

پژوهش‌های حقوقی

علمی - ترویجی

شماره ۲۷

هزار و سیصد و نود و چهار - تیرم سال اول

۵	• تنش میان مدیریت متقللهای و جهانی در پیشگیری و سرکوب اعمال غیرقانونی در دریاها چشمید مستز - مسود علیزاده - شهرام زر نشان
۲۱	• نظام حقوقی حاکم بر جانشینی تعهدات در ادغام شرکت‌های تجاری پیرام حسن‌زاده
۴۳	• تخصیص صلاحیت تفتیتی مجلس شورای اسلامی در نظم اساسی ایران چواد تقی‌زاده - فاطمه سمیعان
۶۳	• مطالعه تطبیقی سیاست جنایی تفتیتی ایران با کنوانسیون مریدا در مبارزه با فساد مالی و تحولات آن محمد باقری کمارطیا
۹۳	• نظام نرم‌افزارهای متن باز سیدمحسن طلوع - جعفر نظام‌الملکی
۱۱۱	• مشروعیت توسل به زور در قبال دزدان دریایی سواحل سومالی زکبه تقی‌زاده
۱۶۵	• رویه حاکم بر حقوق استرداد مجرمین: مطالعه موردی: پرونده جولیان اسانژ فرید آزادبخت - مهدی ثنائی‌منش
۲۰۲	• ساختار و عملکرد دیوان افریقایی حقوق بشر سیدپاسر ضیایی - سائق جعفرزاده درلبی
۱۷۵	• حقوق روشن در دریای سیاه: انعطاف و قابلیت پیش‌بینی معیارهای تحدید حدود مرزهای دریایی در رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در مورد رومانی - آکراین (۲۰۰۹) چشمید مظاهری
۲۰۱	• یک جدال حقوقی تمام عیار: ایتالیا علیه دیوان بین‌المللی دادگستری فراز شهلائی





http://jlr.sdil.ac.ir/article_32119.html

تنش میان مدیریت منطقه‌ای و جهانی در پیشگیری و سرکوب اعمال غیرقانونی در دریاها

جمشید ممتاز *

ترجمه: مسعود علیزاده ** شهرام زرنشان ***

چکیده:

امروزه در زمینه مبارزه با اعمال مجرمانه در مناطق مختلف دریایی، تعارض مابین صلاحیت دولت صاحب پرچم و دولت‌های دیگر، یکی از چالش‌های جدی حقوق بین‌الملل دریاها را تشکیل می‌دهد. به طور کلی مطابق قواعد حقوق بین‌الملل عرفی، دولت صاحب پرچم، جز در موارد استثنایی، در دریای آزاد صلاحیت انحصاری پیشگیری و سرکوب این اعمال را بر عهده دارد. با این حال رویه اخیر بین‌المللی نشان می‌دهد که دولت‌های قدرتمند دریایی تلاش کرده‌اند محدودیت‌های بیشتری را در این زمینه و به ویژه برای مقابله با اعمال تروریستی به دولت صاحب پرچم تحمیل کنند. این در حالی است که برخی از دولت‌ها همچنان در مقابل این تمایل دولت‌های زورمند مقاومت می‌کنند و آن را نامشروع می‌دانند. این مقاله تلاش می‌کند تا با بررسی رویه دولت‌ها و مقررات موجود بین‌المللی، میزان مشروعیت این اقدامات و تحول حقوق بین‌الملل را در این عرصه حساس، مورد بررسی و موشکافی قرار دهد.

کلید واژه‌ها:

مدیریت منطقه‌ای و جهانی، تروریسم، مناطق دریایی، صلاحیت دولت.

مجله پژوهش‌های حقوقی (علمی - ترویجی)، شماره ۳۷، نیمسال اول ۱۳۹۴
صفحه ۵ - ۲۰، تاریخ وصول: ۱۳۹۳/۱۲/۱۴، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۰۲/۱۴

* برای مطالعه اصل مقاله به زبان فرانسه به منبع زیر مراجعه نمایید:

-MOMTAZ, Djamchid, Tension entre gouvernance zonale et gouvernance globale dans la prévention et la répression des actes illicites en mer, in: José Manual Sobrino Heredia (éd.), La Contribution de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à la bonne gouvernance des mers et des océans, Editoriale Scientifica, 2014.

** عضو هیأت علمی دانشگاه پیام نور استان سمنان (مرکز گرمسار).

Email: massoud.alizadeh1@gmail.com

*** عضو هیأت علمی دانشگاه بوعلی‌سینا، همدان، ایران.

Email: szarneshan@yahoo.com

مقدمه

کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها، در زمینه پیشگیری و سرکوب اقدامات غیرقانونی در دریاها تقریباً نوآوری نداشته است. در واقع، ترتیبات این کنوانسیون در این مورد، بر پایه یک قاعده تثبیت شده عرفی بنا شده است: صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم. بر این اساس، این دولت صاحب پرچم است که - جز در موارد استثنایی - برای پیشگیری و سرکوب اعمال غیرقانونی دارای صلاحیت است.^۱ در حالی که در منطقه مجاور و دریای سرزمینی، استثناهای مربوط به صلاحیت دولت صاحب پرچم بر مبنای امنیت دولت ساحلی توجیه شده‌اند،^۲ استثنائات مزبور در آب‌های آزاد بنا بر «ضرورت حفظ نظم عمومی بین‌المللی» قابل توجیه است.^۳

به دلیل ناکارآمدی این رویکرد که مبتنی بر حفظ توازن میان دو موضوعی است که امروزه آنها را «مدیریت منطقه‌ای و جهانی» می‌نامیم، اجماع بین‌المللی در مورد ادامه این سیاست از میان رفته است. در ارتباط با «پیشگیری»، ما شاهد آن هستیم که برخی از دولت‌ها به دلیل نداشتن اراده یا ابزارهای لازم، بار مسؤلیت خود را در قبال کشتی‌هایی برعهده نمی‌گیرند که پرچم آنها را حمل می‌کنند، یا از انجام مراقبت‌های ضروری در مناطق حوزه حاکمیت‌شان کوتاهی می‌کنند. برای حل این معضل، دولت‌هایی که از ابزارهای مداخله بهتری برخوردارند و امکانات بیشتری دارند، خواهان ایجاد نوعی توازن جدید در این رویکرد هستند؛ امری که در نهایت می‌تواند منجر به برتری «مدیریت جهانی» در این عرصه شود. الف - این مسأله به دلیل هراس از سیطره هر چه بیشتر دولت‌های نیرومند بر مناطق دریایی، خود منجر به ایجاد گونه‌ای تنش در این زمینه شده است.

ب - بر عکس در خصوص سرکوب این اقدامات، تنش یاد شده چندان ملموس نیست؛ دلیل این امر نیز خودداری همین دولت‌ها از اعمال صلاحیتی است که به موجب حقوق بین‌الملل به آنها واگذار شده است.

بخش اول - تمایل و اصرار به مدیریت منطقه‌ای در زمینه پیشگیری، منبع تنش

برای حل معضل ناکارآمدی مدیریت منطقه‌ای در زمینه پیشگیری از اقدامات غیر قانونی در دریای آزاد، حق متوقف نمودن و بازرسی از کشتی‌ها که به دولتی غیر از دولت صاحب پرچم داده شده؛ ابزار مؤثر و برجسته‌ای برای تحقق مدیریت جهانی موضوع به شمار

۱. در این مورد به ماده ۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ مراجعه نمایید.

۲. مواد ۲۵ و ۲۷ کنوانسیون ۱۹۸۲.

