

Legal aspects of the disciplinary authority of the Islamic Republic of Iran in the open sea

*Abdollah Khosravi*¹

*Mohsen Mohebbi*²

*Mansour Pournouri*³

Article type: A research paper extracted from a doctoral thesis

Received: 15/1/2022 Accepted: 9/4/2022

NAJA Strategic Studies Quarterly/Vol.7/NO.2/(serial24)Summer 2022*53-80



DOR: 20.1001.1.25381946./ssj.2022.99117

Abstract

Today, the interests of countries have caused thousands of ships to travel in the open sea every day, adhering to the principle of freedom of the seas and the exclusive jurisdiction of the flag state. However, criminal phenomena or some legal events have caused insecurity in the sea and prevented countries from fully enjoying these freedoms; Therefore, the international law of the seas, in some cases, in order to deal with maritime crimes, has granted other states powers. The Islamic Republic of Iran, as a member of the international community, which has long coastlines and through which it has access to the open waters of the world, is always exposed to maritime crimes and legal events in the open sea; Therefore, it is necessary to explain the disciplinary powers of the Iranian government in the open sea and the method of its implementation according to international rules and domestic laws. This research, which aims to prove the hypothesis that the Islamic Republic of Iran has some disciplinary powers in the open sea, has collected the necessary data from various sources of international law in a library method. And with a descriptive-analytical method, it has dealt with the legal dimensions of the government's competences in the open sea. And finally, by processing the data and the attitude towards domestic law, it has considered Iran as having disciplinary jurisdiction in the open sea and explained the quality of its actions.

Keywords: law enforcement jurisdiction, high seas, international law, Convention on the Law of the Sea, Islamic Republic of Iran

1. PhD student in Public International Law, Faculty of Law, Theology and Political Science, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran, abdollahkhosravi@gmail.com

2. Assistant Professor, Department of Public and International Law, Faculty of Law, Theology and Political Sciences, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran (corresponding author), sd.mohebi@gmail.com

3. Assistant Professor, Department of Public and International Law, Faculty of Law, Central Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran, pournouri@yahoo.com

ابعاد حقوقی صلاحیت انتظامی دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای آزاد

عبداله خسروی^۱

محسن محبی^۲

منصور پورنوری^۳

نوع مقاله: مقاله پژوهشی مستخرج از رساله دکتری

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۰/۲۵ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱/۲۰

فصلنامه مطالعات راهبردی ناجا/سال هفتم/شماره ۲ (پیاپی ۲۴) - تابستان ۱۴۰۱ * ۵۳-۸۰



DOR: 20.1001.1.25381946./ssj.2022.99117

چکیده

امروزه، منافع کشورها موجب گردیده است تا روزانه هزاران کشتی با تمسک به اصل آزادی دریاها و صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم، در دریای آزاد به آمدوشد مشغول باشند. اما پدیده‌های مجرمانه و یا برخی وقایع حقوقی، موجب ایجاد ناامنی در دریا و مانع تحقق برخورداری کامل کشورها از این آزادی‌ها شده است؛ بنابراین، حقوق بین‌الملل دریاها، در برخی موارد، به منظور مقابله با جرایم دریایی، به سایر دولت‌ها نیز صلاحیت‌هایی را اعطا نموده است. جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یکی از اعضای جامعه بین‌المللی که دارای سواحل طولانی بوده و از آن طریق به آب‌های آزاد جهان دسترسی دارد، همواره در معرض جرایم دریایی و وقایع حقوقی در دریای آزاد قرار دارد؛ بنابراین، ضروری است تا با توجه به قواعد بین‌المللی و حقوق داخلی، صلاحیت‌های انتظامی دولت ایران در دریای آزاد و روش اجرای آن تبیین گردد. این تحقیق که با هدف کاربردی در پی اثبات این فرضیه است که جمهوری اسلامی ایران در دریای آزاد واجد برخی از صلاحیت‌های انتظامی است، داده‌های لازم را از منابع مختلف حقوق بین‌الملل به روش کتابخانه‌ای گردآوری نموده و با روش توصیفی - تحلیلی به ابعاد حقوقی صلاحیت‌های دولت در دریای آزاد پرداخته است و سرانجام، با پردازش داده‌ها و نگرش به حقوق داخلی، ایران را در دریای آزاد واجد صلاحیت انتظامی دانسته و کیفیت اعمال آن را تبیین نموده است.

واژگان کلیدی: صلاحیت انتظامی، دریای آزاد، حقوق بین‌الملل، کنوانسیون حقوق دریاها،

جمهوری اسلامی ایران

۱. دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل عمومی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
abdullahkhosravi@gmail.com

۲. استادیار گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
sd.mohebi@gmail.com

۳. استادیار گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
pournouri@yahoo.com

مقدمه

وسعت و عمق واژه آزادی در دریای آزاد، به حدی است که این مفهوم در حقوق بین‌الملل دریاها به یک اصل تبدیل شده است؛ اصلی که بر اساس آن، دریاهای آزاد از چنبره حاکمیت دولت‌ها خارج شده است و کشتی‌ها می‌توانند در چارچوب قواعد و مقررات مربوطه، تحت صلاحیت کشور صاحب پرچم، آزادانه به دریانوردی بپردازند. اما امروزه، عرصه دریاهای آزاد، مرهون همین اصل و به یمن برخورداری از آزادی دریانوردی، با گستردگی تردد شناوران، چالش‌های بهره‌برداری از منابع دریایی و حجم وسیع فعالیت‌های دریایی مواجه گردیده و همواره مستعد انواع وقایع حقوقی، جرایم کیفری و رویدادهایی است که نه تنها در تضاد با منافع ملی دولت‌هاست، بلکه ممکن است صلح و امنیت بین‌المللی را نیز تهدید نماید. موضوعاتی همچون لزوم بازدید از کشتی‌ها یا تعقیب آنها (توقیف فوری) به سبب نقض قوانین ملی دولت ساحلی و فرار آنها به سمت دریای آزاد، جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی، مقابله با جرایم دریایی مانند قاچاق موادمخدر، قاچاق انسان، تروریسم دریایی، دزدی دریایی و پخش برنامه‌های غیرمجاز رادیویی در دریای آزاد، از جمله مواردی هستند که توسعه صلاحیت دولت‌ها تا آب‌های آزاد جهان را ضروری می‌نماید. اما از آنجاکه دریای آزاد تحت حاکمیت هیچ دولتی نیست، مشروعیت اعمال صلاحیت و اجرای قانون در دریای آزاد، منوط به رعایت موازین بین‌المللی و حقوق بین‌الملل است؛ چرا که حقوق بین‌الملل، تنها ابزار تنظیم روابط بین کشورها و کنترل‌کننده حدود حاکمیت و میزان صلاحیت آنهاست و از این رو، حقوق بین‌الملل، در تنظیم راهبردها و تصمیم‌گیری‌های راهبردی مسئولان نقش موثری دارد؛ به گونه‌ای که کارآمدی راهبردهای یک کشور منوط به درک صحیح از حقوق بین‌الملل است.

