

# Occurrence of Crime on the High Seas; from Exercising Coastal State's Criminal Jurisdiction to its Prohibition in the ITLOS's Jurisprudence

Javad Salehi<sup>1</sup>

1. Associate Professor, Department of Law, Faculty of Law and Social Sciences, Payam-e-Noor University, Tehran, Iran.  
Email: Javadsalehi@pnu.ac.ir

## ABSTRACT

Components of states' criminal jurisdiction are based on domestic criminal law that has been mandated by legislative will. But this situation in relation to the criminal jurisdiction of the Coastal State is subject to restrictions that apply to division of maritime areas. The ITLOS's jurisprudence is an example of the obligation to comply with the components of the Coastal State' criminal jurisdiction in the High Seas that do not precede record. The review of the ITLOS's jurisprudence is important in this regard, the subject and purpose of this paper and have new achievements that have been considered by descriptive-analytical method of the provisions of the UNCLOS. The main question of this study is what are the components of the prohibition of the High Seas' criminal



S.D.I.L.  
The SD Institute of Law  
Research & Study



**Publisher:**  
Shahr-e- Danesh  
Research And Study  
Institute of Law

**Article Type:**  
Original Research

**DOI:**  
10.48300/JLR.2021.276580.1609

**Received:**  
19 April 2021

**Accepted:**  
20 May 2021

**Published:**  
20 March 2022



### Copyright & Creative Commons:

© The Author(s). 2021 Open Access. This article is licensed under a Creative Commons Attribution Non-Commercial License 4.0, which permits use, distribution and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. To view a copy of this licence, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.



jurisdiction in the ITLOS jurisprudence? The findings of the study show that the criminal jurisdiction of the Coastal State faces some limitations as a result of the provisions of the UNCLOS. Transferring of absolute jurisdiction over the affairs of a foreign ship to its Flag State in the High Seas is an example of these restrictions. Accordingly, the Coastal State cannot prosecute foreign ship's offenses in the High Seas based on the ITLOS's jurisprudence.

**Keywords:** Coastal State, Flag State, Criminal Jurisdictionin, Offenses in High Seas, Right of Freedom of Navigation.

**Funding:** The author(s) received no financial support (funding, grants, sponsorship) for the research, authorship, and/or publication of this article.

**Author contributions:**

Javad Salehi: Conceptualization, Methodology, Software, Validation, analysis, Investigation Resources, Data Curation, Writing - Original Draft, Writing - Review & Editing, Supervision, Project administration.

**Competing interests:** The authors declare that they have no competing interests.

**Citation:**

Salehi, Javad, "Occurrence of Crime on the High Seas; from Exercising Coastal State's Criminal Jurisdiction to its Prohibition in the ITLOS's Jurisprudence" *Journal of Legal Research* 20, no. 48 (March 20, 2022): 37-57.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

## Extended Abstract

Components of states' criminal jurisdiction are based on domestic criminal law that has been mandated by legislative will. But this situation in relation to the criminal jurisdiction of the Coastal State is subject to restrictions that apply to division of maritime areas. The ITLOS's jurisprudence is an example of the obligation to comply with the components of the Coastal State' criminal jurisdiction in the High Seas that do not precede record. The review of the ITLOS's jurisprudence is important in this regard, the subject and purpose of this paper and have new achievements that have been considered by descriptive-analytical method of the provisions of the UNCLOS. The main question of this study is what are the components of the prohibition of the High Seas' criminal jurisdiction in the ITLOS jurisprudence? The findings of the study show that the criminal jurisdiction of the Coastal State faces some limitations as a result of the provisions of the UNCLOS. Transferring of absolute jurisdiction over the affairs of a foreign ship to its Flag State in the High Seas is an example of these restrictions.

Therefore, the exercise of criminal jurisdiction by the coastal State in connection with the smuggling of fuel by the Norstar ship is justified when the alleged fuel belongs to it or if it is traded in the territory of its territorial sea. The coastal state is allowed to prosecute, seize and exercise jurisdiction over the offending ship in these cases, in accordance with the principle of internal sovereignty, which also applies in the maritime territory. But there are no such conditions in the Norstar case. The coastal state claims that fuel smuggling has been committed simply by abusing the subsidized fuel of the Norstar. The use of subsidized fuel and the privilege of non-payment of taxes due to it makes any unauthorized use of fuel considered fuel smuggling, which can be prosecuted by the coastal state. But the petroleum products that were the subject of the refueling activity were initially sold to the Norstar ship from the legal bases of the coastal state. This fuel has been used for navigation as long as the Norstar ship has sailed in the coastal state. But when the Norstar entered the high seas, the ship's crew sold the fuel to yachts. This approach is the basis for the coastal state to exercise criminal jurisdiction, while the material element of the crime of trafficking is allegedly committed by the coastal state in the high seas. the Norstar did not acquire fuel from illegal sources. Accordingly, as long as it has been a fuel carrier in the territorial sea, the contiguous zone and the exclusive economic zone of the coastal

state, it has not committed any smuggling, so that it can be considered starting from the area under the jurisdiction of the coastal state and ending in the high seas. The fuel smuggling was carried out on the assumption that the coastal state's claims in the high seas were correct, which would be dealt with by the flag state. Prosecuting this offense means that the coastal State's criminal jurisdiction over the Norstar ship is outside the legal position for a specific maritime area.

In this case, the Coastal state acknowledges, on the one hand, that the activities of the Norstar ship took place outside its territory, just as the results of the criminal proceedings of its respective courts show that the activity of the Norstar ship was cross-border. On the other hand, the coastal state believes that the reason for the seizure of the ship was to preserve the causes of the crimes in its territorial waters. The provisions of the Convention on the Law of the Sea do not authorize the coastal state to seize a foreign ship at a third-country port on charges of legal or illegal activities on the high seas when those offshore offenses do not fall under the principle of universal jurisdiction. The ban has also been upheld by coastal state's criminal judges. Because the seizure of a ship in the territory of a foreign state for refueling ships on the high seas was covered by criminal investigations leading to the acquittal of the crew and the return of the ship to its owner, arbitrarily and without relying on the provisions of the Convention on the Law of the Sea. Criminal investigations in this regard have not led to the collection of positive evidence of the crime by the coastal state or a third party, alleging that the operations carried out by the Norstar on the charge of fuel smuggling and tax evasion. Accordingly, the crime attributed to the ship's crew has not been established by the criminal courts of the coastal state. The result is that the ship was seized because of an alleged crime that did not occur. In the first of all, the missing criminal evidence does not support the prosecutor's actions before, which included the seizure of the ship and the arrest of its crew. As the ITLOS's jurisprudence confirms, the coastal state cannot prosecute Norstar ship's offenses in the High Seas.

# وقوع جرم در دریا‌های آزاد؛ از اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی تا ممنوعیت آن در رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها

جواد صالحی<sup>۱</sup>

۱. دانشیار، گروه حقوق، دانشکده حقوق و علوم اجتماعی، دانشگاه پیام‌نور، تهران، ایران.  
Email: Javadsalehi@pnu.ac.ir

## چکیده:

مؤلفه‌های اعمال صلاحیت کیفری دولت‌ها بر اساس حقوق کیفری داخلی است که بنا به اراده مقنن سیاست‌گذاری شده است. اما این وضعیت در ارتباط با اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در مناطق دریایی با محدودیت‌هایی مواجه است که از تقسیم‌بندی مناطق دریایی تبعیت می‌کند. رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، نمونه‌ای از الزام به تبعیت از مؤلفه‌های اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در دریا‌های آزاد است که مسبوق به سابقه نیست. بررسی رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها از این حیث حائز اهمیت، موضوع و هدف این نوشتار بوده و واجد دستاوردهایی جدید است که با روش توصیفی تحلیلی مقررات کنوانسیون حقوق دریاها مدنظر قرار گرفته است. سؤال اصلی پژوهش این است که مؤلفه‌های ممنوعیت اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی

## کپی‌رایت و مجوز دسترسی آزاد:



کپی‌رایت مقاله در مجله پژوهش‌های حقوقی نزد نویسنده (ها) حفظ می‌شود. کلیه مقالاتی که در مجله پژوهش‌های حقوقی منتشر می‌شوند با دسترسی آزاد هستند. مقالات تحت شرایط مجوز 4.0 Creative Commons Attribution Non-Commercial License منتشر می‌شوند که اجازه استفاده، توزیع و تولید مثل در هر رسانه‌ای را می‌دهد، به شرط آنکه به مقاله استناد شود. جهت اطلاعات بیشتر می‌توانید به صفحه سیاست‌های دسترسی آزاد نشریه مراجعه کنید.