۳. ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲.

می‌رود. این ابزار که هدف از آن، حل ناتوانی یا شانه خالی کردن دولت صاحب پرچم از مسؤولیت‌های اوست؛ به طور طبیعی با صلاحیت‌ها و تمایلات دولت مذکور در تقابل است. با این حال جایگزینی یک دولت دیگر به جای دولت ساحلی که از انجام وظایف کوتاهی کرده، ما را با یک مانع جدی‌تر روبه‌رو می‌کند: حاکمیت سرزمینی. در این مورد، فشارهایی که به کشورها وارد می‌شود تا گسترش حوزه اجرای عملی حق «متوقف نمودن و بازرسی کشتی‌ها» را بپذیرند و به مداخله دولت‌های دیگر در دریای سرزمینی‌شان رضایت دهند، خود سرچشمه تنش به شمار می‌آید.

گفتار اول - تردید دولت‌ها در پذیرش حق بازرسی ناوهایشان در دریای آزاد

کنوانسیون مربوط به حقوق دریاها به ناوگان جنگی تمام دولت‌ها این حق را می‌دهد تا در دریای آزاد بدون داشتن اجازه خاص و صرفنظر از تابعیت کشتی مورد نظر، اقدام به متوقف نمودن و بازرسی کشتی‌های مظنون به اقدامات غیرقانونی نماید.^۱ این اقدام در مورد کشتی‌هایی اعمال می‌شود که مظنون به دزدی دریایی و نقل و انتقال برده بوده یا فاقد تابعیت‌اند. در عین حال ممکن است کشتی هدف در حقیقت دارای همان تابعیتی باشد که ناو جنگی دارد. تمام این اعمال، اقداماتی هستند که مدت‌هاست به عنوان اعمال غیرقانونی و نامشروع در حقوق بین‌الملل شناخته شده‌اند و از این حیث کنوانسیون ۱۹۸۲ فقط دست به تدوین این قواعد زده است. تنها ابتکار کنوانسیون مربوط به کشتی‌هایی می‌شود که در دریای آزاد برای پخش برنامه‌های غیرمجاز به کار گرفته می‌شوند.^۲ در مقابل، در جریان کنفرانس سوم حقوق دریاها، تمایل برخی از کشورها در مورد اجازه دادن به ناوهای جنگی برای بازرسی کشتی‌های مظنون به قاچاق مواد مخدر و روان گردان مورد تصویب قرار نگرفت.^۳ اسناد معاهداتی نیز که بعدها در ارتباط با مسائل خاص حقوق دریاها به تصویب رسیده‌اند، در ارتباط با پذیرش حق بازرسی و توقیف کشتی‌های بدون اجازه خاص، موضعی محافظه‌کارانه در پیش گرفته‌اند. برای نمونه، واضعان کنوانسیون مبارزه با قاچاق مواد مخدر و روانگردان، گامی فراتر از کنوانسیون ۱۹۸۲ برنداشته‌اند و همچنان، متوقف نمودن و بازرسی کشتی‌های مظنون به چنین اعمالی را منوط به رضایت دولت صاحب پرچم دانسته‌اند.^۴ عین این

۱. ماده ۱۱۰ کنوانسیون.

۲. ماده ۱۰۹ کنوانسیون.

۳. در این مورد می‌توان به پیشنهاد بریتانیا در مورد اجازه بازرسی و توقیف بار کشتی‌های زیر پانصد تن در جریان اجلاس سال ۱۹۷۴ کنفرانس سوم حقوق دریاها اشاره نمود.

۴. ماده ۱۷ کنوانسیون به تاریخ ۱۷ دسامبر ۱۹۸۸ در مورد مبارزه با قاچاق مواد مخدر و روانگردان. در این ماده پیش‌بینی شده است که تمام دولت‌های عضو کنوانسیون می‌توانند از دولت صاحب پرچمی که کشتی متبوعش مظنون به ارتکاب چنین قاچاقی است، بخواهند که اقدام مناسب را در این مورد اعمال کند. زمانی که چنین اجازه‌ای از سوی دولت صاحب

مطلب در مورد «پروتکل مربوط به قاچاق مهاجران» نیز صدق می‌کند.^۱ ایالات متحده که مدت‌هاست در هراس استفاده تروریست‌ها از سلاح‌های کشتار جمعی قرار دارد، نتوانسته است تا اراده خود را در مورد حق غیرمشروط متوقف کردن و بازرسی کشتی‌های مظنون به حمل سلاح‌های کشتار جمعی یا موادی که در ساختن این سلاح‌ها به کار می‌رود، در دریای آزاد به دیگر دولت‌ها تحمیل کند و آنها را مجبور به قبول چنین امری نماید. بازرنگری کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی بر ضد امنیت دریانوردی نیز پا را از حیطة اصل «صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم» فراتر نهاده است^۲ و تنها یک «فرایند چندجانبه توافقی» را در مورد بازرسی و توقیف کشتی‌های مظنون پیش‌بینی نموده است^۳ که بر آن اساس دولت‌ها می‌توانند در زمان امضا یا تصویب پروتکل، با عنایت به اصل عمل متقابل، اجازه عام توقیف و بازرسی کشتی‌های حامل پرچم‌شان را به تمام دولت‌های عضو بدهند. این دولت‌ها می‌توانند این اجازه را در هر زمانی که بخواهند پس بگیرند. دولت‌ها می‌توانند، با هدف تسریع هر چه بیشتر در فرایند مداخله - همچنان با عنایت به اصل عمل متقابل - بپذیرند که سکوت آنها چهار ساعت پس از درخواست، می‌تواند به عنوان اجازه ضمنی تلقی گردد.^۴ نادرند دولت‌هایی که تا به امروز این فرایند توقیف را - که نسبت به قواعد عام، یک نوآوری کاملاً جدید به شمار می‌رود - پذیرفته‌اند.

پرچم تحصیل گردد، دولت درخواست‌کننده می‌تواند اقدام به توقیف و بازرسی کشتی مزبور نماید. کنوانسیون یاد شده در مورد حق دولت مداخله‌کننده در خصوص ضبط بار کشتی مظنون و احیاناً اعمال صلاحیت کیفری از طرف کشور توقیف‌کننده، فاقد صراحت است.

۱. پاراگراف دوم ماده ۸ پروتکل در تاریخ ۱۵ نوامبر ۲۰۰۰ در مورد مبارزه با قاچاق مهاجران زمینی، هوایی و دریایی که پروتکل الحاقی به کنوانسیون ملل متحد در مورد مبارزه با جرایم فراملی سازمان یافته به شمار می‌رود. این ماده به هر دولت عضو اجازه می‌دهد که از دولت صاحب پرچم هر کشتی درگیر در چنین قاچاقی بخواهد تا اقدام به متوقف نمودن و بازرسی کشتی مظنون نماید. گفته می‌شود از آنجا که جرم اصلی مورد نظر در این پروتکل، وارد نمودن غیرقانونی افراد از سرزمین یک دولت به سرزمین دولت دیگر است، صرف نقل و انتقال مهاجران در دریای آزاد فی حد ذاته نمی‌تواند جرم تلقی گردد.