بر همین اساس، این سوال در ذهن متبادر می‌گردد که دولت‌ها برای مقابله و مبارزه با این جرایم و برقراری نظم و امنیت در دریای آزاد، از چه صلاحیت‌هایی برخوردار می‌باشند و حقوق بین‌الملل، دامنه این صلاحیت‌ها، را تا کجا مجاز می‌داند؟ پاسخ به این سوال و شناخت صلاحیت‌های انتظامی دولت‌ها در دریای آزاد، موجب می‌گردد تا اقدامات گارد ساحلی و نیروهای پلیس دریایی و سایر نهادهای دولتی ذیربط، مشروعیت بین‌المللی یابد؛ بنابراین، هرچند صلاحیت انتظامی، در درون قلمرو خشکی یک کشور، وابسته به حقوق داخلی آن کشور است، اما اعمال این نوع صلاحیت در دریا، منوط به رعایت حقوق سایر کشورها و به‌طور کلی، حقوق بین‌الملل است. به عبارت دیگر، دولت‌ها با توجه به حقوق معاهداتی و حقوق عرفی دریاها، در رابطه با اعمال صلاحیت انتظامی - پلیسی در دریای آزاد، از آزادی عمل کامل برخوردار نبوده و در این رابطه، نسبت به جامعه بین‌الملل،

تعهداتی را نیز دارا هستند. حدود اختیارات دولت‌ها، چگونگی اعمال صلاحیت و به‌طور کلی، حقوق و تکالیف دولت‌ها در دریای آزاد مولفه‌های مهمی هستند که در صورت عدم رعایت ضوابط آن توسط نهادهای ملی، علاوه‌بر به خطر افتادن صلح و امنیت بین‌المللی و حتی امنیت داخلی، مسئولیت بین‌المللی دولت متبوعه را نیز در پی خواهد داشت.^۱ برابر اعلام کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل^۲ جمهوری اسلامی ایران که از طریق خلیج فارس و دریای عمان به آب‌های آزاد جهان دسترسی دارد، با دارا بودن رتبه بیست‌ودوم ناوگان کشتیرانی در جهان^۳، دریانوردی نسبتاً پرتراffیکی را در دریای آزاد دارد که در سال‌های اخیر در برخی موارد، مورد تعرض دزدان دریایی نیز قرار گرفته‌است؛ بنابراین، این موضوع ضرورت شناخت دقیق و درک بهتر از صلاحیت‌های انتظامی دولت‌ها در مناطق مختلف دریایی به‌ویژه دریای آزاد را بیشتر نمایان می‌سازد.

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، بخش زیادی از صلاحیت‌های دولت‌ها در دریای آزاد را در منطقه انحصاری اقتصادی نیز قابل اعمال دانسته است؛ بنابراین، با توجه به اینکه قسمت اعظم خلیج فارس و دریای عمان، به‌عنوان منطقه انحصاری اقتصادی کشورهای هم‌جوار محسوب می‌شود، شناخت این نوع صلاحیت‌ها و نحوه اعمال آن موجب بسط حوزه مأموریتی یگان‌های عملیاتی مرتبط در جمهوری اسلامی ایران، افزایش سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و درنهایت، تأمین منافع ملی می‌شود. بر این اساس، افزایش آگاهی حقوقی نهادهای حاکمیتی در دریا، نسبت به میزان صلاحیت خود در مناطق مختلف دریایی از جمله دریای آزاد و منطقه انحصاری اقتصادی، امری لازم و ضروری است. از طرفی، شناخت زوایای مختلف "صلاحیت انتظامی" در دریای آزاد همچنین، می‌تواند ضمن افزایش توان ظرفیت تصمیم‌گیری مسئولان، به پژوهشگران حوزه‌های مختلف دریایی، اقتصادی، نظامی، انتظامی، سیاسی و... نیز کمک شایانی نماید.

مبانی نظری و مفاهیم

۱. مفهوم صلاحیت و رابطه آن با حاکمیت

حاکمیت^۴ مفهومی جامع و کامل از اقتدار سیاسی دولت‌هایی است که مخلوق نظم و ستفالیایی هستند. این عنصر، شاکله هر نظام سیاسی است و دامنه اقتدار آن را مشخص می‌نماید. اجزا و نهادهای هر کشور، میزان اقتدار سیاسی و چگونگی روابط خارجی آنها، مقولاتی هستند که در چارچوب

۱. ماده ۴ کمیسیون حقوق بین‌الملل راجع به مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها

2. UNCTAD

3. www.radareghtesad.ir/news/6582/

4. Sovereignty

حاکمیت تعیین می‌شود. ژان بدن^۱ فرانسوی معتقد است که حاکمیت «قدرت مطلق و لایزال است» (دلبروک، ۱۳۷۷: ۷۳). حاکمیت دارای دو جنبه داخلی و خارجی است. در حالی که استقلال یا همان عدم وابستگی دولت به سایر دولت‌ها، بیانگر جنبه خارجی حاکمیت است، جنبه داخلی آن، مبین نفوق و برتری بر کلیه افراد و نهادهای ملی است. به عبارت دیگر، این حاکمیت است که به‌عنوان قدرت برتر فرمانروایی در زمینه قانون‌گذاری، اعمال قانون و قضاوت در مورد صحت اجرای آن، میزان اختیارات، حقوق، تکالیف و همچنین، صلاحیت‌های نهادهای داخلی خود را مشخص می‌نماید. در نظام بین‌الملل، همه دولت‌ها دارای حاکمیت برابر هستند؛^۲ از این رو، حاکمیت دولت را نباید صرفاً در مفهوم مثبت آن و به‌عنوان مجموعه‌ای از اقتدارات حاکم در نظر گرفت بلکه باید جنبه منفی آن - به این معنی که هیچ دولتی تابع دولت دیگر نیست - را نیز مورد توجه قرار داد (افتخار جهرمی، ۱۳۷۴). بدین ترتیب، اگر حاکمیت را به‌معنای توانایی و اقتدار عمومی دولت معنا کنیم، صلاحیت^۳ جنبه خاصی از حاکمیت می‌باشد که در راستای نظم عمومی جامعه و از طریق قوای مقننه، مجریه و قضائیه اجرا می‌گردد. در واقع، منبع و منشأ کلیه صلاحیت‌های دولت، در مسئله حاکمیت نهفته است (Rousseau. 1944:394) و بر همین اساس، به اختیاراتی که توسط دولت بر اشخاص، اموال یا وقایعی اعمال می‌شود، صلاحیت گفته می‌شود (Akehurst. 1988). دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه وضعیت حقوقی گرینلند شرقی، اعمال صلاحیت را یکی از بارزترین اشکال اعمال قدرت حاکمه دانسته است. در یک برداشت موسع، صلاحیت، قدرت و توانایی یک ارگان یا مقام دولتی برای انجام فعالیت‌های قانونی است اما مفهوم مضیق صلاحیت، عبارت است از صلاحیتی که مقام قضایی در چارچوب فعالیت قضایی خود اعمال می‌کند (مولائی، ۱۳۷۵). به هر حال، اگرچه اعمال صلاحیت، مهم‌ترین جلوه حاکمیت است اما این دو مقوله همواره لازم و ملزوم یکدیگر نیستند. به عبارت دیگر، ممکن است دولتی بر سرزمینی مانند دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی، حاکمیت نداشته باشد ولی امکان اعمال صلاحیت در آن قلمرو را داشته باشد (طهماسبی، ۱۳۹۶).