پژوهش‌کده حقوق



نوع مقاله:  
پژوهشی

DOI:

10.48300/JLR.2021.276580.1609

تاریخ دریافت:

۳۰ فروردین ۱۴۰۰

تاریخ پذیرش:

۳۰ اردیبهشت ۱۴۰۰

تاریخ انتشار:

۲۹ اسفند ۱۴۰۰



در دریاهای آزاد در رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها چیست؟ یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که صلاحیت کیفری دولت ساحلی با محدودیت‌هایی مواجه است که ناشی از مقررات کنوانسیون حقوق دریاها است. واگذاری اعمال صلاحیت مطلق بر امور کشتی خارجی به دولت صاحب پرچم آن در دریاهای آزاد، نمونه‌ای از این محدودیت‌ها است. بر این اساس دولت ساحلی حسب رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها نمی‌تواند جرایم کشتی خارجی را در دریاهای آزاد تعقیب کند.

### کلیدواژه‌ها:

دولت ساحلی، دولت صاحب پرچم، صلاحیت کیفری، جرم در دریاهای آزاد، حق آزادی دریانوردی.

### حامی مالی:

این مقاله هیچ حامی مالی ندارد.

### مشارکت نویسندگان:

جواد صالحی: مفهوم‌سازی، روش‌شناسی، استفاده از نرم‌افزار، اعتبار سنجی تحلیل، تحقیق و بررسی، منابع، نظارت بر داده‌ها، نوشتن - پیش‌نویس اصلی، نوشتن - بررسی و ویرایش، نظارت، مدیریت پروژه

### تعارض منافع:

بنابر اظهار نویسندگان این مقاله تعارض منافع ندارد.

### استناددهی:

صالحی، جواد. «وقوع جرم در دریاهای آزاد؛ از اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی تا ممنوعیت آن در رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها». مجله پژوهش‌های حقوقی، ۲۰، ش. ۴۸ (۲۹ اسفند ۱۴۰۰): ۳۷-۵۷.

## مقدمه

کنوانسیون حقوق دریاها<sup>۱</sup>، از اسناد جامع مقررات دریاها است. دیوان بین‌المللی حقوق دریاها<sup>۲</sup>، رکن قضایی مستقلی است که به موجب کنوانسیون حقوق دریاها تشکیل شده است تا به اختلافات دولت‌های عضو ناشی از تفسیر و به کارگیری مقررات کنوانسیون حقوق دریاها رسیدگی قضایی نماید. پذیرش صلاحیت اجباری دیوان بین‌المللی حقوق دریاها برای دولت‌ها با تصویب کنوانسیون حقوق دریاها مفروض است، منوط به اینکه این روش را با یک بیانیه کتبی حسب مقررات ماده ۲۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها اعلام نماید. رسیدگی حقوقی به اختلافات بین‌المللی، از مهم‌ترین و قاطع‌ترین شیوه‌های حل مسالمت‌آمیز اختلافات است. روش‌های مسالمت‌آمیز حل و فصل اختلافات بین‌المللی در حوزه دریاها و مسائل مرتبط با آن، جزئی از حقوق بین‌الملل معاهدات است که دولت‌ها بدان ملتزم هستند. کنوانسیون حقوق دریاها دربرگیرنده مقررات لازم برای حل اختلاف در سطح بین‌المللی است. دعوی دولت پاناما (زین پس؛ دولت صاحب پرچم) علیه دولت ایتالیا (زین پس؛ دولت ساحلی) راجع به اختلاف نظر در تفسیر و کارکرد مقررات کنوانسیون حقوق دریاها است که در ارتباط مستقیم با حق اعمال صلاحیت کیفری<sup>۳</sup> دولت ساحلی قرار گرفته است. این پرونده با موضوعیت اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی، یکی از پرونده‌های کم‌سابقه در حقوق بین‌الملل دریاها است که از اواخر سال ۲۰۱۵ در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها گشوده شده است و در نیمه سال ۲۰۱۹ به محکومیت دولت ساحلی مدعی اعمال صلاحیت کیفری منتهی شده است. دولت صاحب پرچم از دیوان بین‌المللی حقوق دریاها تقاضای رسیدگی و تصمیم‌گیری راجع به عملکرد دولت ساحلی را مطرح کرده است<sup>۴</sup> که منتهی به توقیف نفت‌کش حامل پرچم پاناما (زین پس؛ کشتی نوراستار)<sup>۵</sup> و بازداشت خدمه آن شده بود.

این نوشتار بر عملکرد دولت ساحلی در اعمال صلاحیت کیفری بر کشتی خارجی تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم متمرکز است تا مردود بودن اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی برخلاف مقررات کنوانسیون حقوق دریاها را اثبات کند. رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در پرونده نوراستار که در سال ۲۰۱۹ صادر شده است، با تلفیقی از جدیدترین مباحث نظری حقوق دریاها و اصل اعمال صلاحیت کیفری درون سرزمینی از منابع اصلی این نوشتار هستند که مورد تحلیل و بررسی تطبیقی و نقادانه قرار گرفته است. اهمیت این نوشتار در این است که موضوع پرونده مبتلابه احتمالی تمام دول ساحلی از جمله دولت جمهوری اسلامی ایران است، هرچند که الزامات ناشی از این پرونده فقط

1. United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

2. International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS).

۳. برای مطالعه بیشتر در این رابطه نک: علی خالقی، *آیین دادرسی کیفری*، جلد ۱ (تهران: انتشارات شهردانش، ۱۳۹۹)،

۱۲.

4. Giuliana Z. Capaldo, *the Global Community Yearbook of International Law and Jurisprudence 2017* (New York, Oxford University Press, 2018), 343.

5. Norstar.



به طرفین آن سرایت دارد. اما روشن شدن ابعاد پیدا و پنهان این پرونده در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای واجد دستاوردهایی است که منجر به شناخت بیشتر اصل اعمال صلاحیت کیفری دول ساحلی در مناطق دریایی مختلف، الزامات حاکم بر آن و توسعه ادبیات حقوق بین‌الملل دریاهای از این طریق می‌شود. سؤال اصلی پژوهش این است که مؤلفه‌های ممنوعیت اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در قلمرو فراسرزمینی دریایی در رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای چیست؟ فرض بر این است که اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی بر خلاف آموزه‌های حقوق بین‌الملل و تعهدات مقرر آن در کنوانسیون حقوق دریاهای ممنوعیت مواجه است، هر چند که به مقررات کیفری داخلی متکی باشد. مقررات کیفری داخلی بدون توجه به محدودیت‌های مقرر در کنوانسیون حقوق دریاهای برای دولت ساحلی یا صاحب پرچم فاقد اعتبار است، در جایی که در عضویت آنها در کنوانسیون حقوق دریاهای تردیدی وجود ندارد. لذا در این نوشتار ابتدا مبنای دعوی دولت صاحب پرچم و موضع دولت ساحلی در ارتباط با صلاحیت کیفری، در ادامه به مقوله مناطق دریایی و ایراد اعمال صلاحیت کیفری فراسرزمینی دولت ساحلی، پس از آن به مسأله ایراد اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی از طریق دولت ثالث و رد آن و درنهایت به اعمال حاکمیت دولت ساحلی در تقابل با صلاحیت دولت صاحب پرچم پرداخته می‌شود تا دستاوردهای تطبیقی حاصل از مطالعه رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای از حیث اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در دریاهای آزاد ارائه شود.