۲. کنوانسیون مورخ ۱۰ مارس ۱۹۸۸ در مورد سرکوب اعمال غیرقانونی بر ضد امنیت دریانوردی. این سند حقوقی با تصویب دو پروتکل در ۱۴ اکتبر ۲۰۰۵ مورد بازرنگری قرار گرفت. یکی از این دو پروتکل، جرایم جدیدی در خصوص منع انتشار سلاح‌های کشتار جمعی یا مواد دارای استفاده دوگانه [صلح‌جویانه و نظامی] پیش‌بینی کرده است. ماده ۳ مکرر جدید کنوانسیون یاد شده، این دسته اعمال را مجرمانه اعلام نموده است. باید پذیرفت که این بازرنگری، طبیعت این کنوانسیون را در مورد مبارزه با تروریسم دگرگون نموده است؛ چراکه به مسأله منع انتشار سلاح‌های کشتار جمعی پرداخته که با دیگر اسناد بین‌المللی پوشش داده شده است. انتقادهای پاکستان و هند در خلال کنفرانس بازرنگری در این چارچوب باید مورد توجه قرار گیرد. در این مورد به طور خاص نک:

-BLANCO-BAZAN Augustin, Suppressing Unlawful Acts: IMO Incursion in the Field of Criminal Law of the Sea, in : Tafsir Malick Ndiaye and Rüdiger Wolfrum, Environmental Law and Settlement of Disputes, Marinus Nijhoff Publishers, 2007, p. 719

3. SALLIOU, Anne in : Chronique Défense et Sécurité A. D. Mer 2005, Tome X, 514.

۴. ماده ۸ مکرر جدید کنوانسیون راجع به سرکوب اعمال غیرقانونی بر ضد امنیت دریانوردی.

ایالات متحده اما از این امر کاملاً آگاه است و به همین دلیل همچنان به طور اساسی بر برنامه خود تحت عنوان «ابتکار امنیت بر ضد اشاعه» تأکید دارد که در سال ۲۰۰۳ توسط این کشور راه‌اندازی شده است.^۱ این ابتکار که امروزه تعدادی از دولت‌ها را در چارچوب یک ائتلاف موقت گرد هم آورده است، بر آن است تا مانع از حمل و نقل نامشروع سلاح‌های کشتار جمعی، تجهیزات پرتاب و مواد وابسته به آنها مانع ایجاد کند. دولت‌های شرکت‌کننده در این ابتکار بر اساس یک اعلامیه اصولی،^۲ خود را مجاز می‌دانند تا در دریای آزاد بدون اجازه قبلی اقدام به توقیف و بازرسی هر کشتی مظنون به حمل و نقل چنین محموله‌هایی نمایند که پرچم یک دولت عضو این ابتکار را برافراشته‌اند. سرعت تولد این ابتکار و استقبال مثبت دولت‌ها از آن را باید ناشی از مکانیسم اجرایی انعطاف‌پذیر آن دانست. در حقیقت تعهدی که برای دولت‌های شرکت‌کننده در این ابتکار ایجاد شده است، طبیعت معاهداتی ندارد و نقض آن موجب مسؤولیت بین‌المللی دولتی نخواهد شد که از رعایت آن خودداری می‌ورزد. از این رو ابتکار یاد شده را باید بیشتر یک «موافقت‌نامه نراکتی» دانست.^۳

این امر در مورد توافق‌نامه‌های دوجانبه‌ای صدق نمی‌کند که ایالات متحده با برخی از دولت‌ها به مناسبت ظرافت‌های سیاسی روابط آنها با این کشور، منعقد نموده است. توافق‌ها این امتیاز را به ایالات متحده می‌دهد که تحت شرایطی و بدون شرط عمل متقابل به بازرسی کشتی‌های حامل پرچم این دولت‌ها اقدام کند. هدف از چنین توافق‌نامه‌هایی تنها مبارزه با اشاعه سلاح‌های کشتار جمعی نیست، بلکه مقابله با قاچاق مواد مخدر نیز می‌باشد.^۴ در واقع، این توافق‌نامه‌ها که عموماً با دولت‌های کوچکی منعقد شده‌اند که فاقد توانایی مداخله‌اند و عملاً تحت سیطره سیاسی ایالات متحده قرار دارند، زمینه مدیریت جهانی موضوع را تحت رهبری دولت ایالات متحده آمریکا ایجاد نموده است. در این سیاق است که قانون ایالات

۱. این ابتکار در ۳۱ مارس ۲۰۰۳ در کراکوی لهستان از طرف رییس‌جمهور سابق ایالات متحده، جورج دبلیو بوش مطرح شد. در این مورد نک:

-MOMTAZ, D., «Le pavillon en temps de crise. Le pavillon dans l'engrenage de la lutte contre la prolifération des armes de destruction massive», in: Le Pavillon, Ed. A. Pedone, 2008, pp. 29-38 et RONZITTI, N., «The Proliferation Security Initiative and International Law», in: FISCHER, A, and al, Peace in Liberty, HZSG, (Festschrift für Michael Bothe, zum 70 Geburtstag Nomos Dike, 2008, 269-284.

۲. اعلامیه راجع به اصول توقیف و بازرسی مصوب ۴ سپتامبر ۲۰۰۳ در پاریس.

3. SPADI, F., Bolstering the Proliferation Security Initiative at Sea: a Comparative Analysis of Ship Boarding as a Bilateral and Multilateral Implementing Mechanism, in: Nordic Journal of International Law, Vol. 75, no. 2, June 2006, 251.

۴. این توافق‌نامه‌ها که عموماً با عنوان «توافق‌نامه‌های ورود مبتنی بر رضایت» (Consensual Boarding) از آنها یاد می‌شود، بر مبنای مدل معاهدات لیکورز تهیه شده‌اند که ایالات متحده با دولت‌های دارای نظام ثبت آزاد کشتی‌ها - که دارای حجم بالایی از کشتی‌های تجاری‌اند - منعقد نموده است. این توافق‌نامه‌ها با عنایت به اصل عمل متقابل به طور عمومی اجازه بازرسی کشتی‌های متبوع این کشورها را به دولت‌های دیگر طرف توافق‌نامه می‌دهد. در این مورد نک: -BEYRIES, Philippe, in: Chronique Défense et Sécurité, A. D. Mer 2002, Tome VII, 556 ss.

متحده در مورد مبارزه با قاچاق دریایی مواد مخدر به تصویب رسیده است.^۱ در این قانون آمده که ایالات متحده می‌تواند صلاحیت خود را در دریای آزاد در مورد تمامی کشتی‌ها، صرف‌نظر از تابعیت آنها اعمال کند. این صلاحیت نه فقط در مورد کشتی‌هایی قابل اعمال است که دولت صاحب پرچم به بازرسی رضایت داده است، بلکه همچنین در مواردی نیز قابل اجراء است که این دولت [صریحاً] با بازرسی مخالفت نکرده است.