۲. انواع صلاحیت دولت از منظر مقام اعمال‌کننده آن

به‌طور کلی صلاحیت دولت‌ها در سه مقوله قانون‌گذاری^۴، قضایی^۵ و اجرایی^۶ تقسیم‌بندی گردیده است. به عبارت دیگر، اقتدار و توانایی دولت در هر کدام از زمینه‌های فوق را صلاحیت دولت در آن زمینه

1. Jean Bodin

۲. بند ۱ ماده ۲ منشور ملل متحد

3. Jurisdiction

4. Prescriptive Jurisdiction

5. Adjudicatory Jurisdiction

6. Executive Jurisdiction

می‌نامند؛ بنابراین، صلاحیت دولت یعنی حق یک دولت که از طریق قوای مقننه، مجریه و قضائیه بر اشخاص، اموال، و رفتارهایی که الزاما هم داخلی نیستند، اعمال می‌شود (Csabafi, 1971:49). یکی از مقوله‌های مهم صلاحیت در حقوق بین‌الملل، صلاحیت اجرایی دولت‌ها می‌باشد. صلاحیت اجرایی یعنی توانایی و اقتدار دولت و ارکان آن در اجرای قوانین خود (پورباقرانی، ۱۳۸۱). بدیهی است اختیار اجرای قوانین یک دولت در درون سرزمین خود، از بارزترین نوع حق حاکمیتی آن دولت به شمار می‌آید. بنابراین، به موجب حقوق بین‌الملل و بر اساس اصل استقلال دولت‌ها، هر دولتی می‌تواند با تنظیم قواعد و مقررات و تفویض اختیار به نهادهای قانونی مربوط، در درون قلمرو خود، آنها را اجرا و اعمال صلاحیت نماید. این نکته نیز قابل توجه است که حقوق بین‌الملل عمومی، بیشتر به صلاحیت کیفری توجه دارد و صلاحیت مدنی یا به عبارت دیگر، "تعارض قوانین" مربوط به حقوق بین‌الملل خصوصی است که مورد بحث این تحقیق نیست.

۳. انواع صلاحیت دولت از منظر قلمرو مکانی

"سرزمین" بخش بزرگی از عنصر تشکیل دهنده قواعد حاکم بر اعمال صلاحیت دولت است. صلاحیت سرزمینی، مهم‌ترین و اساسی‌ترین اصل صلاحیتی است که بر سایر اصول صلاحیتی (اصل صلاحیت شخصی، اصل صلاحیت حمایتی، اصل صلاحیت جهانی) مقدم است و در واقع، سایر اصول، به نوعی مکمل و به نوعی استثنایی بر صلاحیت سرزمینی محسوب می‌شوند. جنبه ایجابی این اصل به این معنی است که هر کشوری در قلمرو سرزمینی خود بر اشخاص، اموال، اشیا و وقایع حقوقی دارای صلاحیت انحصاری است و جنبه سلبی آن یعنی اینکه یک دولت نمی‌تواند در قلمرو کشورهای دیگر اعمال صلاحیت سرزمینی نماید. اما رسیدن به هدف جلوگیری از بی‌مجازات ماندن مجرمین (آزمایش، ۱۳۷۴) و "بی‌کیفری سرزمینی" موجب گردیده است تا حقوق بین‌الملل عمومی، در شرایطی صلاحیت فراسرزمینی را نیز برای دولت‌ها به رسمیت بشناسد؛ بنابراین، صلاحیت فراسرزمینی را می‌توان مکمل و اصلاح‌کننده نقص صلاحیت سرزمینی دانست که به اعتبار آن صلاحیت دولت‌ها به خارج از قلمرو سرزمینی آنها توسعه یافته است. یکی از انواع صلاحیت فراسرزمینی دولت‌ها "اصل صلاحیت جهانی"^۱ است که این نوع از صلاحیت، در برخی از جرایم خاص و به موجب قواعد حقوق بین‌الملل عرفی و معاهداتی، صرف نظر از تابعیت مجرم و محل ارتکاب جرم و فقط بر اساس ماهیت جرم ارتكابی اعمال می‌گردد (فروغی، ۱۳۸۸). پایه و اساس اصل صلاحیت جهانی در اعمال خاص مجرمانه‌ای است که مغایر حقوق بین‌الملل هستند و توسط

1. Lawless Territory

2. The Universality Jurisdiction Principle

جامعه بین‌المللی ممنوع شده‌اند و مرتکبان این جرایم براساس هیچ کدام از اصول صلاحیتی دیگر، توسط دادگاه‌های آن کشور قابل تعقیب نیستند (خالقی، ۱۳۹۴). این نظریه که کلیه دولت‌ها بتوانند در جرایم جهانی، بدون توجه به تابعیت مجرم، ادعای اعمال صلاحیت نمایند، در پرتو جرم دزدی دریایی تکامل یافته است (Goodwin.2006). حقوق داخلی جمهوری اسلامی ایران نیز به موجب ماده ۹ قانون مجازات اسلامی اصل صلاحیت جهانی را پذیرفته است.