## ۱- دعوی دولت صاحب پرچم و موضع دولت ساحلی در ارتباط با صلاحیت کیفری

کنوانسیون حقوق دریاهای، جلوه‌ای از تعهدات مرتبط با حقوق دریاهای است که تمام دولت‌ها از جمله؛ دولت ساحلی، دولت بندری، دولت صاحب پرچم و کلیه دول متقاضی استفاده از دریاهای بدان ملتزم هستند. اما کنوانسیون حقوق دریاهای و تفاسیر متفاوت دول عضو از مقررات آن، منشأ اختلاف و درعین حال دستاویز قضات دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای برای حل اختلاف است. پرونده نوراستار در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای نیز از این شرایط مستثنی نیست. دولت ساحلی و صاحب پرچم در این پرونده از طرفین دعوا و از اعضای کنوانسیون حقوق دریاهای هستند که دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای به دعوی آنها رسیدگی می‌کند. در این پرونده حق دریانوردی و فعالیت تجاری قانونی مالک و خدمه کشتی نوراستار با اتهام‌زنی دولت ساحلی نقض شده است. کشتی به محض ورود به دریای سرزمینی تحت صلاحیت دولت ساحلی است؛<sup>۶</sup> لیکن اعمال صلاحیت دولت ساحلی بر امور کشتی خارجی در دریای سرزمینی به خاطر رفتارهای ارتكابی آن در همین منطقه موجه است. بر این اساس اعمال قوانین و مقررات گمرکی که مربوط به دریای سرزمینی است، به خاطر رفتارهای آن در دریاهای آزاد برخلاف مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای می‌باشد. هر چند که کشتی از دریای آزاد به دریای

6. Bevan Marten, *Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping* (Hamburg Studies on Maritime Affairs, Springer 2014), 37.



سرزمینی رجعت کرده باشد. وقوع جرم آنی<sup>۷</sup> در دریاهای آزاد از سوی کشتی خارجی باعث می‌شود تا اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در دریای سرزمینی توجیه نداشته باشد، زمانی که آن کشتی به دریای سرزمینی برگشته است. مگر اینکه جرم از نوع جرم مستمر باشد و بخشی از عنصر مادی جرم همچنان در دریای سرزمینی رخ دهد تا بر این اساس صلاحیت سرزمینی دولت ساحلی ایجاد شود. با وجود این دولت ساحلی در دریای سرزمینی کشتی نوراستار را به خاطر جرایم ارتكابی در دریاهای آزاد توقیف و خدمه آن را بازداشت می‌کند. این وضعیت جلوه‌ای از اعمال صلاحیت کیفری فراسرزمینی دولت ساحلی بر کشتی نوراستار است که رسیدگی به جرایم آن در دریاهای آزاد در صلاحیت دولت صاحب پرچم آن است. با این تفاوت که مسؤولیت بین‌المللی دولت ساحلی در این پرونده به خاطر اقدامات منتسب به آن که از طریق مقامات پلیسی و قضایی آن انجام شده بود<sup>۸</sup>، در یک محکمه بین‌المللی غیر کیفری به چالش کشیده شد. این پرونده دارای ابعاد گسترده کیفری است، هر چند که دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای به دلیل شرح وظایف و برخورداری از قضات دارای تخصص غیر کیفری وارد جزئیات مسائل کیفری آن نشده است. اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در دریای سرزمینی دولت ساحلی اسپانیا (زین پس؛ دولت ثالث) و درگیر کردن دولت ثالث از این طریق، از وجوه تمایز این پرونده است. اختلاف نظر دو دولت صاحب پرچم و ساحلی در ارتباط با جواز یا ممنوعیت اعمال صلاحیت کیفری مقامات دولت ساحلی در دریاهای آزاد از موضوعات اصلی این پرونده است که منجر به توقیف نفت‌کش نوراستار در آب‌های سرزمینی دولت ثالث اسپانیا شده است. دولت ساحلی مدعی است که قرار توقیف کشتی و تقاضای اجرای آن به خاطر فعالیت سوخت‌رسانی کشتی نوراستار در دریاهای آزاد بوده است، هر چند که حسب ادعای دولت صاحب پرچم ابتدا قرار توقیف کشتی صادر شده است و چند ماه بعد از آن تحقیقات کیفری لازم انجام شده است.<sup>۹</sup> قرار توقیف کشتی زمانی اجرا شده است که کشتی نوراستار از آب‌های آزاد برگشته است و در آب‌های سرزمینی دولت ثالث (اسپانیا) پهلو گرفته بود. توقیف کشتی نوراستار با اعطای نیابت قضایی به دولت ثالث از سوی دولت ساحلی تقاضا شده است، تا به محض دسترسی به نوراستار در آب‌های سرزمینی به توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن بپردازد. دولت ثالث در نتیجه کنوانسیون اروپایی معاضدت قضایی در امور کیفری<sup>۱۰</sup> با دولت ساحلی به توقیف کشتی دولت صاحب پرچم پرداخته است که بررسی مسؤولیت دولت ثالث در این پرونده نیز علی‌رغم اهمیت آن موضوعیت ندارد.

مبنای تقاضای دولت ساحلی بر توقیف کشتی نوراستار و بازداشت خدمه آن در آب‌های سرزمینی دولت ثالث، تحقیقات کیفری دادستان عمومی دولت ایتالیا (زین پس؛ دادستان) راجع به قاچاق

۷. برای مطالعه بیشتر در این رابطه نک: ایرج گلدوزیان، *بایسته‌های حقوق جزای عمومی* (تهران: انتشارات میزان، ۱۳۹۸)، ۲۲۱.

۸. برای مطالعه بیشتر در این ارتباط نک: کمیسیون حقوق بین‌الملل سازمان ملل متحد، *مسئولیت بین‌المللی دولت*، متن و شرح مواد کمیسیون حقوق بین‌الملل، چاپ ۱۱، ترجمه علیرضا ابراهیم‌گل (تهران: انتشارات شهر دانش، ۱۳۹۸)، ۲۵.

9. 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. 259.

10. The European Convention on Mutual Assistance in Criminal Matters, 1959.

سوخت و فرار مالیاتی از سوی کشتی نورا ستار بوده است. فرار از پرداخت عوارض گمرکی، مالیات و قاچاق کالا در اکثر قوانین داخلی کشورها جرم‌انگاری شده است. دولت‌ها حتی برای مبارزه مؤثرتر با این پدیده‌ها به همکاری‌های دوجانبه یا منطقه‌ای می‌پردازند. دولت ساحلی طی تشریفات قانونی بر اساس مقررات داخلی تصمیم به بازداشت خدمه و توقیف کشتی گرفته است، در حالی که هیچ جزئی از عنصر مادی جرایم ادعایی در قلمرو سرزمینی دریایی آن رخ نداده است. در عین حال که وضعیت سوخت‌رسانی<sup>۱۱</sup> و ابعاد حقوقی یا کیفری آن علی‌رغم اهمیت برای نفت‌کش‌ها و دولت صاحب پرچم آنها در کنوانسیون حقوق دریاهای تشریح نشده است. با وجود این سوخت‌رسانی مشکوک به قاچاق در این پرونده مستمسک دولت ساحلی و اعمال صلاحیت کیفری آن شده است. کشتی نورا ستار در فاصله سال‌های ۱۹۹۴ تا ۱۹۹۸ در دریاهای آزاد به عملیات سوخت‌رسانی به کشتی‌های تفریحی پرداخته است که مستمسک اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی شده است. اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی نسبت به کشتی خارجی به خاطر فعالیت آن در دریاهای آزاد با اتکا به قواعد حاکم بر منطقه دریایی تحت صلاحیت حسب مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای آزاد، مسأله اصلی دارای ابعاد کیفری در این پرونده است که با سوخت‌رسانی به کشتی‌های تفریحی و ادعای قاچاق سوخت و نپرداختن عوارض متعلقه به آن مرتبط شده است.

