgment, 12 December, 1934.