این رویه نشان می‌دهد که اصل رضایت دولت صاحب پرچم برای انجام هر گونه عملیات در دریای آزاد، اصلی تثبیت شده است. درست است که برای تسهیل پیشگیری از اعمال نامشروع، آیین‌های انعطاف‌پذیرتری مانند رضایت قبلی یا ضمنی به موقع اجرا گذاشته شده و در برخی موارد رضایت به لطایف الحیل از سوی یک دولت دارای موقعیت بالادستی به زور و تهدید از دولت ضعیف‌تر اخذ شده، با این حال، این بازرسی هیچ‌گاه در زمان صلح به وسیله یک دولت به دولت دیگر تحمیل نشده است.^۲ این تحمیل را باید تنها امتیاز شورای امنیت دانست که به موجب فصل هفتم منشور ملل متحد از چنین حقی برخوردار است. این ارگان سازمان ملل متحد بارها برای تضمین اجرای تحریم‌های تجاری وضع شده به ناوهای جنگی دولت‌ها اجازه داده تا در دریای آزاد به توقیف و بازرسی کشتی تجاری اقدام کنند که به مقصد کشورهای مورد تحریم حرکت می‌کنند یا از آنجا خارج شده‌اند.^۳ در این مورد باید توجه داشت عملیات بازرسی که از سوی شورای امنیت به کشورها تحمیل می‌شود، می‌تواند تا دریای سرزمینی دولت‌ها نیز گسترش یابد.^۴

گفتار دوم - تردید دولت‌ها در پذیرش مداخله در دریای سرزمینی آنها

در مناطقی که تحت کنترل حاکمیتی دولت‌ها قرار دارد، معمولاً کشورها برای صرف‌نظر کردن از امتیازات حاکمیتی و رضایت دادن به مداخله کشورهای خارجی برای پیشگیری احتمالی از اعمال نامشروع، از خود تردید و مقاومت بیشتری نشان می‌دهند. به این سان،

1. Maritime Drug Law Enforcement Act 1986.

در مورد این قانون نک:

-BELLAYER-ROILLE, A., La lutte contre le narcotrafic en mer Caraïbe : une Coopération à géométrie variable, in : R.G.D.I.P., 2007, vol. III, no. 2, 355-386.

2. MOMTAZ, D., La libre navigation à l'épreuve des conflits armés, in : La mer et son droit, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Ed., Pedone, 2003, 447 ss

۳. آخرین قطعنامه در این خصوص قطعنامه ۱۹۷۳ شورای امنیت مصوب ۱۷ مارس ۲۰۱۱ در چارچوب پرونده لیبی است.

۴. قطعنامه شماره ۸۲۰ شورای امنیت مصوب ۱۷ آوریل ۱۹۹۳ در چارچوب بحران یوگسلاوی مقرر داشته که منطقه بازرسی تا دریای سرزمینی یوگسلاوی سابق گسترش یابد. باید اضافه کرد که پیشتر در تاریخ ۳۱ دسامبر ۱۹۹۲، دولت‌های عضو ناتو اجازه ورود به دریای سرزمینی کشور آلبانی را برای بالابردن کارایی تحریم سلاح که بر ضد یوگسلاوی سابق مقرر شده بود، اخذ نموده بودند.

اگر چه دولت‌ها از مدت‌ها پیش پذیرفته‌اند که تعقیب یک ناوگان خارجی که در منطقه تحت حاکمیت یک دولت آغاز شده، می‌تواند تا دریای آزاد ادامه یابد و دولت ساحلی مختار است امتیازات حاکمیتی خود را برای پیشگیری از نقض برخی از قوانین داخلی‌اش تا منطقه مجاور گسترش دهد، توسعه حیطه اجرایی امتیازات حاکمیتی دولت‌ها به صورت برعکس - یعنی از دریای آزاد به دریای سرزمینی - همواره با حساسیت و نگرانی دولت‌ها برای حفظ حاکمیت‌شان روبه‌رو بوده است.

کمیسیون کارشناسان جامعه ملل که در زمان خود مأمور شده بود تا اقدام به تدوین حقوق دریاها نماید، پیشنهاد داد تا در صورت ناتوانی دولت ساحلی، ناوهای جنگی حق تعقیب کشتی‌های مظنون به دزدی دریایی را در آب‌های سرزمینی داشته باشند. این پیشنهاد در چارچوب کمیسیون حقوق بین‌الملل نیز تکرار شد، ولی پذیرفته نشد.^۱ امروزه با افزایش اعمال دزدی دریایی و سرقت‌های مسلحانه در مناطقی که تحت حاکمیت دولت‌ها قرار دارد و این واقعیت که برخی از دولت‌ها از رویارویی با این پدیده سر باز می‌زنند، مسأله مداخله احتمالی دولت‌های دارای توان مداخله بشدت مطرح شده است. برای حل چنین وضعیتی است که سازمان دریایی بین‌المللی از سومالی درخواست کرد که به ناوهای جنگی حاضر در منطقه اجازه دهد تا تعقیب کشتی‌های مظنون را در آب‌های سرزمینی این کشور - که در حقیقت هیچ قانونی در آنجا حاکم نیست - ادامه دهند.^۲ سومالی در برابر فشار دولت‌هایی که ناوهای جنگی آنها در منطقه حضور دارند، تصمیم گرفت تا از شورای امنیت درخواست کمک کند. به این ترتیب این رکن سازمان ملل متحد، در چارچوب فصل هفتم منشور ملل متحد، به دولت‌هایی که سومالی نام آنها را شورا اعلام خواهد کرد، اجازه داده که برای «سرکوب اعمال دزدی دریایی به شیوه‌ای مطابق با اعمال مجاز در دریای آزاد» وارد آب‌های سرزمینی این دولت شوند.^۳ اجازه داده شده محدود به یک مدت زمانی مشخص است و به طور منظم به موجب قطعنامه‌های بعدی تمدید می‌شود.^۴ شورای امنیت در برابر اصرار دولت‌ها که نگران حفظ حقوق انحصاری حاکمیتی خود در این زمینه‌اند، هر بار به طور مشخص تصریح می‌کند که این قبیل اجازه‌ها حقوق و تعهدات دولت‌ها را مطابق حقوق بین‌الملل تحت تأثیر قرار نمی‌دهد و موارد یاد شده نمی‌توانند مبنایی برای ایجاد یک حقوق

1. JESUS, J. L., Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Seas: Legal Aspects, in: International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 18, 2003, 386.

2. Rés. S/1002 (25) du 29 novembre 2007.

3. Rés. 1816 du Conseil de Sécurité en date du 2 juin 2008.

4. Rés. 2077 du 21 Novembre 2012.

قطعنامه یاد شده یک مدت زمان ۱۲ ماهه را برای ورود به آب‌های سرزمینی سومالی برای مقابله با اعمال دزدی دریایی تعیین نموده است.

عرفی تلقی شوند. این امر دلیلی است بر مقاومت دولت‌ها در برابر جریانی که مایل است این دولت‌ها از امتیازات حاکمیتی خود در دریای سرزمینی چشم‌پوشند.

در ارتباط با حقوق معاهداتی، مثال‌هایی که در آنها دولتی نسبت به مداخله ناوگان جنگی خارجی در آب‌های سرزمینی‌شان رضایت داده باشد، بسیار اندک‌اند. در چارچوب مبارزه با قاچاق مواد مخدر و روان‌گردان، «توافقنامه آروبا» که بین دولت‌های منطقه کارائیب منعقد شده است، یادآور می‌شود که دولت‌های عضو به صورت متقابل به یکدیگر اجازه می‌دهند که با این هدف وارد آب‌های سرزمینی و داخلی دیگر دولت‌های عضو شوند.^۱ در واقع ترتیبات این سند، مدیریت جهانی را ایجاد نموده که اجرای آن به صورت عملی به ایالات متحده واگذار شده است؛ چراکه این دولت تنها کشوری است که در آن منطقه ابزارهای لازم و اراده رویارویی با مواد مخدر را در اختیار دارد. یک مثال دیگر که از حیث وابستگی تنگاتنگ دولت رضایت‌دهنده به دولت مداخله‌کننده جالب توجه است، توافقنامه همکاری برای سرکوب اشاعه سلاح‌های کشتار جمعی است که میان پاناما و ایالات متحده منعقد شده و به امریکا اجازه می‌دهد در دریای سرزمینی و حوزه کانال پاناما، کشتی‌های حامل پرچم پاناما را متوقف کرده و آنها را مورد بازرسی قرار دهد.^۲ در پایان - و البته در یک چارچوب سیاسی متفاوت - شایسته است به تبادل یادداشت‌هایی اشاره شود که بین آلبانی و ایتالیا انجام شده و هدف از آن مقابله با مهاجرت پنهانی بوده است. در آن یادداشت‌ها، دولت آلبانی پذیرفته که ناوهای جنگی ایتالیایی می‌توانند تمام کشتی‌های در حال عبور از دریای سرزمینی آلبانی را صرف‌نظر از تابعیت آنها متوقف نموده و به عرشه آنها آن وارد شوند.^۳