دادگاه کیفری داخلی دولت ساحلی، بازداشت هشت نفر از خدمه و توقیف کشتی نورا ستار را به عنوان وسیله ارتکاب جرم قاچاق مواد نفتی و فرار مالیاتی صادر می‌کند. دادگاه کیفری بر اساس تقاضای دادستان مجاب می‌شود که خدمه در پوشش فعالیت سوخت‌رسانی مرتکب قاچاق سوخت و فرار مالیاتی شده‌اند. اما فرار توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن فقط متکی به تقاضای دادستان با تصور وقوع جرم و بدون ارائه دلایل مادی جرم به دادگاه کیفری دولت ساحلی است. دولت ساحلی بدون دستیابی به دلایل مجرمانه یا توجیه قانونی کشتی خارجی را توقیف و خدمه آن را بازداشت می‌کند. اجرای قوانین گمرکی، مستمسک دولت ساحلی برای اعمال صلاحیت کیفری بر کشتی خارجی است.<sup>۱۲</sup> اما قرار دادگاه کیفری دولت ساحلی زمانی صادر و آماده اجرا می‌شود که کشتی نورا ستار در آب‌های سرزمینی آن نبوده است. لذا کشتی از سوی مقامات دولت ثالث به درخواست دولت ساحلی به هنگام بازگشت از دریای آزاد و پهلوی گرفتن در آب‌های سرزمینی ثالث توقیف و خدمه آن بازداشت می‌شوند. کشتی در بندر دولت ثالث باقی می‌ماند و خدمه برای محاکمه به دولت ساحلی اعزام می‌شوند. مالک کشتی به محض اطلاع از دادستان تقاضا می‌کند تا کشتی وی حسب مقررات ماده ۲۹۲ کنوانسیون حقوق دریاهای آزاد شود. لیکن وثیقه آزادی کشتی به میزان ۲۵۰ میلیون لیر اعلام می‌شود که از توان وی خارج است. علی‌رغم تلاش دولت صاحب پرچم برای مذاکره با

۱۱. برای مطالعه بیشتر در این زمینه نک: باقر میرعباسی و ابوطالب امیرشعبانی، «وضعیت سوخت‌رسانی در منطقه انحصاری اقتصادی و سایر مناطق دریایی با تکیه بر رویه قضایی دادگاه بین‌المللی حقوق دریاهای»، فصلنامه مطالعات حقوق عمومی ۲ (۱۳۹۶) ۲۷۳.

12. International Tribunal for the Law of the Sea (2017), the M/V "Norstar" Case (Panama v. Italy), Memorial of the Republic of Panama, Case No. 25, 11 April 2017, para. 88.

دولت ساحلی، دولت ساحلی هرگز علاقه‌ای به مذاکره با دولت صاحب پرچم یا مالک کشتی نشان نمی‌دهد. لذا کشتی همچنان در توقیف باقی می‌ماند. توقیف کشتی نه تنها مانع از دریانوردی مجدد نواراستار می‌شود، بلکه فعالیت‌های اقتصادی آن را در حمل مواد نفتی مختل می‌کند.

آزادی دریانوردی و تجارت قانونی کشتی موصوف در نتیجه اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی نقض می‌شود.<sup>۱۳</sup> توقیف کشتی ادامه پیدا می‌کند تا اینکه دادگاه کیفری موصوف خدمه را از جرم قاچاق سوخت و فرار مالیات متعلقه به سوخت تبرئه و حکم به استرداد کشتی به مالک آن را صادر می‌کند.<sup>۱۴</sup> حکم بدوی در دادگاه تجدیدنظر تأیید و نهایی می‌شود، اما کشتی در توقیف باقی می‌ماند، هرچند که خدمه آن آزاد می‌شوند. این وضعیت مستمسک دولت صاحب پرچم می‌شود تا برای دریافت خسارت از دولت ساحلی به طرح دعوی در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای پیردازد. بر این اساس دولت صاحب پرچم ادعای نقض حق آزادی دریانوردی نفت کش را در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای مطرح می‌کند. دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای برای برقراری ارتباط میان عملکرد دولت ساحلی و نقض آزادی دریانوردی ناگزیر از بررسی شرایطی است که منتهی به نقض حقوق کشتی نواراستار و دولت صاحب پرچم آن شده است. اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی بر امور کشتی خارجی تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم آن بخشی از این شرایط است. اما دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای از این شرایط فقط نتیجه می‌گیرد که اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در موقعیت نابجا باعث نقض حق آزادی دریانوردی کشتی نواراستار شده است.<sup>۱۵</sup> دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای از این طریق به دول ساحلی پیام می‌دهد که اعمال صلاحیت کیفری خارج از بایسته‌های کنوانسیون حقوق دریاهای مسؤولیت‌آور و مستوجب جبران خسارات وارده است. لیکن مؤلفه‌های این استنتاج را تشریح نمی‌کند. این در حالی است که ابعاد اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی با اما و اگرهایی مواجه است که محکومیت و مسؤولیت آن را بیشتر مدلل می‌کند.

## ۲- مناطق دریایی و ایراد اعمال صلاحیت کیفری فراسرزمینی دولت ساحلی

کشتی‌ها در آب‌های آزاد یا آب‌های تحت صلاحیت دولت‌های ساحلی شناور هستند. تابعیت کشتی‌ها موضوع مقررات مواد ۲۹، ۹۱(۱)، ۹۱(۲)، ۱۰۴، ۱۰۶، ۱۱۰(d) و ۱۱۰(e) کنوانسیون حقوق دریاهای قرار گرفته است. تابعیت کشتی از تابعیت مالک کشتی متمایز است.<sup>۱۶</sup> کشتی ثبت نشده به

13. 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* 2(1) (2017), 182.

14. International Tribunal for the Law of the Sea (2019), op.cit., para. 289.

۱۵. بررسی این جنبه از ادعای دولت صاحب پرچم و رویکرد قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در این ارتباط موضوع نوشتار مستقل دیگری از همین نویسنده است. برای مطالعه بیشتر در این ارتباط نک: جواد صالحی، «آزادی دریاهای آزاد در تقابل با اعمال صلاحیت دولت ساحلی با اتکا به پرونده نواراستار در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای»، *مجله حقوقی بین‌المللی* ۶۳ (۱۳۹۹): ۲۹۵.

16. Vincent P. Cogliati-Bantz. *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations* (London, Routledge, 2017), 17.

مثابه شهروند بدون تابعیت است که در حقوق بین‌الملل عرفی موضوع صلاحیت تمام دولت‌ها قرار می‌گیرد.<sup>۱۷</sup> ثبت کشتی برای برخورداری از حمایت و مداخله دولت صاحب پرچم در خارج از قلمرو صلاحیت سرزمینی آن ضروری است. دولت صاحب پرچم نقش مهمی در تأمین امنیت دریایی و حمایت از زیست محیط دریایی دارد. لیکن نشانه‌های مشخصی بر قصور دولت‌های صاحب پرچم در تبعیت از مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای و دیگر موافقت‌نامه‌ها و سازکارهای بین‌المللی وجود دارد. این وضعیت منصرف از اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در مناطق دریایی و به طریق اولی کشتی‌های خارجی شناور در این مناطق است، هرچند که آنها تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم هستند. چراکه اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در مناطقی از دریاهای باید به اجرا گذاشته شود که برای آن دولت حسب تقسیم‌بندی مقرر در کنوانسیون حقوق دریاهای مجاز تلقی شده است. این وضعیت حاکی از اهمیت شناخت مناطق دریایی و حدود اختیارات و صلاحیت‌های دولت صاحب پرچم و دولت ساحلی نسبت به کشتی است. صلاحیت دولت ساحلی بر اساس محل استقرار کشتی و محل وقوع جرم شناسایی می‌شوند. قلمرو دولت ساحلی به تمام مناطق دریایی تحت صلاحیت کامل (قلمرو دریایی یا مجموع آب‌های داخلی و دریای سرزمینی) یا تحت حقوق حاکمه<sup>۱۸</sup> (منطقه انحصاری اقتصادی) آن بسط می‌یابد. تمام مناطق دریایی از خط مبدأ محاسبه می‌شوند. خط مبدأ، همان خط ساحلی است که بر روی ساحل در زمان جزر آب مشهود است. خط مبدأ ساحلی مُنقَسَم دریای سرزمینی از آب‌های داخلی است. محدوده ۱۲ مایل دریایی (هر مایل حدود ۱۸۵۲ متر) از خط مبدأ ساحلی به سمت دریاهای سرزمینی و منطقه پشت آن را به سمت ساحل تحت عنوان آب‌های داخلی می‌نامند. حجم آب‌های داخلی معمولاً ناچیز است. باوجوداین آب‌های داخلی و بعد از خط مبدأ ساحلی تا پایان ۱۲ مایل دریایی با عنوان دریای سرزمینی تحت حاکمیت کامل دولت ساحلی است. حاکمیت دولت ساحلی بر آب‌های داخلی و دریای سرزمینی شامل حقوق و تکالیفی مانند قلمرو زمینی و شامل برقراری امنیت، تعقیب مجرمین و حق انحصاری استفاده از منابع دریایی است.