۴. مفهوم و ماهیت حقوقی صلاحیت انتظامی

حقوق بین‌الملل، رفتار هر ارگان دولتی را فعل آن دولت تلقی می‌نماید؛ بنابراین، ارگان‌های دولتی با ماهیت اجرایی، به موجب حقوق داخلی و قانون تأسیس، دارای اهلیت اجرای قوانین دولت هستند که این اهلیت را صلاحیت اجرایی نیز می‌نامند (Narutto. 2019). بر همین اساس، می‌توان با توجه به نوع اقدامات هر ارگان یا نهاد دولتی، صلاحیت اجرایی آنها را نیز به صلاحیت‌های دیگری تقسیم‌بندی نمود؛ به‌طور مثال، با توجه به اینکه یکی از ارگان‌های متولی تأمین امنیت هر کشور، پلیس یا دیگر واحدهای انتظامی است که از صلاحیت اجرایی برقراری نظم و امنیت برخوردار می‌باشد، می‌توان این‌گونه صلاحیت‌ها را با توجه به شاخص‌های آن، صلاحیت پلیسی یا انتظامی^۲ نامید. بدین سبب، "صلاحیت انتظامی در دریا" نیز یعنی اهلیت اجرای قوانین و یا اجرای دستورات قضایی، نسبت به رویدادها و اعمال ارتكابی در مناطق مختلف دریایی، به‌منظور حفظ نظم و امنیت ملی. در منابع حقوقی به‌صراحت از واژه صلاحیت انتظامی استفاده نگردیده‌است اما از آنجا که به موجب حقوق بین‌الملل و بر اساس اصل حاکمیت ملی و ضرورت برقراری نظم و امنیت، دولت‌های ساحلی در مناطق مختلف دریایی، از برخی صلاحیت‌های خاص مانند پیشگیری از نقض قوانین کشور، ایجاد مقررات انتظامی، مرزی، گمرکی، بهداشتی و مهاجرتی، ممانعت از صید غیر مجاز، جلوگیری از آلودگی محیط‌زیست دریا و یا مقابله با جرایم دریایی مانند قاچاق موادمخدر، قاچاق انسان، تروریسم دریایی و دزدی دریایی برخوردار هستند، می‌توان این‌گونه صلاحیت‌ها که در زمره صلاحیت اجرایی قرار می‌گیرند را صلاحیت انتظامی نامید.

مبنای حقوقی صلاحیت انتظامی در دریا، برگرفته از اصل حاکمیت دولت‌ها و ضرورت اعمال حاکمیت در قلمرو دریایی است. این اصل دول ساحلی را که به موجب حقوق بین‌الملل دریاها، در مناطق دریایی، دارای حق حاکمیت و یا حقوق حاکم هستند، از صلاحیت اجرای قوانین ملی در امور انتظامی و امنیتی برخوردار نموده‌است. بنابراین، می‌توان مشروعیت این صلاحیت را از منابع

۱. ماده ۴ پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل راجع به مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها

قانونی همچون کنوانسیون های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، رویه محاکم بین‌المللی، در قضایایی همچون قضیه لوتوس در سال ۱۹۲۷، قضیه شیلات بین نروژ و انگلستان در سال ۱۹۵۱ و یا معاهداتی مانند کنوانسیون ۱۹۷۲ راجع به جلوگیری از تصادمات در دریا، کنوانسیون ۱۹۷۳ راجع به پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، کنوانسیون ۱۹۸۸ برای سرکوبی اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و کنوانسیون ۱۹۸۸ علیه قاچاق غیرقانونی داروهای روان‌گردان و کنوانسیون‌های مشابه استنباط نمود.

۵. مفهوم دریای آزاد و رژیم حقوقی حاکم بر آن

الف. تعریف، محدوده و مفهوم دریای آزاد

به همه دریاهای که بیرون از محدوده آب‌های داخلی و دریاهای سرزمینی دولت‌های ساحلی واقع‌اند و به روی همه ملت‌ها بازند و تحت حاکمیت قانونی هیچ دولتی نباشد، دریای آزاد^۱ اطلاق می‌شود. کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به دریای آزاد، دریای آزاد را این‌گونه تعریف می‌نماید: «دریای آزاد آن قسمت از دریاهاست که جزو دریای سرزمینی یا آب‌های داخلی یک کشور نمی‌باشد»^۲. بنابراین، بر اساس کنوانسیون مذکور، دریای آزاد بلافاصله بعد از دریای سرزمینی دولت ساحلی شروع می‌شد اما امروزه و با تدوین کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، مفهوم دریای آزاد متأثر از پیدایش مفاهیم دیگری از مناطق دریایی همچون منطقه انحصاری اقتصادی و آب‌های مجمع‌الجزایری، تغییر نموده است. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، «همه بخش‌های دریا که در منطقه انحصاری اقتصادی، دریای سرزمینی یا آب‌های داخلی یک کشور یا در آب‌های مجمع‌الجزایری یک کشور مجمع‌الجزایری قرار نمی‌گیرند» را به‌عنوان دریای آزاد تلقی می‌نماید.^۳ بنابراین، بر اساس این کنوانسیون، دریای آزاد بعد از منطقه انحصاری اقتصادی شروع می‌شود.

ب. نظام حقوقی و آزادی‌های دریای آزاد

همان‌طور که از اسم دریای آزاد مشخص است، «آزادی» رکن اصلی و ویژگی منحصر به فرد این منطقه دریایی است؛ بنابراین، دریای آزاد متعلق به هیچ کشوری نبوده و تحت حاکمیت هیچ دولتی قرار ندارد.^۴ از دیرباز و از عهد باستان، دریانوردی برای همه کشورها در دریاهایی که متعلق به سایرین نبوده، آزاد تلقی می‌شد. از اواسط قرون وسطی، ادعای حاکمیت بر قسمتی از دریای آزاد توسط برخی از دولت‌ها و اندیشمندان حقوق بین‌الملل آغاز شد. این دولت‌ها بر این عقیده بودند

1. The high seas

۲. ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاهای راجع به دریای آزاد

۳. ماده ۸۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای

۴. ماده ۸۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای

که می‌توانند حاکمیت‌شان را بر بخش‌هایی از دریای آزاد گسترش دهند. اسپانیا و پرتغال از جمله دولت‌هایی بودند که با موافقت پاپ در سال‌های ۱۴۹۳ و ۱۵۰۶ دریاهای جهان را بین خود تقسیم کردند (شاو، ۱۳۹۴: ۱۹۶). اما این ادعا بلافاصله با واکنش سایر دانشمندان حقوق بین‌الملل^۱ مواجه شد و با رد نظریه "حاکمیت بر دریا"، دکترین دریای آزاد مطرح و اصل "آزادی دریاها" نهادینه گردید. بدین ترتیب، آزادی دریای آزاد، به یک اصل اساسی حقوق بین‌الملل عرفی تبدیل شد (شاو، ۱۳۸۹: ۱۶۹). بعدها کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها، با انعکاس و توسعه مقررات حقوق بین‌الملل عرفی، آزادی‌های دریای آزاد را نظام‌مند کرده و بدین ترتیب، بر شمرده‌اند: آزادی کشتیرانی، آزادی پرواز بر فراز آن، آزادی صید، آزادی کابل‌گذاری و وضع لوله‌های زیردریایی، آزادی ساخت جزایر مصنوعی و آزادی تحقیقات دریایی.^۲ با این وجود، بدیهی است که آزادی در دریای آزاد، بی حد و حصر نبوده و نظم بین‌المللی ایجاب می‌نماید که تردد و بهره‌برداری از دریای آزاد، تابع مقررات خاصی باشد؛ بنابراین، حقوق بین‌الملل؛ استثنائاتی بر آزادی دریاهای آزاد قائل شده است و بر همین اساس، اعمال آزادی‌های دریای آزاد تابع محدودیت‌هایی گردید؛ به نحوی که از مفهوم آزادی، مجوزی برای انجام جنگ، از میان بردن منابع جان‌دار، آلوده‌ساختن محیط زیست یا استفاده نامعقول از دریای آزاد استنباط نمی‌گردد (سون، ۱۳۹۰: ۲۳).