بخش دوم - ناکامی مدیریت جهانی در عرصه سرکوب کیفری جرایم ارتكابی در دریاها

افزایش تعداد دولت‌هایی که دادگاه‌های آنها می‌توانند اقدام به تعقیب عاملان اعمال نامشروع در دریا نمایند، بهترین نشانه یک مدیریت جهانی در عرصه سرکوب کیفری این اعمال است. دولت‌ها امروزه بیشتر به صورت داوطلبانه اصل صلاحیت کیفری انحصاری دولت صاحب پرچم را به سود دیگر کشورها مورد خدشه قرار می‌دهند. با این حال شاهد هستیم که در عمل، دولت‌ها از جمله دولت صاحب پرچم در تعقیب کیفری اشخاص مظنون به انجام اعمال کیفری در دریا با تردید عمل می‌کنند. این خلأ خود می‌تواند منبع تنش محسوب گردد.

۱. توافقنامه مورخ ۱۰ آوریل ۲۰۰۳.

۲. توافقنامه مورخ ۱۲ مارس ۲۰۰۴.

۳. تبادل یادداشت دیپلماتیک مورخ ۲۶ مارس ۱۹۹۷.

گفتار اول - افزایش صلاحیت‌های کیفری موازی

حقوق عرفی که به موجب کنوانسیون ملل متحد در زمینه حقوق دریاها مدون شده، به سود محاکم تمام دولت‌ها، صلاحیت جهانی را برای سرکوب اعمال دزدی دریایی به رسمیت شناخته است.^۱ در مورد سرکوب کیفری دیگر اعمال غیرقانونی باید گفت که صلاحیت رسیدگی به این اعمال هیچ‌گاه «جهانی» نبوده است، چون تنها محاکم دولت‌هایی که به طور مستقیم از این اعمال زیان دیده‌اند می‌توانند علیه این اشخاص مظنون وارد عمل شده و آنها را تعقیب نمایند. به این ترتیب از آنجا که قاچاق مواد مخدر یا مواد روانگردان به دولت ساحلی ذی‌ربط، زیان وارد می‌کند، کنوانسیون حق این دولت را برای تعقیب فاعلان این اعمال در نظر گرفته است.^۲ در مقابل، کنوانسیون مقابله با قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان، حق تعقیب کیفری این اعمال را فقط منحصر به دولت صاحب پرچم کشتی متخلف می‌داند. به نظر می‌رسد از نگاه کنوانسیون یاد شده مجازات کیفری اعمال یاد شده نمی‌تواند مورد توجه محاکم دیگر دولت‌های عضو قرار گیرد.^۳ در مورد پخش برنامه‌های غیرمجاز از دریاهای آزاد نیز این مسأله غیرمنطقی و نامتناسب به نظر می‌رسد که واضعان کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها خواسته باشند حق مجازات این قبیل اعمال تنها به محاکم دول صاحب پرچم محدود باشد، زیرا این برنامه‌ها می‌توانند از سوی ماهواره‌ها نیز تقویت شوند و بر مجموعه‌ای از دولت‌ها اثر مضر داشته باشند.

همچنین مطابق کنوانسیون ۱۹۸۲، محاکم دولت‌هایی که این برنامه‌ها در سرزمین آنها قابل دریافت است و نیز دولت‌هایی که این برنامه‌ها در آنها ایجاد اختلال می‌کند، صالح به رسیدگی‌اند. به فهرست این محاکم باید دادگاه‌های دولت‌های زیر را هم اضافه کرد: دولت‌هایی که تجهیزات رادیویی در آنها به ثبت رسیده و دولت‌هایی که افراد درگیر در

۱. درست است که ماده ۱۰۵ کنوانسیون ملل متحد در زمینه حقوق دریاها مقرر می‌دارد: «محاکم دولتی که اقدام به توقیف نموده است می‌تواند در باب کیفرهای اعمالی به دزدان دریایی اظهار نظر نماید»، ولی تفسیر مضیق از این ماده به گونه‌ای است که امکان اعمال صلاحیت جهانی را در مورد دزدی دریایی به عنوان امری فراهم می‌کند که به شکل سنتی از سوی حقوق بین‌الملل عرفی پذیرفته شده است. در عین حال، این امر یک مانع جدی برای «اجرای تمهید» به همکاری ایجاد می‌کند که از سوی برخی از اسناد بین‌المللی، بر عهده دولت‌های عضو کنوانسیون در این عرصه قرار داده شده است. رویه دولت‌ها دلیلی بر صحت این کلام است.

۲. بند (د) پاراگراف اول ماده ۲۷ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها به دولت‌های ساحلی اجازه می‌دهد تا برای مجازات و سرکوب قاچاق مواد مخدر یا روانگردان، صلاحیت کیفری خود را بر عرشه یک ناو خارجی در حال عبور از دریای سرزمین‌شان که می‌تواند متعلق به دستگیری افراد یا اجرای دستورات قضایی باشد، در صورت لزوم اعمال کنند.

۳. ماده ۳ این کنوانسیون از دولت‌های عضو می‌خواهد تا اقدامات ضروری را برای اعمال صلاحیت کیفری خود در مورد قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان در کشتی‌هایی انجام دهند که پرچم آنها را حمل می‌کنند. بی‌تردید، منطقی‌تر آن است که صلاحیت راجع به سرکوب و مجازات قاچاق این مواد، فقط محدود به دولت‌های درگیر نباشد؛ به ویژه که ماده ۱۰۸ کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاها پیش‌بینی نموده است: «تمامی دولت‌ها باید برای سرکوب قاچاق غیرقانونی مواد مخدر و داروهای روانگردان با هم همکاری کنند».

پخش این برنامه‌ها تابعیت آنها را دارند.^۱ تعدادی معیارهای پذیرفته شده در قوانین ملی دولت‌ها نیز وجود دارد که صلاحیت محاکم آنها را در این مورد تعیین می‌کند. کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی بر ضد امنیت دریانوردی، دو مورد از صلاحیت محاکم را برشمرده است: مورد اول شامل صلاحیت اختیاری و مورد دوم شامل صلاحیت اجباری است.^۲ در مورد صلاحیت اجباری، کنوانسیون، غالب‌ترین معیارهای مورد استفاده با قوانین ملی را در خصوص اعمال صلاحیت کیفری پذیرفته است: دولتی که در سرزمین آنها آن عمل غیرقانونی ارتکاب یافته که در این صورت این دولت مشتمل خواهد بود بر دولت صاحب پرچم کشتی که در عرشه آن این اقدام انجام شده و دولتی که فاعل آن عمل تابعیت آن کشور را - صرفنظر از محل وقوع فعل - دارد. به روشنی آشکار است که اراده واضع کنوانسیون آن بوده است که در هر صورت یک دولت وجود داشته باشد که محاکم آن برای رسیدگی کیفری به چنین اعمالی صالح باشد.