منطقه نظارت، حد فاصل بعد از آب‌های سرزمینی به سوی دریاهای آزاد است. حد فاصل ۱۲ تا ۲۴ مایل دریایی از خط مبدأ ساحلی جزء منطقه نظارت است. منطقه نظارت بخشی از منطقه انحصاری اقتصادی است که وسعت آن از خط مبدأ ساحلی ۲۰۰ مایل دریایی است. دریاهای آزاد پس از اتمام ۲۰۰ مایل دریایی تا بی‌نهایت و قبل از ۲۰۰ مایل دریایی منطقه انحصاری اقتصادی سایر دول مقابل دولت ساحلی در فرض کامل بودن مناطق دریایی برای دول ساحلی است. از این حیث، منطقه نظارت بخشی از منطقه انحصاری اقتصادی تلقی می‌شود، با این تفاوت که وضع و اجرای مقررات مالی یا گمرکی مختص منطقه نظارت و حفاظت و مدیریت منابع زنده دریایی مختص

17. Gotthard M. Gauci and Kevin Aquilina. "The Legal Fiction of a Genuine Link as a Requirement for the Grant of Nationality to Ships and Humans – the Triumph of Formality over Substance?," *Journal of International and Comparative Law Review* 17(1) (2018), 173.

18. Sovereign Rights.

منطقه انحصاری اقتصادی و هر دو از صلاحیت‌های دولت ساحلی هستند.<sup>۱۹</sup> بهره‌برداری از منابع زنده دریایی در منطقه انحصاری اقتصادی با مجوز و تحت مدیریت دولت ساحلی انجام می‌شود. دولت صاحب پرچم در این مناطق واجد صلاحیت مشابه نیست، به همان نحو که هیچ‌یک از این اختیارات در دریاهای آزاد به دولت ساحلی داده نشده است. تحت این شرایط اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی محدود به قلمرو دریایی (شامل آب‌های داخلی و دریای سرزمینی) آن است. اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در دریای سرزمینی در صورت جواز با ایراد صلاحیت دولت صاحب پرچم مواجه نیست. لیکن اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی به دلیل رفتارهای مجرمانه کشتی در دریاهای آزاد با ممنوعیت مواجه است<sup>۲۰</sup>، هرچند که پس از بازگشت کشتی خارجی به دریای سرزمینی دولت ساحلی صورت گیرد.

موقعیت جغرافیایی دریایی و محل وقوع عمل متخلفانه موضوع صلاحیت کیفری دولت ساحلی از مسائل تعیین‌کننده هستند. دولت ساحلی در دریای سرزمینی حق اعمال صلاحیت کیفری دارد، لیکن این حق برای رفتارهایی است که در همین منطقه از سوی کشتی خارجی صورت گرفته باشد. شروع جرم و اختتام آن در دریاهای آزاد از سوی کشتی‌های خارجی را نمی‌توان با قواعد حاکم بر مناطق دریایی تحت صلاحیت یا حاکم دولت ساحلی تعقیب و محاکمه کرد. اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در این پرونده در حالی بوده است که کشتی خارجی در آب‌های آزاد مرتکب سوخت‌رسانی شده است و بعد از آن در دریای سرزمینی دولت ثالث پهلو گرفته است. این وضعیت مؤید اعمال صلاحیت کیفری فرامرزی دولت ساحلی است که منجر به توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن شده است، زمانی که کشتی خارجی از دریاهای آزاد برگشته است. اما اعمال صلاحیت کیفری بر بازداشت افراد یا توقیف اموال حسب مقررات حقوق بین‌الملل محدود به قلمرو سرزمینی است. بر این اساس دولت ساحلی حتی نمی‌تواند نسبت به اتباع داخلی اعمال صلاحیت کیفری کند، مادام که در کشتی حامل پرچم دولت خارجی حضور دارند. صلاحیت امور کشتی و وقایع آن بر عهده دولتی است که کشتی پرچم آن را حمل می‌کند. بر این اساس قوانین دولت صاحب پرچم مجری است، هرچند که کشتی در دریای سرزمینی دولت ساحلی مستقر باشد. مگر اینکه شرایطی حسب مقررات کنوانسیون حقوق دریاها وجود داشته باشد تا مداخله و اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی را در کشتی خارجی توجیه کند.

دزدی دریایی<sup>۲۱</sup>، نمونه‌ای از این شرایط است که دولت ساحلی را مُحَقِّق به اعمال صلاحیت کیفری نسبت به کشتی خارجی می‌کند. هرچند که کشتی در حین دزدی دریایی تابعیت خود را حفظ

19. Lung C. Chen. *An Introduction to Contemporary International Law: A Policy-Oriented Perspective*, 3th Ed, (New York, Oxford University Press, 2015), 172.

20. International Tribunal for the Law of the Sea (2019), op.cit., para. 226.

۲۱. برای مطالعه بیشتر در این زمینه نک: علی خالقی و سجاد کاظمی، «تحلیلی بر صلاحیت دادگاه‌های ایران در رسیدگی به جرم دزدی دریایی»، *مجله مطالعات حقوق کیفری و جرم‌شناسی* ۳-۲ (۱۳۹۴): ۳۳.

می‌کند<sup>۲۲</sup> و تحت مسؤولیت دولت صاحب پرچم است. اما دزدی دریایی در دریاهای آزاد معمولاً از سوی کشتی‌های فاقد پرچم یا دارای پرچم مصلحتی رخ می‌دهد. تعقیب این جرم در چنین شرایطی از سوی دولت صاحب پرچم موضوعیت ندارد، منصرف از اینکه اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی یا هر دولت دیگر مقدم بر اعمال صلاحیت کیفری دولت صاحب پرچم بلامانع است. این شرایط ناشی از اعطا و اعمال اصل صلاحیت جهانی<sup>۲۳</sup> برای تعقیب این جرم به تمام دولت‌ها است که در حوزه حقوق بین‌الملل کیفری جریان دارد و در سال‌های اخیر با موافقت‌نامه‌های انتقال دزدان دریایی به دولت‌های منطقه‌ای نیز توأم شده است.<sup>۲۴</sup> مؤلفه‌های اعمال صلاحیت فراسرزمینی شامل اصل صلاحیت شخصی، اصل صلاحیت حمایتی و اصل صلاحیت جهانی است. اعمال صلاحیت دولت ساحلی بر جرایم اتباع یا جرایم ارتكابی نسبت به اتباع یا جرایم ذیل اصل صلاحیت جهانی توجیه‌پذیر است.<sup>۲۵</sup> اما موضع‌گیری دولت ساحلی منصرف از اعمال صلاحیت در منطقه نظارت است که بر اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاها صورت می‌گیرد. دولت‌ها برای مبارزه و اعمال صلاحیت کیفری در این راستا منتظر دولت صاحب پرچم و اعمال صلاحیت کیفری احتمالی آن نمی‌مانند. اما در این پرونده چنین شرایطی ادعا نشده است و مفقود است. توسعه صلاحیت کیفری و تسری کارکرد قوانین گمرکی دولت ساحلی به دریاهای آزاد و بر فعالیت‌های کشتی خارجی در این منطقه، جلوه‌ای از اعمال صلاحیت فراسرزمینی است که از سوی دولت ساحلی در پرونده نوراستار رخ داده است.<sup>۲۶</sup> اعمال صلاحیت دولت ساحلی در آب‌های منطقه نظارت به خاطر نقض قواعد و مقررات مالی و گمرکی از سوی کشتی خارجی توجیه‌پذیر است. اما در این پرونده، دولت ساحلی منطقه نظارت ندارد و وقوع جرم نوراستار در منطقه نظارت آن و اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی از این طریق منتفی است. بر این اساس جرم ارتكابی از سوی خدمه کشتی نوراستار، جرم دارای مؤلفه‌های لازم برای تحت تعقیب قرار گرفتن از سوی دولت ساحلی نیست.

### ۳- ایراد اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی از طریق دولت ثالث و رد آن

قرار توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن در این پرونده از سوی مقامات دولت ساحلی صادر و به درخواست آن از سوی مقامات دولت ثالث به اجرا گذاشته شده است.<sup>۲۷</sup> دولت ساحلی مدعی است که جرایم کشتی نوراستار را در قلمرو سرزمینی تعقیب کرده است و تقاضای اجرای حکم توقیف کشتی

۲۲. رابین رولف چرچیل و آن وان لو، *حقوق بین‌الملل دریاها*، چاپ ۱۰، ترجمه بهمن آقایی (تهران: انتشارات گنج‌دانش، ۱۳۹۹)، ۹۱.