صلاحیت انتظامی دولت‌ها در دریای آزاد

۱. تابعیت کشتی و صلاحیت دولت‌ها در دریای آزاد

بر اساس اصل "آزادی دریای آزاد"^۳، کشتی‌ها در دریای آزاد تحت صلاحیت هیچ دولتی به جز دولت صاحب پرچم نیستند؛ به عبارت دیگر، یک کشتی در دریای آزاد تابع دولت محل ثبت و یا به اصطلاح، دولت صاحب پرچم کشتی بوده و در همان وضعیتی است که در سرزمین دولت متبوع خود می‌باشد (طلائی، ۱۳۹۰: ۱۶۷). در واقع، آزادی دریانوردی در دریاهای آزاد دارای دو اثر اساسی و مکمل است. هیچ دولتی نمی‌تواند مانع دریانوردی کشتی‌هایی که با پرچم یک کشور دیگر در حال فعالیت هستند، بشود و یا اینکه صلاحیت خود را بر آن تحمیل کند. پیامد مستقیم این امر، ایجاد اصل صلاحیت انحصاری است (Anderson, 1982: 323-342) که بر اساس آن، هر کشتی در دریاهای آزاد تابع صلاحیت انحصاری دولتی است که به آن پرچم اعطا کرده است (Rob, 2016: 487).

۱. برجسته‌ترین دانشمندی که از آزادی دریاهای دفاع نمود و با اصرار بر آن موجب نهادینه شدن این اصل گردید، هوگو گروسوس هلندی است که سال ۱۶۰۹ میلادی مصادف با سال ۹۸۸ هجری شمسی رساله‌ای با عنوان "دریای آزاد" نوشت و در آن از آزادی دریاهای دفاع نمود.

۲. ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاهای راجع به دریای آزاد و بند ۱ ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای

۳. ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاهای

این اصل، گویای این مطلب است که زیربنای حفظ نظم و امنیت بین‌المللی در دریا، برعهده کشور صاحب پرچم و بر مفهوم تابعیت کشتی استوار گردیده‌است. به عبارت دیگر، در دریای آزاد، کشور صاحب پرچم، هم حقوق داخلی خود را بر کشتی و کارکنان آن اعمال می‌نماید و هم قواعد و مقررات حقوق بین‌الملل را.^۱ از این مقوله می‌توان به اهمیت تابعیت کشتی نیز پی برد؛ چراکه در واقع، این تابعیت است که می‌تواند به کشور صاحب پرچم چنین امتیازی را بدهد و کشتی‌های بدون پرچم و یا با تابعیت مشکوک، از این حقوق محروم هستند و ممکن است سایر کشورها صلاحیت اعمال قوانین بین‌المللی بر آنها را به دست بیاورند (McLaughlin, 2016) و کشتی بی‌تابعیت موردبازرسی کشتی جنگی^۲ سایر کشورها قرار بگیرد.^۳ بنابراین، کشتی‌ها فقط تحت پرچم یک کشور سفر خواهند کرد، و تابع صلاحیت انحصاری آن کشور^۴ در دریاهای آزاد خواهند بود.^۵ دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری در قضیه "لوتوس" بیان داشت: «در دریای آزاد، کشتی‌ها تابع صلاحیت هیچ کشوری جز کشوری که پرچم آن را به اهتزاز درآورده‌اند، نیستند و به جز در موارد خاصی که حقوق بین‌الملل مشخص کرده‌است، هیچ کشوری نمی‌تواند بر کشتی‌های خارجی در دریای آزاد اعمال صلاحیت نماید».^۶ در همین رابطه، دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای پرونده "نور استار"^۷ بیان می‌دارد که اعمال صلاحیت سایر دولت‌ها (به جز دولت صاحب پرچم) بر امور کشتی خارجی در دریای آزاد در محدوده مقررات کنوانسیون و دیگر معاهدات بین‌المللی مجاز، اما مازاد بر آن، با ممنوعیت شدید مواجه است (صالحی، ۱۳۹۹: ۳۰۸-۲۸۳).

اما همان‌طور که از فلسفه حقوق بین‌الملل نیز می‌توان استنباط نمود، اعمال این آزادی‌ها تابع قواعد و مقررات عمومی حقوق بین‌الملل خواهد بود و نظم بین‌المللی ایجاب می‌نماید که این قاعده نسبی و دارای محدودیت‌هایی باشد.

۱. ماده ۹۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای

۲. برابر بند ۲ ماده ۸ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد: اصطلاح کشتی جنگی به کشتی اطلاق می‌شود که متعلق به نیروی دریایی یک کشور بوده و دارای علائم خارجی که مشخصه کشتی‌های جنگی تبعه آن کشور است و تحت فرماندهی افسری که از طرف دولت مأموریت یافته و نام او در فهرست اسامی افسران نیروی دریایی است و کارکنان آن اشخاصی باشند که تحت نظام مرتب نیروی دریایی (یونیفرم) هستند.

۳. بند «د» ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای

4. principle of exclusive jurisdiction of the flag State

۵. ماده ۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاهای راجع به دریای آزاد و ماده ۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای

6. pcij, series A, NO 10, 1927, P. 25 4AD

۷. کشتی نوراستار با تابعیت و پرچم کشور پاناما در فاصله سال‌های ۱۹۹۴ تا ۱۹۹۸ در دریای آزاد به عملیات رسانی سوخت به کشتی‌های تفریحی مشغول بود. دولت ایتالیا که معتقد بود این کشتی در پوشش سوخت‌رسانی مرتکب قاچاق سوخت و فرار مالیاتی شده‌است، با اعمال صلاحیت و مداخلت دولت اسپانیا، نسبت به توقیف آن اقدام نمود که این موضوع مورد اعتراض پاناما قرار گرفت و خواهان رسیدگی پرونده در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای به علت نقض بند ۱ ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای و آزادی دریانوردی از جانب ایتالیا گردید.