نوآوری این کنوانسیون را باید در این نکته دانست که هر دولت عضو آزاد است تا صلاحیت خود را برای رسیدگی به جرایم ارتكابی به دست یک فرد بدون تابعیت (آپاترید) اعمال کند. حساسیت زیاد دولت‌ها نسبت به این امر که اتباع آنها ممکن است در برابر اعمال خشونت‌بار انجام شده بر ضد کشتی‌ها، کشته یا مجروح شوند یا به گروگان گرفته شوند، موجب شده تا این کنوانسیون به دولت‌هایی که اتباع آنها از قربانیان این اعمال اند، اجازه دهد تا از صلاحیت انفعالی خود استفاده کنند. این کنوانسیون به تمام دولت‌هایی که خود در نتیجه این جرایم آسیب می‌بینند، اجازه می‌دهد تا اگر احساس می‌کنند که به اعتبار ملی، حیثیت و صد البته امنیت آنها آسیب وارد شده است، صلاحیت کیفری خود را اعمال کنند. در کنار این اعمال مجرمانه که در این کنوانسیون ذکر شده، برای مثال می‌توان موردی را ذکر کرد که در آن عمل ارتكابی با هدف اجبار یک دولت برای اتخاذ یک موضع معین انجام می‌گیرد. در این مورد، حفاظت از حاکمیت دولت می‌تواند مبنای صلاحیت آن دولت باشد.^۳ این معیار اخیر که طبیعتی عینی دارد و اغلب به صورت موسع مورد تفسیر قرار می‌گیرد، می‌تواند دایره اعمال صلاحیت کیفری دولت‌ها را به نحو قابل توجهی گسترش دهد. در نهایت، دولتی که فرد متهم به ارتكاب اعمال یاد شده در سرزمین آن کشور قرار دارد، مکلف به محاکمه آن فرد است، مگر آنکه ترجیح دهد فرد یاد شده را به دیگر دولت‌های عضو کنوانسیون استرداد کند.

۱. ماده ۱۰۹ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای.

۲. ماده ۶ بندهای ۱ و ۲.

۳. برژیت استرن، در این باره در مقاله خود با عنوان «ملاحظات در مورد قواعد مرتبط با اجرای فراسرزمینی حقوق» (Quelques observations relatives aux règles relatives à l'application du droit de l'extraterritoriale sur observations) از «صلاحیت مبتنی بر حاکمیت دولت» سخن می‌گوید.

در مقابل، رویکرد اتخاذ شده از سوی پروتکل مبارزه با قاچاق مهاجران را تنها می‌توان یک رویکرد منطقه‌ای توصیف نمود. در حقیقت، معیار تعیین‌کننده برای تعریف این نوع قاچاق، «ورود غیرقانونی» به یک دولت عضو با هدف بهره‌مندی مادی و مالی از سوی فردی است که تبعه آن دولت نیست و به صورت دائم نیز در خاک آن کشور اقامت ندارد.^۱ بنابراین تا زمانی که یک کشتی در مناطق تابع کشتیرانی آزاد قرار دارد، مرتکب هیچ عمل غیرقانونی نشده است. جرم مورد نظر در این کنوانسیون زمانی رخ می‌دهد که کشتی یاد شده وارد منطقه مجاور (نظارت) یا دریای سرزمینی یک دولت عضو گردد. در این حالت همان‌گونه که کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاها پیش‌بینی کرده است، دولت ساحلی می‌تواند مطابق با قوانین و آیین‌نامه‌های مهاجرتی خود به مجازات جرایم ارتكابی در آب‌های سرزمینی‌اش بپردازد.^۲

در واقع، از آنجا که کشتی‌های درگیر در چنین قاچاقی معمولاً بدون تابعیت‌اند یا از برافراشتن پرچم‌شان خودداری می‌کنند، این پرسش را می‌توان به حق پرسید که آیا پس از متوقف ساختن آنها مطابق با کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها و صحت ظن قاچاق، دولت مداخله‌کننده می‌تواند دست به تعقیب کیفری مرتکبان زند؟ به نظر نمی‌رسد پروتکل یاد شده چنین احتمالی را رد کند، زیرا در صورتی که ظن به قاچاق مورد تأیید قرار گیرد، این دولت می‌تواند اقدامات مناسب را مطابق با حقوق داخلی و حقوق بین‌الملل مربوط انجام دهد.^۳ به این ترتیب، هیچ چیز نمی‌تواند مانع اعمال صلاحیت یک دولت در قبال اعمالی تلقی شود که مطابق حقوق داخلی آن دولت مجرمانه محسوب شده‌اند و بر عرشه یک کشتی خارجی در دریای آزاد ارتکاب یافته‌اند. این امر می‌تواند مربوط به اعمالی باشد که با هدف تسهیل چنین قاچاقی انجام گرفته و دولت‌های عضو پروتکل مکلف به مجرمانه اعلام نمودن آنها هستند.^۴ در رابطه با آنچه به حقوق بین‌الملل مربوط می‌شود، می‌توان در همان چارچوب، سابقه پرونده کشتی آیسایا را ذکر کرد که در دریای آزاد به هنگام نقل و انتقال مهاجران غیرقانونی به فلسطین تحت قیمومیت، از طرف بریتانیا توقیف شد و مسؤولان آن حادثه را محاکم بریتانیا محاکمه کردند.^۵

۱. ماده ۳ (الف) پروتکل. در این مورد نک:

-Bastid-Burdeau, Geneviève, Migrations clandestines en droit de la mer, in: La mer et son droit, op. cit, 62

۲. ماده ۳۳ بند ب از کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاها.

۳. ماده ۸ پاراگراف ۷ پروتکل.

۴. ماده ۶ پاراگراف اول (ب) پروتکل. 6. Aysa.

5. GARCIA-REVILO CAJUGOS) PIROGUES (M., Navigation et Jurisdiction, in: Le pavillon, op. cit, 176.

گفتار دوم - تردید دولت‌ها در اعمال صلاحیت کیفری

مناسب است در اینجا بین دو مورد قائل به تفکیک شویم: کندی و عدم سرعت دولت‌هایی که محاکم آنها برای تعقیب اشخاص مظنون به دست داشتن در اعمال غیرقانونی دارای صلاحیت‌اند؛ ولی این افراد مظنون را در اختیار ندارند و مورد دولت‌هایی که پس از مداخله از اعمال صلاحیت کیفری خود در حق کسانی که بازداشت کرده‌اند، تردید و تأمل روا می‌دارند. در مورد اول، بی‌علاقگی دولت‌ها را این‌گونه می‌توان توجیه نمود که جز در موارد استثنایی ناوگان یا اتباع آنها به صورت مستقیم در نتیجه اعمال نامشروع دچار آسیب نشده است. حتی در مواردی که چنین آسیبی نیز وارد شده باشد، دشواری‌های جستجوی فرد مظنون و درخواست بازداشت یا استرداد او، عواملی بازدارنده برای اعمال صلاحیت کیفری محسوب می‌شوند.