۲۳. برای مطالعه بیشتر در این زمینه نک: یاسر ضیایی و سعید حکیمی‌ها، «شرایط حقوقی اعمال صلاحیت جهانی در حقوق بین‌الملل»، *فصلنامه پژوهش حقوق عمومی* ۵۳ (۱۳۹۵): ۹۹.

۲۴. جواد صالحی، «کارکردهای موافقت‌نامه انتقال دزد دریایی»، *پژوهشنامه ایرانی سیاست بین‌الملل* ۲ (۱۳۹۹) ۱۷۸-۲۵. Cogliati-Bantz, op.cit., 1314.

26. International Tribunal for the Law of the Sea (2019), op.cit., para. 226.

27. Chandrasekhara P. Rao and Philippe Gautier. *The International Tribunal for the Law of the Sea: Law, Practice and Procedure* (Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2018), 100.



و بازداشت خدمه آن را به عنوان بخشی از صلاحیت کیفری سرزمینی مفروض گرفته است. دولت ساحلی به مثابه دولت ساحلی دارای منطقه نظارت عمل کرده است. لذا دولت ساحلی، مقررات منطقه نظارت را در سایر مناطق دریایی اعمال کرده است که تحت حاکمیت یا حاکمه آن نبوده است. دولت ساحلی، آب‌های سرزمینی دولت ثالث را منطقه نظارت یا دریای سرزمینی خویش تلقی کرده است، لیکن در نهایت توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن را به دلیل فقدان حاکمیت سرزمینی در آن منطقه دریایی از دولت ثالث تقاضا کرده است. اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی نسبت به کشتی نوراستار در این پرونده با وساطت دولت ثالث و در نتیجه همکاری‌های قضایی فی‌مابین توجیه شده است. دولت ثالث، مجری قرار صادره از سوی محاکم کیفری دولت ساحلی راجع به توقیف کشتی نوراستار و دستگیری خدمه آن بوده است. اما منشأ اقدامات دولت ثالث در توقیف کشتی، اقدام قضایی و مطالبات دولت ساحلی بر همکاری قضایی از آن بوده است.<sup>۲۸</sup> این وضعیت بر فرض صحت ادعای دولت ساحلی بر وقوع جرم از سوی کشتی نوراستار، جلوه‌ای از اعمال صلاحیت کیفری در دریاهای آزاد است که رسیدگی به آن در صلاحیت دولت صاحب پرچم است.

با وجود این دولت ساحلی از این شرایط نیز در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای استفاده می‌کند تا مسؤولیت خویش را بر عهده دولت ثالث قرار دهد. این وضعیت هم حاکی از فقدان حسن نیت دولت ساحلی است و هم از حیث حقوقی به لحاظ مسؤولیت توقیف بر عهده دولت ساحلی نیز مردود است. دولت ساحلی ادعا می‌کند که دولت مجری قرار توقیف باید نسبت به دعوی دولت صاحب پرچم پاسخگو باشد که چرا کشتی حامل پرچم آن را توقیف و خدمه کشتی را بازداشت کرده است. این در حالی است که سیر تحقیقات کیفری و محاکمات پس از بازداشت خدمه در محاکم کیفری دولت ساحلی انجام شده‌اند. دولت ثالث، واسطه‌ای بیش نبوده است که بخشی از اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی را به نیت از آن انجام و نتایج آن را به وی تسلیم کرده است. نقش دولت ثالث پس از این مرحله به پایان رسیده است. اما دولت ساحلی درصدد است از این طریق از مسؤولیت ناشی از اعمال صلاحیت کیفری محاکم متبوع با وساطت دولت ثالث شانه خالی کند. دولت ساحلی خواهان مختومه شدن پرونده مطرح بر علیه خویش با این ترفند است تا پرونده دیگری را دولت صاحب پرچم علیه دولت ثالث در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای بگشاید. بر این اساس دولت ساحلی ابتدا استدلال می‌کند که دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای نسبت به وی واجد صلاحیت رسیدگی نیست. دولت ساحلی تنها در مقام صدور قرار بازداشت خدمه و توقیف کشتی ایفای نقش کرده است و در مباشرت آن نقشی نداشته است.<sup>۲۹</sup> از این منظر، مسؤولیت بر عهده دولتی است که مباشرت در توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن را بر عهده داشته است. این استدلال اشتباه است، چراکه مباشرت دولت ثالث متکی به تقاضای دولت ساحلی و مستند به همکاری قضایی با دولت متقاضی است. دولت ساحلی به همکاری قضایی فی‌مابین با دولت ثالث استناد می‌کند، درحالی که اثبات شده

28. International Tribunal for the Law of the Sea (2016), the M/V “Norstar” (Panama v. Italy), Preliminary Objections, Case No. 25, 4 November 2016, para. 165.

29. International Tribunal for the Law of the Sea (2019), op.cit., para. 110.



است که برای این همکاری قضایی هیچ عمل مجرمانه‌ای واقع نشده است. دولت ثالث حسب الزامات ناشی از کنوانسیون اروپایی معاضدت قضایی در امور کیفری ناگزیر از تمکین به تقاضای قضایی دولت ساحلی بوده است، با این تفاوت که دولت ساحلی همچنان مسؤولیت ناشی از نتایج آن را بر عهده داشته است. دولت ثالث، واسطه‌ای بوده است که از طریق آن تقاضای دولت ساحلی انجام شده است. نتایج حاصل از اجرای نیابت قضایی به دولت ساحلی واصل شده است و روند آن نیز در محاکم آن ادامه پیدا کرده است. لذا دولت ساحلی به لحاظ صدور قرار توقیف کشتی، واجد مسؤولیت کامل عواقب توقیف کشتی و تبعات ناشی از آن است. رسیدگی‌های قضایی در محاکم بدوی و تجدیدنظر دولت ساحلی و عملکرد دادستان وی، همگی مؤید این استنتاج است. این وضعیت نافی مسؤولیت دولت متقاضی از دولت مجری نیست، به خاطر آنچه که محاکم قضایی آن تصمیم‌گیری کرده‌اند و اجرای آن را به دولت ثالث واگذار کرده‌اند. بنابراین دیوان بین‌المللی حقوق دریاها استدلال دولت ساحلی را رد می‌کند با این توضیح که توقیف کشتی و دستگیری خدمه آن در نتیجه همکاری قضایی بر اساس کنوانسیون استراسبرگ<sup>۳۰</sup> میان مقامات دول ساحلی و ثالث صورت گرفته است و کشتی و خدمه آن پس از این اقدام تحت کنترل دولت ساحلی بوده‌اند.<sup>۳۱</sup> لذا طرح دعوی دولت صاحب پرچم علیه دولت ساحلی صحیح است که در موضوع حاضر واجد تعهد و مسؤولیت برای حضور در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها و دفاع از دعوی مطرح بر علیه آن است. در این پرونده برای دولت ثالث هیچ مسؤولیتی متصور نیست، تا حضور و دفاع آن در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها توجیه شود. دولت ثالث فقط در نحوه توقیف کشتی واجد مسؤولیت است، اگر اقدامی فراتر از دستور قضایی دولت ساحلی در حمایت قانونی از تمامیت کشتی و خدمه آن در زمان توقیف انجام داده باشد که در پرونده حاضر ادعا نشده است.

#### ۴- اعمال حاکمیت دولت ساحلی در تقابل با صلاحیت دولت صاحب پرچم

کشتی‌ها در دریاهای آزاد تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم هستند.<sup>۳۲</sup> اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم، جزء ذاتی آزادی دریانوردی مقرر در ماده (۱) ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها است. کلیه دولت‌ها به جز دولت صاحب پرچم از تعرض به کشتی در حال دریانوردی یا فعالیت مجاز در دریاهای آزاد منع هستند. مقررات ماده ۹۲ کنوانسیون حقوق دریاها، کشتی خارجی را در دریاهای آزاد از اعمال صلاحیت فراسرزیمینی دولت ساحلی منع می‌کند، ولو اینکه چنین اعمال صلاحیتی کشتی خارجی را از آزادی دریانوردی باز ندارد. لذا دولت ساحلی در دریاهای آزاد حق اعمال صلاحیت کیفری بر کشتی خارجی ندارد، مگر اینکه مقتضیات آن را حسب شرایط مقرر در کنوانسیون حقوق دریاها رعایت کرده باشد. به عنوان مثال اینکه جرم از نوع جرایمی باشد که ذیل اصل صلاحیت جهانی و در صلاحیت رسیدگی کلیه دول اعم از ساحلی و غیرساحلی قرار گرفته باشد. بنابراین دولت ساحلی

30. Strasbourg Convention, 1959.

31. International Tribunal for the Law of the Sea (2016), op.cit., para. 167.

۳۲. ر.ک. ماده ۹۲ کنوانسیون حقوق دریاها.