۲. محدودیت‌ها و استثناهای صلاحیت دولت صاحب پرچم در دریای آزاد

الف. حق بازرسی^۱ سایر کشورها از کشتی و یا بررسی اسناد و مدارک آن

بند «د» ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، یکی از شرایط بازرسی از کشتی‌های غیرنظامی و غیردولتی در دریای آزاد را بی‌تابیتی کشتی عنوان نموده‌است؛ بنابراین، همان‌طور که در قسمت قبل بیان شد، تابعیت کشتی، مولفه مهم و تعیین‌کننده صلاحیت در دریای آزاد است و زمانی که این مفهوم، مورد شک و تردید قرار گیرد، حقوق بین‌الملل این اجازه را به کشتی‌های نظامی سایر کشورها داده‌است تا به‌منظور حصول اطمینان از تابعیت کشتی‌ها، با نزدیک شدن به آنها و درخواست اسناد و مدارک کشتی، از صحت تابعیت آنها مطمئن گردند. با وجود این، این حق، به‌معنی مجوز ورود و بازرسی از کشتی، مادامی که اقدام غیرقانونی آن ثابت نشود، نمی‌باشد و کشتی‌های نظامی سایر کشورها به‌صرف مظنون شدن به بی‌تابیتی یک کشتی، حق ورود و بازرسی آن را در دریای آزاد ندارند؛ اما در مواجهه یک کشتی جنگی و یک کشتی غیرجنگی و غیردولتی در دریای آزاد، کشتی جنگی فقط در صورتی می‌تواند وارد کشتی مذکور شود و آن را مورد بازرسی قرار دهد که دلایل منطقی برای اقدامات غیرقانونی اعم از دزدی دریایی، تجارت برده و پخش غیرمجاز امواج رادیویی یا تلویزیونی توسط کشتی وجود داشته باشد و یا اینکه کشتی مظنون بدون تابعیت باشد و یا اگرچه پرچم یک کشور خارجی را حمل می‌کند، ولی در واقع، تابعیت کشور همان کشتی جنگی را دارا باشد.^۲

ب. حق تعقیب فوری^۳

در مواقعی که مقامات صلاحیت‌دار یک کشور اطمینان حاصل نمایند که یک کشتی خارجی، قوانین و مقررات داخلی آن کشور را نقض نموده‌است، می‌توانند کشتی مذکور را تا خارج از مناطق تحت حاکمیت و در دریای آزاد تعقیب نمایند؛ به عبارت دیگر، "حق تعقیب فوری" یک حق به رسمیت شناخته شده دولت ساحلی است تا بتواند به‌طور فوری کشتی‌های متخلف را بعد از آب‌های تحت حاکمیت و در دریای آزاد تعقیب نماید (طلائی، ۱۳۹۰: ۱۷۶). این تعقیب باید زمانی آغاز شود که کشتی متخلف یا یکی از قایق‌های آن در آب‌های داخلی، آب‌های مجمع‌الجزایری و یا دریای سرزمینی^۴ کشور ساحلی باشد و به شرطی می‌تواند تا خارج از دریای سرزمینی ادامه یابد که در عملیات تعقیب، وقفه‌ای صورت نگرفته باشد و به عبارت دیگر، تعقیب باید پیوسته و مستمر

1. Right to visit

۲. ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

3. The Right of Hot Pursuit

۴. حق تعقیب فوری، در منطقه مجاور و یا نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره نیز مشروط به اینکه تعقیب، مربوط به نقض حقوق دولت ساحلی مرتبط به این مناطق باشد، قابل اعمال است (بند ۱ و ۲ ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها)

صورت بگیرد. تعقیب باید با یک اخطار شنیداری و یا دیداری به نحوی که کشتی متخلف بتواند آن را بشنود یا ببیند، آغاز شود. از طرفی این حق باید صرفاً توسط کشتی‌ها و یا هواپیماهای نظامی، انتظامی و یا دولتی دارای صلاحیت دولت ساحلی، اعمال شود. تعقیب با ورود کشتی متخلف به دریای سرزمینی کشور متبوع یا کشور ثالث متوقف می‌گردد.^۱ جمهوری اسلامی ایران نیز حق تعقیب فوری متخلفین از مقررات مربوط به آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه نظارت منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره را در مناطق مزبور و دریای آزاد، برای خود محفوظ داشته است.^۲

پ. دزدی دریایی

یکی از قدیمی‌ترین جرایم دریایی که توانسته‌است در تاریخ بشریت استمرار یابد، دزدی دریایی است. به عقیده حقوق‌دانان، دزدی دریایی، قدیمی‌ترین جرم بین‌المللی است که در سال‌های اخیر دوباره در کانون توجه جهانیان قرار گرفته‌است (Dutton, 2010: 201)^۳ با وجود تشدد فراوان در تعریف دزدی دریایی^۴، با نگاهی اجمالی به همه تعاریف ارائه‌شده، می‌توان دزدی دریایی را شامل "همه اقدامات خشونت‌آمیز غیرقانونی، بازداشت یا سلب مالکیت به منظور نفع شخصی توسط خدمه یا سرنشینان کشتی‌های خصوصی، علیه کشتی‌های دیگر یا اشخاص و اموال داخل آنها در دریای آزاد" دانست (چرچیل، ۱۳۹۰: ۲۸۶).

ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد، دزدی دریایی را جرم‌انگاری و تعریف نموده‌است. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهان نیز ضمن تعریف دزدی دریایی^۵، به تمامی کشورها تکلیف نموده‌است تا بالاترین حد ممکن برای سرکوبی راهزنی در دریاهای آزاد، با یکدیگر همکاری نمایند.^۶ برابر ماده ۱۰۵ این کنوانسیون یک کشتی یا هواپیمای جنگی می‌تواند در دریاهای آزاد، یا هر جای دیگر خارج از صلاحیت کشورها، یک کشتی یا هواپیمای راهزن، یا یک کشتی یا هواپیمایی که با راهزنی گرفته‌شده و تحت کنترل راهزنان است را توقیف و اشخاص آن را دستگیر و اموال در کشتی یا هواپیما را توقیف نماید. البته بدیهی است در مواردی که یک کشتی یا هواپیمای مظنون به راهزنی بدون دلایل کافی توقیف شده باشد، دولت توقیف‌کننده در مقابل دولت متبوع کشتی یا هواپیما، برای هر ضرر و خسارت ناشی از توقیف مسئول خواهد بود.^۷ در جمهوری اسلامی ایران، دزدی

۱. بند ۳ ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاهان

۲. ماده ۲۱ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان

3. The IMB-PRC Piracy Report (December 1994)

۴. مرکز گزارش دزدی دریایی وابسته به دفتر بین‌المللی دریانوردی، کمیته ایمنی سازمان بین‌المللی دریانوردی و سایر سازمان‌های بین‌المللی زیربط هر کدام تعریف جداگانه‌ای از دزدی دریایی دارند.