در مقابل، دلایلی که یک دولت را وامی‌دارد تا اشخاصی را که بازداشت نموده‌اند با وجود اتهام‌های جدی، آزاد کند، متفاوت‌اند. مجرمانه نبودن اعمال منجر به بازداشت در نظام حقوق کیفری دولت صاحب پرچم، می‌تواند از اسباب عدم تعقیب کیفری چنین افرادی محسوب شود. اگر در مورد دزدی دریایی، هیچ تعهدی بر عهده دولت‌های عضو کنوانسیون حقوق دریاها وجود ندارد، سایر اسناد معاهداتی این تعهد را به دولت‌های عضوشان تحمیل می‌کنند که برای اعمال صلاحیت و رسیدگی به جرایم پیش‌بینی شده در آنها، اقدامات لازم را مبذول دارند. در عین حال این خلأ گاهی در نتیجه این واقعیت به وجود می‌آید که دولت صاحب پرچم از تفویض صلاحیت‌های لازم برای مقابله و سرکوب اعمال مجرمانه مندرج در اسناد بین‌المللی به فرمانده‌های ناوهای جنگی خود - مطابق تعهدات مندرج در این اسناد بین‌المللی - غفلت می‌کند.^۱ نگرانی دیگری که موجب می‌شود تا دولتی از اعمال تعقیب کیفری صرف‌نظر کند، ریشه در مشکلات مرتبط با رعایت تعهدات حقوق بشری دارد؛ ضرورتی که شورای امنیت بر آن تأکید جدی نموده است.^۲ اسناد بین‌المللی راجع به حقوق بشر مانند میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی بر این نکته تأکید دارند که ضمانت‌های قضایی در مورد افراد بازداشتی رعایت شود و یک محکمه قضایی بدون تأخیر در مورد سرنوشت آنها تصمیم‌گیری نماید. با عنایت به اجرای فراسرزمینی اسناد حقوقی بشری - که

1. PEREZ, N., L'appréhension des actes de piraterie au large de la Somalie par le droit international, in : Les nouvelles menaces contre la paix et la sécurité internationale: aspects actuels, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, Institut de recherche en droit international et européen de la Sorbonne, IREDIES, 2007, 213.

۲. شورای امنیت از دولت‌ها خواسته است تا «به تعقیب افراد مظنون به دزدی دریایی و زندانی نمودن افرادی اقدام کنند که در چارچوب احترام به حقوق بین‌الملل بشر، گناهکار شناخته می‌شوند.» در این مورد به قطعنامه ۱۹۱۸ مورخ ۲۷ آوریل ۲۰۱۰ مراجعه نمایید.

امروزه در آن تردیدی وجود ندارد - این حمایت‌ها باید در مورد افراد بازداشت شده در عرشه کشتی کشورهای یک دولت عضو نیز اجرا گردد.^۱

این استدلالی است که دیوان اروپایی حقوق بشر برای محکوم نمودن فرانسه در پرونده «مدویدیف» به دلیل عدم رعایت شرایط بازداشتی که در کنوانسیون اروپایی حقوق بشر پیش‌بینی شده، به آن استناد کرده است.^۲ جرم یاد شده در عرشه کشتی اتفاق افتاده بود که دست به قاچاق کاکوین زده بود و مداخله انجام شده نیز از سوی دولت صاحب پرچم اجازه داده شده بود. از نظر دیوان، اقدام فرانسه برای محروم کردن کادر یک ناو از آزادی، بدون آنکه آنها را تحت کنترل یک مقام قضایی قرار دهد، نقض تعهدات این کشور به موجب کنوانسیون اروپایی حقوق بشر به شمار می‌رود. غالباً، غیرممکن بودن ارائه چنین ضمانت‌هایی به افراد در عرشه کشتی‌های جنگی، فرمانده‌های این کشتی‌ها را بر آن می‌دارد تا افراد مظنون به ارتکاب اعمال غیرقانونی در دریاها را به سادگی رها سازند.

در مورد مبارزه با دزدی دریایی، خودداری تعدادی از دولت‌ها - که افراد نیروی دریایی آنها در سواحل سومالی به عملیات مشغول بودند - از تعقیب دزدان دریایی بازداشت شده، شورای امنیت را به عکس‌العمل وادار کرد. شورای امنیت از تمام دولت‌ها خواست تا برای پُر کردن این خلأ، به منظور تعیین اینکه چه کسی صالح به محاکمه این افراد است با یکدیگر همکاری کنند.^۳ کندی و عدم سرعت دولت‌ها در پاسخ به این دعوت، شورای امنیت را بر آن داشت تا به اتخاذ یک راه‌حل جایگزین دست زند و از سازمان‌های منطقه‌ای که بر ضد دزدی دریایی به مبارزه مشغول‌اند، دعوت کند تا با دولت‌های منطقه که برای محاکمه دزدان دریایی آمادگی دارند، «توافقنامه‌های انتقال» امضا کنند.^۴

چنین توافقنامه‌هایی بین دولت‌های عضو اتحادیه اروپا - که ناوهای جنگی آنها درگیر عملیات «آتلانتا» است - از یک سو و دولت‌های کنیا و سیشل از دیگر سو، منعقد شده است. دولت‌های عضو این توافق‌نامه با نامیدن این موافقتنامه‌ها با عنوان «توافقنامه‌های انتقال» خواسته‌اند تا بر این امر تأکید کنند که افراد یاد شده تابع فرایند استرداد که مبتنی بر قواعد خاص خود است، قرار نگرفته‌اند. در خصوص انطباق توافقنامه منعقد کنیا با حقوق

1. GUILFOYLE, D., Counter Piracy Law Enforcement and Human Rights, I.C.L.Q., vol. 59, January 2010, 150 ss.

2. Cour européenne des droits de l'homme Affaire Medvedyev et autres c. France, requête 15 3394/03-20 mars 2010.

۳. قطعنامه ۱۸۱۶ شورای امنیت مورخ ۲ ژوئن ۲۰۰۸.

۴. قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت مورخ ۱۶ دسامبر ۲۰۰۸ در این مورد نک: -MOMTAZ, D., L'apport du Conseil de Sécurité à la lutte contre l'impunité des pirates opérant au large des côtes de Somalie, A. D. Mer 2010, XV, 245-246.

بین‌الملل بشر از آنجا که کشور یاد شده، سابقه بدی در رعایت حقوق بشر دارد و از سوی کمیته مبارزه با شکنجه به دلیل به کارگیری سیستماتیک شکنجه در زندان‌هایش در لیست سیاه قرار گرفته، تردیدهایی ابراز شده است.^۱ به هر حال، کنیا به دلیل حجم بالای پرونده‌های مطروحه در سیستم قضایی‌اش و عدم کفایت کمک‌های جامعه بین‌المللی، از اجرای این توافق‌نامه سر باز زده است.^۲ در حال حاضر تشکیل دادگاه‌های تخصصی سومالیایی تنها راه‌حلی است که در مدت زمان طولانی می‌تواند - در صورت وجود شرایط مناسب برای یک عملکرد هماهنگ - نواقص کارکرد دیگر دولت‌ها^۳ را جبران کند. البته تحقق چنین امری دلیلی خواهد بود بر شکست مدیریت جهانی برای سرکوب کفایتی اعمال غیرقانونی در دریاها.