نمی‌تواند کشتی خارجی را به اتهام رفتارهای متخلفانه واقع در دریای سرزمینی که ذیل صلاحیت دولت ساحلی هم قرار می‌گیرد، بدون رعایت مقتضیات «تعقیب فوری»<sup>۳۳</sup> در دریاهای آزاد توقیف کند با این ادعا که اعمال صلاحیت کیفری آن از دریای سرزمینی به دریاهای آزاد ادامه یافته است. کما اینکه چنین ادعایی تابع شرایطی است که در کنوانسیون حقوق دریاها بدان تحت عنوان تعقیب فوری تصریح شده است. دولت ساحلی با ادعای وقوع عنصر مادی جرم از سوی کشتی خارجی در دریای سرزمینی باید شرایط مقرر برای حق تعقیب فوری را رعایت کرده باشد. ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاها واجد مقررات حق تعقیب فوری کشتی خارجی به سوی دریاهای آزاد و تا دریای سرزمینی دولت صاحب پرچم کشتی خارجی یا هر دولت سرزمینی دیگر با شرایط خاص است که در این پرونده اصلاً حادث و ادعا نشده است. چه بسا استفاده دولت ساحلی از این امتیاز و طرح آن در مقام دفاع در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها سرنوشت پرونده را تغییر می‌داد.

امتیاز حق تعقیب فوری مختص به دولت ساحلی و برخلاف صلاحیت کیفری دولت صاحب پرچم است. دولت صاحب پرچم نسبت به امور کشتی حامل پرچم واجد صلاحیت کیفری است، منصرف از اینکه کشتی در زمان وقوع عمل متخلفانه خدمه در کدام موقعیت جغرافیایی دریایی مستقر بوده است. حال اگر جرم در دریای سرزمینی بوده است و حسب شرایط از سوی دولت ساحلی تعقیب شده است، مسؤولیت تعقیب آن از عهده دولت صاحب پرچم ساقط است. اما این شرایط برای دولت ساحلی وجود ندارد. نتیجه اینکه دولت ساحلی نمی‌تواند نسبت به جرایم ادعایی خدمه در زمان دریانوردی در دریاهای آزاد به محض برگشت و ورود در دریای سرزمینی اعمال صلاحیت کیفری کند با این ادعا که ممکن است این جرایم را دولت صاحب پرچم آن تعقیب و محاکمه نکند. چراکه تجویز اعمال صلاحیت کیفری برای دولت ساحلی نسبت به رفتارهای خدمه کشتی در دریای آزاد به محض ورود به دریای سرزمینی نافی اعمال حاکمیت و صلاحیت دولت صاحب پرچم است. هرچند که تعقیب و محاکمه نکردن خدمه یا مالک کشتی از سوی دولت صاحب پرچم در موارد مشابه بدیهی است. منافع دولت ساحلی و اعمال حاکمیت درون سرزمینی آن نادیده گرفته شده است و دولت صاحب پرچم از آن احساس ضرر نمی‌کند تا با اعمال حاکمیت سرزمینی بر امور کشتی حامل پرچم در صدد جبران آن برآید. این موقعیت دولت ساحلی را مجاب می‌کند تا خود از منافع ملی دفاع و در صدد اعاده آن برآید. لیکن این شرایط ممکن است منجر به نادیده گرفتن اقتضائات کنوانسیون حقوق دریاها در ارتباط با واگذاری صلاحیت‌ها بر امور کشتی در موقعیت‌های مختلف شود که برای دولت خاطی مسؤولیت‌آور است.

مسؤولیت بین‌المللی دولت ساحلی در چنین مواردی به دو دلیل است. دلیل اول اینکه او نظم بین‌المللی و کشتی‌رانی سایر دولت‌ها در مناطق دریایی را حسب حقوق مکتسب بر اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاها با سوء استفاده از اعمال حاکمیت درون سرزمینی در مناطق دریایی تحت

۳۳. برای مطالعه بیشتر در این ارتباط نک: حسن پوربافرانی، علی امیدوی و بهروز قلی‌زاده، «درآمدی بر یکسان‌نگاری جرم دزدی دریایی با تروریسم (با تأکید بر دزدی دریایی سواحل سومالی)»، *فصلنامه مطالعات حقوقی* ۲ (۱۳۹۶): ۳۷.

کنترل یا صلاحیت برهم می‌زند. این وضعیت دریانوردی و کشتی‌رانی را مختل می‌کند. دلیل دوم اینکه توقیف کشتی، گاهی اوقات واجد خسارات مالی زیاد است که از میزان پرداخت عوارض یا مالیات به دولت ساحلی به مراتب بیشتر و در برخی اوقات غیر قابل جبران است. توقیف کشتی به صرف نپرداختن حقوق مالی دولت ساحلی منطقی نیست. منصرف از اینکه مستند توقیف در پرونده نورااستار نقض قوانین گمرکی دولت ساحلی است که مربوط به منطقه نظارت، آب‌های داخلی یا دریای سرزمینی است. امکان تسری قوانین گمرکی دولت ساحلی به دریاهای آزاد وجود ندارد تا سپس برای نقض آن به توقیف کشتی پرداخته شود. جرم ادعایی دولت ساحلی در منطقه نظارت آن صورت نگرفته است، درحالی‌که مستند اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی ارتکاب جرم در منطقه نظارت آن است. در عین حال که دولت صاحب پرچم در این پرونده معتقد است که تفسیر قوانین داخلی دولت ساحلی در این ارتباط نیز حاکی از تجویز توقیف کشتی به خاطر نپرداختن حقوق مالی متعلقه نیست.<sup>۳۴</sup> هر چند که دولت ساحلی منطقه نظارت ندارد، لیکن این وضعیت هم به معنای جواز تسری قواعد مربوط به منطقه نظارت به سایر مناطق دریایی نیست. این ممنوعیت به اعتقاد برخی ناشی از تحدید حدود بر اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای و بایسته‌های حقوق بین‌الملل عرفی و قواعد حاکم بر آن است.<sup>۳۵</sup> هر یک از مناطق دریایی تابع اقتضائات خاص خود و در صلاحیت دولت ساحلی یا دولت صاحب پرچم است.

### نتیجه‌گیری

اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی حسب اختیارات منبعت از کنوانسیون حقوق دریاهای است. در قضیه کشتی نورااستار فعالیت سوخت‌رسانی، مستند دستگیری خدمه و توقیف کشتی است. سوخت‌رسانی نورااستار به سایر کشتی‌ها، یک نوع فعالیت اقتصادی است که با ممنوعیت مواجه نیست، مگر اینکه با قاچاق سوخت مرتبط باشد. بدین معنا که کشتی خارجی حامل سوخت قاچاق از قلمرو سرزمینی دولت ساحلی به سایر مقاصد باشد. اما قاچاق سوخت از جرایم ذیل اصل صلاحیت جهانی نیست. اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در این ارتباط زمانی موجه است که سوخت ادعایی متعلق به آن باشد یا اینکه در قلمرو دریای سرزمینی آن مورد خرید و فروش قرار گیرد. دولت ساحلی حسب اصل اعمال حاکمیت درون سرزمینی که در قلمرو دریایی نیز اجرا می‌شود، مجاز به تعقیب، توقیف و اعمال صلاحیت قضایی در این موارد است. لیکن در پرونده نورااستار چنین شرایطی وجود ندارد. دولت ساحلی مدعی است به صرف سوءاستفاده از سوخت یارانه‌ای، جرم قاچاق سوخت صورت گرفته است. استفاده از سوخت یارانه‌ای و برخوردارگی از امتیاز عدم پرداخت مالیات متعلقه به آن باعث می‌شود تا هر نوع استفاده غیرمجاز از سوخت، قاچاق سوخت تلقی شود که از سوی دولت ساحلی قابل تعقیب و محاکمه است. اما مواد نفتی موضوع فعالیت سوخت‌رسانی در ابتدا از

34. International Tribunal for the Law of the Sea (2019), op.cit., para. 261.

۳۵. علی صابرزاد علویان و مرتضی نجفی‌اسفاد، «اصل تناسب در تحدید حدود مناطق دریایی از منظر رویه قضایی بین‌المللی»، فصلنامه مطالعات حقوق عمومی (۱۳۹۸): ۱۶۰.