۵. ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهان

۶. ماده ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهان

۷. ماده ۱۰۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهان

دریایی به‌طور مستقل جرم‌انگاری نشده‌است اما با توجه به اینکه ماده ۲۸۱ قانون مجازات اسلامی مصوب سال ۱۳۹۲، راه‌زن، سارقان و قاچاقچیان که دست به سلاح ببرند و موجب سلب امنیت مردم و راه‌ها شوند را محارب نامیده‌است، می‌توان دزدی دریایی را که مستلزم استفاده از سلاح و اعمال خشونت است، در زمره راهزنی قرار داده و این ماده قانونی را قابل اعمال بر دزدی دریایی محسوب نمود. ماده ۶۵۳ کتاب پنجم قانون مجازات اسلامی (تعزیرات و مجازات‌های بازدارنده) نیز اشعار می‌دارد که هر کس در راه‌ها و شوارع به‌نحوی از انحاء مرتکب راهزنی شود، در صورتی که عنوان محارب بر او صادق نباشد، به سه تا پانزده سال حبس و شلاق تا ۷۴ ضربه محکوم می‌شود. با این حال، با دقت بیشتر، به نظر می‌رسد که مواد قانونی مزبور، با توجه به سیاق عبارات مواد یادشده و سوابق فقهی مربوط، نوعاً ناظر بر جرم راهزنی در جاده‌هاست و بنابراین، اصولاً هیچ‌کدام از مواد مذکور قانون مجازات اسلامی با تعریف دزدی دریایی مذکور در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای، انطباق ندارد (توازی، ۱۳۸۸)؛ با این حال، هرچند که جمهوری اسلامی ایران به عضویت کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاهای درنیامده است و در حقوق داخلی نیز به‌طور خاص، این پدیده مجرمانه را جرم‌انگاری ننموده‌است، اما از آنجاکه مقابله با دزدی دریایی، امروزه، به یک قاعده عرفی در حقوق بین‌الملل تبدیل شده‌است، جمهوری اسلامی ایران نیز در چارچوب قواعد بین‌المللی و با توجه به ماده ۹ قانون مجازات اسلامی با دزدی دریایی و بر اساس عناوین مجرمانه مشابه آن در حقوق داخلی، صلاحیت قضایی داشته و به تبع آن، نیروهای نظامی و انتظامی مربوطه نیز صلاحیت انتظامی مقابله با دزدی دریایی در دریای آزاد را خواهند داشت.^۱

ت. قاچاق انسان و مهاجران از طریق دریا

از دیرباز برده‌داری یا به عبارت دیگر، خدمتگذاری اجباری یک انسان به یک یا چند انسان دیگر، با نگاه مالکانه خادم به مخدوم، در بین جوامع انسانی مرسوم بوده‌است. با پیشرفت بشریت و اهمیت یافتن حقوق انسان‌ها، کم‌کم برده‌داری و تجارت برده^۲ به یک عمل مذموم تبدیل گردید. امروزه، بردگی به‌صورت قاچاق انسان و به‌منظور بهره‌کشی جنسی، کار یا خدمت اجباری و همچنین، استفاده از اعضای بدن انجام می‌پذیرد.^۳

۱. ماده ۹ قانون مجازات اسلامی اشعار می‌دارد: «مرتکب جرائمی که به‌موجب قانون خاص یا عهدنامه‌ها و مقررات بین‌المللی در هر کشوری یافت شود، در همان کشور محاکمه می‌شود. اگر در ایران یافت شود طبق قوانین جزائی جمهوری اسلامی ایران محاکمه و مجازات می‌گردد». عبارت مقررات بین‌المللی در این ماده قانونی، واژه عامی است که شامل عرف بین‌المللی نیز می‌شود. بنابراین، از ماده ۹ قانون مجازات اسلامی می‌توان ورود عرف بین‌المللی به حقوق داخلی ایران را استنباط نمود.

2. SLAVE TRADE

3. Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons Especially Women and Children, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime, Article 3

کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها دولت‌های صاحب پرچم را مکلف به مجازات مرتکبین به تجارت برده و همچنین، استفاده غیرقانونی از پرچم خود نموده‌اند.^۱ کنوانسیون‌های مذکور علاوه بر مکلف نمودن دولت صاحب پرچم و تعیین صلاحیت دولت صاحب پرچم در رابطه با مقابله با تجارت برده در دریای آزاد، به صلاحیت سایر دولت‌ها نیز در این رابطه اشاره داشته و به کشتی‌های جنگی این اختیار را داده‌اند که در صورت وجود دلایل منطقی مبنی بر مشکوک بودن یک کشتی تجاری غیردولتی در دریای آزاد به تجارت برده، آن کشتی را مورد بازرسی قرار دهند.^۲ پروتکل علیه قاچاق مهاجران در خشکی، دریا و هوا،^۳ کشورهای طرف معاهده را مکلف می‌نماید تا برای پیشگیری و متوقف کردن قاچاق مهاجران از دریا، مطابق با حقوق بین‌الملل دریاها حداکثر همکاری ممکن را به عمل آورند^۴ اما در تبیین چگونگی این همکاری، سعی نموده‌است تا بدون خدشه وارد نمودن به صلاحیت دولت صاحب پرچم، بازرسی و توقیف کشتی مشکوک به قاچاق مهاجران توسط کشتی‌های نظامی سایر اعضای را، صرفاً با اجازه و اختیار تفویض شده از جانب دولت صاحب پرچم امکان‌پذیر بداند.^۵ به عبارت دیگر، حقوق بین‌الملل دریاها با وجود تأکید بر جلوگیری و مجازات قاچاق مهاجران و قاچاق انسان، هیچ حق مداخله‌ای را فراتر از سوارشدن و بررسی مدارک قائل نیست و حق بازرسی از شناوران مشکوک را به اعمال صلاحیت توقیف تسری نمی‌دهد (Macfarlane, 2017)؛ بنابراین، برخلاف دزدی دریایی که همه دولت‌ها صلاحیت جهانی توقیف، بازداشت و رسیدگی به این جرم را دارند، در موضوع تجارت انسان و برده، دولت‌های دیگر صرفاً مجاز به بازرسی کشتی در دریای آزاد و گزارش به دولت صاحب پرچم هستند. دولت صاحب پرچم نیز ملزم است که اقدامات مقتضی موثری برای جلوگیری از تجارت برده، توسط کشتی‌هایش به عمل آورد (مدنی، ۱۳۹۰: ۶۹).