نتیجه‌گیری

رویه بین‌المللی دولت‌ها در چند دهه اخیر، چه در عرصه پیشگیری و چه در عرصه سرکوب اعمال غیرقانونی نیازمند یک اراده واقعی برای گذار از یک مدیریت منطقه‌ای به یک مدیریت جهانی است که به نظر می‌رسد در خصوص مؤثر بودن آن، اجماع وجود دارد.^۴ با وجود این، تمایل دولت‌ها به انحصاری بودن صلاحیت دولت صاحب پرچم و هراس از اینکه از بین رفتن این قاعده موجب سلطه و هیمنه دولت‌های قدرتمند صاحب امکانات دریایی می‌گردد، همچنان مانعی بر سر راه تحقق آن محسوب می‌شود. برعکس نیز در عرصه سرکوب، مدیریت جهانی با بی‌علاقگی همین دولت‌ها در دفاع از قضایای متناهی جامعه جهانی، مواجه شده است. در این شرایط، ظهور یک مدیریت جهانی، مستلزم اعطای امتیازات متقابل از سوی هر دو گروه از دولت‌هاست که باید در قالب روحیه اعتماد متقابل انجام شود. تا آن زمان، دولت‌ها باید با هدف تسهیل پیشگیری از اعمال غیرقانونی که به همگان آسیب می‌زند، تلاش خود را مصروف جمع‌آوری اطلاعات نمایند. تصمیمات اتخاذ

۱. در این مورد به ملاحظات نهایی کمیته مبارزه با شکنجه در خصوص شکنجه در کنیا به تاریخ ۲۱ نوامبر ۲۰۰۸ نک: U.N Doc. CAT/C/KEN/CO/1 §13.

۲. در این مورد به گزارش مشاور ویژه دبیرکل ملل متحد به تاریخ ۲۵ ژانویه ۲۰۱۱ به عنوان زیر نک: S/2011/30- 25 janvier 2011.

3. Ibid

۴. مطابق نظر مجمع عمومی ملل متحد: «مشکلات فضاهای دریایی بشدت به هم پیوسته است و باید مانند یک کلیت واحد در چارچوب یک نگاه منسجم - که مبتنی بر مطالعه بخش‌ها، نظم‌ها و رشته‌های متعدد است - مورد بررسی قرار گیرند.» به علاوه، مجمع عمومی بر این نکته تأکید می‌کند که باید «همکاری‌ها و هماهنگی‌ها در سطوح ملی، منطقه‌ای و جهانی مطابق با کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاها با هدف حمایت و تکمیل آنچه هر دولت برای اجرا و رعایت این کنوانسیون انجام می‌دهد، ارتقا یابند.» در این مورد نک:

- Les Océans et le droit de la mer RES/66/231- 24 décembre 2011.

شده در خلال چند دهه گذشته ثابت می‌کند که این تصمیمات برای مقابله با جرایم فراملی در دریاها، چارچوب صرفاً ملی را پشت سر نهاده‌اند.

منابع لاتین

1. BLANCO-BAZAN Augustin, Suppressing Unlawful Acts: IMO Incur-sion in the Field of Criminal Law of the Sea, in: Tafsir Malick Ndiaye and Rüdiger Wolfrum, *Environmental Law and Settlement of Disputes*, Mari-nus Nijhoff Publishers, 2007.
2. SALLIOU, Anne in: *Chronique Défense et Sécurité A. D. Mer* 2005, Tome X.
3. MOMTAZ, D., «Le pavillon en temps de crise. Le pavillon dans l'en-grenage de la lutte contre la prolifération des armes de destruction mas-sive», in : *Le Pavillon*, Ed. A. Pedone, 2008 et RONZITTI, N., «The Pro-liferation Security Initiative and International Law», in: FISCHER, A, and al, *Peace in Liberty*, (HZSG), Festschrift für Michael Bothe, zum 70 Geburtstag Nomos Dike, 2008.
4. SPADI, F., *Bolstering the Proliferation Security Initiative at Sea: a Com-parative Analysis of Ship Boarding as a Bilateral and Multilateral Imple-menting Mechanism*, in: *Nordic Journal of International Law*, Vol. 75, no. 2, June 2006.
5. BEYRIES, Philippe, in: *Chronique Défense et Sécurité, A. D. Mer* 2002, Tome VII.
6. BELLAYER-ROILLE, A., *La lutte contre le narcotrafic en mer Caraïbe: une Coopération à géométrie variable*, in: *R.G.D.I.P.*, 2007, vol. III, no. 2.
7. MOMTAZ, D., *La libre navigation à l'épreuve des conflits armés*, in: *La mer et son droit, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec*, Ed., Pedone, 2003.
8. JESUS, J. L., *Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Seas: Legal Aspects*, in: *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 18, 2003.
9. Rés. S/1002 (25) du 29 novembre 2007.
10. Rés. 1816 du Conseil de Sécurité en date du 2 juin 2008.
11. Rés. 2077 du 21 Novembre 2012.
12. PEREZ, N., *L'appréhension des actes de piraterie au large de la So-malie par le droit international*, in : *Les nouvelles menaces contre la paix et la sécurité internationale: aspects actuels*, Université Paris I Pan-

- théon-Sorbonne*, Institut de recherche en droit international et européen de la Sorbonne, IREDIES, 2007.
13. GUILFOYLE, D., *Counter Piracy Law Enforcement and Human Rights*, *I.C.L.Q.*, vol. 59, January 2010.
14. *Cour européenne des droits de l'homme Affaire Medvedyev et autres c. France*, requête 15 3394/03-20 mars 2010.
15. MOMTAZ, D., *L'apport du Conseil de Sécurité à la lutte contre l'impunité des pirates opérant au large des côtes de Somalie*, A. D. Mer 2010, XV.
16. U.N Doc. CAT/C/KEN/CO/1.
17. S/2011/30- 25 janvier 2011.
18. Les Océans et le droit de la mer RES/66/231- 24 décembre 2011.



Tension between Zonal and Global management in prevention and repression of criminal acts in sea

Djamchid Momtaz

Massoud Alizadehi – Shahram Zarneshan

Abstract:

Nowadays, prevention and repression of criminal acts in different maritime zone are a great challenge for our international Community. But, the recent international Practice shows some tensions between State of flag jurisdiction and other states to pursue criminals, especially in high sea. As it is established in customary international law, states of flag have exclusive jurisdiction over their ships in high sea. But, recently, some powerful maritime nations have tried to influence these exclusive authorities. The main reason for them is to counter danger of terrorist activities. In this context, the resistance of some states resulted in a delicate situation in international legal order. This article, by analyzing the international practices during recent decades, tries to present legal solutions for this real conflict among different jurisdictions to counter serious crimes in international maritime zones.

Keywords:

Zonal and Global management, Terrorism, maritime zones, State Jurisdiction.

Journal of LEGAL RESEARCH

VOL. XIV, No. 1

2015-1

- **Tension between Zonal and Global management in prevention and repression of criminal acts in sea**
Djamchid Momtaz - Massoud Alizadeh - Shahram Zarneshan
- **Legal system governed on succeed obligation for merging Trade Companies**
Bahram Hasanzadeh
- **Allocati on of legislative jurisdiction of Parliament in the constitu-tional order of Iran**
Javad Taghizadeh - Fatemeh Samieyan
- **A Comparative Study of Iran's Criminal Legislative Policy With UNCAC in the field of Financial Anti-corruption and its Evolutions**
Mohammad Bagheri Komar Olia
- **Open source software system**
Seyed Mohsen Tolou - Jafar Nezamolmelli
- **The legitimacy of using force against Pirates off the coast of Somalia**
Zakieh Taghizadeh
- **The procedure in extradition law with insist on Julian Assange's cases**
FaridAzadbakht - Mehdi TavanaeManesh
- **Structure and Efficiency of African Court on Human and People's Rights**
Seyed Yaser Ziaee -Sadegh Jafarzadeh Darabi
- **Bright Law in the Black Sea: Flexibility and Predictability of Maritime Delimitations Criteria in the ICJ's Decision on Romania/Ukrain (2009)**
Jamshid Mazaheri
- **A comprehensive legal challenge: Italy versus ICJ**
Faraz shahlaei



S. D. I. L.

The S.D. Institute of Law
Research & Study