مبادی قانونی دولت ساحلی به کشتی نوراستار به فروش رسیده است. تا زمانی که کشتی نوراستار در دریای سرزمینی دولت ساحلی دریانوردی کرده است، از این سوخت برای دریانوردی استفاده شده است. لیکن زمانی که کشتی وارد دریاهای آزاد شده است، خدمه کشتی این سوخت را به قایق‌های تفریحی فروخته‌اند. این رویکرد مبنای اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی است، درحالی‌که عنصر مادی جرم قاچاق برحسب ادعای دولت ساحلی در دریاهای آزاد صورت گرفته است. کشتی نوراستار، سوخت را از مبادی غیرقانونی تحصیل نکرده است. بر این اساس تا زمانی که حامل سوخت در دریای سرزمینی، منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی بوده است، مرتکب قاچاق نشده است تا بتوان بر این اساس قائل به شروع جرم از منطقه تحت صلاحیت دولت ساحلی و اختتام آن در دریاهای آزاد بود. ارتکاب قاچاق سوخت با فرض صحت ادعای دولت ساحلی در دریاهای آزاد صورت گرفته است که رسیدگی به آن در صلاحیت دولت صاحب پرچم است. رسیدگی به این جرم به معنای اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی نسبت به کشتی نوراستار در خارج از موضع قانونی است که برای منطقه خاص دریایی در نظر گرفته شده است.

دولت ساحلی از یک طرف اذعان می‌کند که فعالیت‌های کشتی نوراستار در خارج از قلمرو سرزمینی آن صورت گرفته است، به همان نحو که نتایج رسیدگی‌های کیفری محاکم متبوع آن نشان می‌دهد که فعالیت کشتی نوراستار فرامرزی بوده است. لیکن از طرف دیگر معتقد است که دلیل توقیف کشتی برای حفظ دلایل جرم در قلمرو آب‌های سرزمینی آن بوده است. مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای مجوزی برای توقیف کشتی خارجی در بندر دولت ثالث به اتهام فعالیت‌های قانونی یا غیرقانونی در دریاهای آزاد در اختیار دولت ساحلی قرار نداده است، وقتی که رسیدگی به آن جرایم واقع در دریاهای آزاد ذیل اصل صلاحیت جهانی قرار نمی‌گیرد. این ممنوعیت نیز از سوی قضات دولت ساحلی تأیید شده است. چراکه توقیف کشتی در قلمرو سرزمینی دولت خارجی برای عملیات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در دریاهای آزاد تحت پوشش تحقیقات کیفری منتهی به تبرئه خدمه و استرداد کشتی به مالک آن، خودسرانه و بدون اتکا به مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای مجوزی است. منصرف از اینکه تحقیقات کیفری در این رابطه با ادعای مجرمانه بودن عملیات صورت گرفته از سوی کشتی نوراستار تحت عنوان اتهام قاچاق سوخت و فرار مالیاتی به جمع‌آوری دلایل مثبت جرم توسط دولت ساحلی یا ثالث منتهی نشده است. بر همین اساس جرم منتسب به خدمه کشتی از سوی دادگاه‌های کیفری دولت ساحلی نیز احراز نشده است. نتیجه اینکه توقیف کشتی به خاطر جرم ادعایی بوده است که رخ نداده است. به طریق اولی دلایل مجرمانه مفقود آن مؤید اقدامات دادستان تا پیش از آن نشده است که شامل توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن بوده است.

## فهرست منابع

### الف) منابع فارسی

- پوربافرانی، حسن، علی امیدی و بهروز قلی‌زاده. «درآمدی بر یکسان‌انگاری جرم دزدی دریایی با تروریسم (با تأکید بر دزدی دریایی سواحل سومالی)». *فصلنامه مطالعات حقوقی* ۲ (۱۳۹۶): ۲۷-۵۰.
- چرچیل، رایبن رولف و آلن وان لو. *حقوق بین‌الملل دریاهای آزاد*. چاپ ۱۰. ترجمه بهمن آقایی. تهران: انتشارات گنج‌دانش، ۱۳۹۹.
- خالقی، علی. *آیین دادرسی کیفری*، جلد ۱، چاپ ۴۲. تهران: انتشارات شهردانش، ۱۳۹۹.
- خالقی، علی و سجاد کاظمی. «تحلیلی بر صلاحیت دادگاه‌های ایران در رسیدگی به جرم دزدی دریایی»، *مجله مطالعات حقوق کیفری و جرم‌شناسی* ۳-۲ (۱۳۹۴): ۷۱-۹۰.
- صابر نژاد علویان، علی و مرتضی نجفی اسفاد. «اصل تناسب در تحدید حدود مناطق دریایی از منظر رویه قضایی بین‌المللی»، *فصلنامه مطالعات حقوق عمومی* ۱ (۱۳۹۸): ۱۵۹-۱۷۶.
- صالحی، جواد. «آزادی دریاهای آزاد در تقابل با اعمال صلاحیت دولت ساحلی با اتکا به پرونده نوراستار در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای». *مجله حقوقی بین‌المللی* ۶۳ (۱۳۹۹): ۲۸۳-۳۰۸.
- صالحی، جواد. «کارکردهای موافقت‌نامه انتقال دزد دریایی»، *پژوهشنامه ایرانی سیاست بین‌المللی* ۲ (۱۳۹۹): ۱۷۳۷-۵۷۰.
- ضیایی، یاسر و سعید حکیمی‌ها. «شرایط حقوقی اعمال صلاحیت جهانی در حقوق بین‌الملل»، *فصلنامه پژوهش حقوق عمومی* ۵۳ (۱۳۹۵): ۹۷-۱۲۲.
- کمیسیون حقوق بین‌الملل سازمان ملل متحد. *مسئولیت بین‌المللی دولت؛ متن و شرح مواد کمیسیون حقوق بین‌الملل*. چاپ ۱۱. ترجمه علیرضا ابراهیم‌گل. تهران: انتشارات شهر دانش، ۱۳۹۸.
- گلدوزیان، ایرج. *بایسته‌های حقوق جزای عمومی*. چاپ ۲۴. تهران: انتشارات میزان، 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». *فصلنامه مطالعات حقوق عمومی* ۲ (۱۳۹۶): ۲۶۵-۲۷۹.

### ب) منابع انگلیسی

- Capaldo, Z. Giuliana. *The Global Community Yearbook of International Law and Jurisprudence 2017*, New York: Oxford University Press, 2018.
- Chen, C. Lung. *An Introduction to Contemporary International Law: A Policy-Oriented Perspective*, 3th Ed, New York: Oxford University Press, 2015.
- Cogliati-Bantz, P. Vincent. *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, London: Routledge, 2017.
- Colangelo, J. Anthony. "What Is Extraterritorial Jurisdiction," *Journal of Cornell Law Review* 99(2014): 1303-1352.
- 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* 2(1)2017: 182-186.

Gauci, M. Gotthard and Kevin Aquilina. "The Legal Fiction of a Genuine Link as a Requirement for the Grant of Nationality to Ships and Humans – the Triumph of Formality over Substance?," *Journal of International and Comparative Law Review* 17(1)2018: 167-191.

International Tribunal for the Law of the Sea (2016), the M/V "Norstar" (Panama v. Italy), Preliminary Objections, Case No. 25, 4 November 2016.

International Tribunal for the Law of the Sea (2017), 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 (2019), the M/V "Norstar" Case (Panama v. Italy), Judgment, Case No. 25, 10 April 2019.

Marten, Bevan. *Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping*, Hamburg Studies on Maritime Affairs. Springer, 2014.

Rao, P. Chandrasekhara and Philippe Gautier. *The International Tribunal for the Law of the Sea: Law, Practice and Procedure*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2018.