جمهوری اسلامی ایران تاکنون به کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها نپیوسته است و از طرفی کنوانسیون جنایات سازمان یافته فراملی و پروتکل‌های مربوطه را نیز تصویب ننموده‌است

۱. ماده ۱۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها راجع به دریای آزاد و ماده ۹۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

۲. بند "ب" ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و بند "ب" ردیف ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها

۳. این پروتکل یکی از پروتکل‌های سه‌گانه کنوانسیون ملل متحد علیه جرایم سازمان یافته فراملی موسوم به کنوانسیون پالمراست. کنوانسیون پالمرا در ۱۵ نوامبر سال ۲۰۰۰ برای امضای کشورها مفتوح شد و در ۲۹ سپتامبر ۲۰۰۳ پس از ۹۰ روز از پیوستن چهلمین کشور، مطابق ماده ۲۸ کنوانسیون، لازم‌الاجرا شد. کنوانسیون پالمرا دو پروتکل دیگر به نام‌های پروتکل پیشگیری، سرکوب و مجازات قاچاق اشخاص، به‌ویژه زنان و کودکان و پروتکل علیه ساخت غیرقانونی و قاچاق اسلحه، قطعات و اجزای آن و مهمات دارد. جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ۱۲ دسامبر ۲۰۰۰ کنوانسیون پالمرا را امضا نموده‌است اما با وجود تصویب لایحه الحاق ایران به این کنوانسیون، در تاریخ ۴ بهمن ماه ۹۶ در مجلس شورای اسلامی، با مخالفت مجمع تشخیص مصلحت نظام و شورای نگهبان، فرآیند قانونی شدن آن متوقف شده‌است.

۴. ماده ۷ پروتکل علیه قاچاق مهاجران در خشکی، دریا و هوا (متمم کنوانسیون سازمان ملل متحد علیه جرایم سازمان یافته فراملیتی)

۵. ماده ۸ پروتکل علیه قاچاق مهاجران در خشکی، دریا و هوا (متمم کنوانسیون سازمان ملل متحد علیه جرایم سازمان یافته فراملیتی)

اما با تصویب قانون مبارزه با قاچاق انسان در سال ۱۳۸۳، سعی در مبارزه با این جرم نموده‌است.

ث. قاچاق موادمخدر و مواد روانگردان در دریای آزاد

قاچاق و تخلفات مرتبط با موادمخدر، امروزه، تا حد یک جنایت بین‌المللی ارتقا یافته است (جوینر، ۱۳۸۷: ۲۰۴). در مقایسه با دزدی دریایی، دولت‌ها اختیارات کمتری نسبت به مقابله با قاچاق موادمخدر و روان‌گردان در دریای آزاد دارند. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای فقط یک ماده را به طور مستقیم به این موضوع اختصاص داده‌است که در آن، همه کشورهای را مکلف به همکاری با یکدیگر برای سرکوبی قاچاق غیرقانونی موادمخدر و روان‌گردان به وسیله کشتی‌ها در دریاهای آزاد نموده‌است. از طرفی، اضافه نموده‌است که هر کشوری که به دلایل منطقی اعتقاد دارد که کشتی حامل پرچم او به قاچاق غیرقانونی موادمخدر یا روان‌گردان اشتغال دارد، می‌تواند از سایر کشورهای بخواهد برای سرکوبی قاچاق با وی همکاری کنند.^۱ این عبارات کنوانسیون، فقط بیانگر تعهد کلی همه کشورهای برای همکاری بوده و هیچ شیوه‌نامه خاصی برای همکاری تعیین نشده‌است؛ با این حال، امکان ایجاد موافقتنامه‌های دو یا چندجانبه را برای کشورهای باز گذاشته‌است تا از طریق آن، شرایط بهتری برای مقابله با موادمخدر در دریای آزاد فراهم گردد و کشتی‌هایی را که با پرچم کشورهای عضو این گونه معاهدات، در دریاهای آزاد، اقدام به قاچاق و حمل داروهای سمی، موادمخدر یا روان‌گردان می‌کنند رهگیری نموده و اعمال صلاحیت نمایند (Forbes, 2014: 114-115). بدین ترتیب، بر اساس قعطنامه مجمع عمومی سازمان ملل متحد^۲، کنوانسیون ملل متحد علیه حمل و نقل غیرقانونی موادمخدر و روانگردان در سال ۱۹۸۸ تصویب گردید. بند ۱ ماده ۱۷ این کنوانسیون با اقتباس از بند ۱ ماده ۱۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، اعضا را به همکاری حداکثری با یکدیگر برای امحای قاچاق موادمخدر از طریق دریا در چارچوب حقوق بین‌الملل دریاهای مکلف نموده‌است. در ادامه و در بندهای بعدی ماده ۱۷، اشعار می‌دارد: «هر یک از اعضا که دلایل منطقی برای مظنونیت نسبت به فعالیت یک کشتی حامل پرچم خود و یا بدون پرچم و یا علامت ثبت، در امر قاچاق موادمخدر در اختیار داشته باشد، می‌تواند از سایر اعضا در جهت از بین بردن چنین استفاده‌ای استمداد نماید و اعضای مورد تقاضا در حدود امکانات خود همکاری لازم را معمول خواهند داشت» و نوع دوم همکاری زمانی است که کشتی‌های جنگی یا دولتی یکی از اعضای به یکی از کشتی‌های تجاری غیردولتی دیگر عضو معاهده که در دریای آزاد به قاچاق موادمخدر مبادرت نموده‌است، برخورد می‌نماید. بند ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸، در این باره تعیین تکلیف نموده و چنین بیان می‌دارد: «هر یک از

۱. ماده ۱۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای

اعضا که دلایل منطقی برای مظلونیت نسبت به فعالیت یک کشتی در قاچاق موادمخدر با استفاده از آزادی کشتیرانی طبق حقوق بین الملل و با نصب پرچم و یا علامت ثبت عضو دیگری در اختیار داشته باشد، می تواند مراتب را به دولت صاحب پرچم اطلاع داده و ثبت کشتی را استعلام نماید و در صورت تأیید ثبت از دولت صاحب پرچم برای اتخاذ تدابیر لازم در رابطه با کشتی مزبور تقاضای مجوز کند». این بند از کنوانسیون نیز موید اصل "صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم" در دریای آزاد است و با توجه به اصل "لزوم احترام به حاکمیت دولت‌ها"، مانع اعمال صلاحیت مستقیم سایر دول بر کشتی حامل موادمخدر است؛ بنابراین، کنوانسیون مذکور به منظور برقراری تعادل بین اصول، "آزادی دریانوردی در دریای آزاد"، "انحصاری بودن صلاحیت دولت صاحب پرچم" از یک طرف و اهداف کنوانسیون از طرف دیگر، چگونگی توقیف بازرسی و سایر اقدامات مقتضی را مشخص نموده است: «طبق بند ۳ و یا در چارچوب معاهدات لازم الاجرا بین اعضا و یا حسب هرگونه قرارداد و یا ترتیبی که فیما بین اعضا توافق گردیده است، دولت صاحب پرچم می تواند به دولت متقاضی اجازه دهد که از جمله:

الف. وارد کشتی گردد؛

ب. کشتی را مورد تفتیش قرار دهد؛

ج. در صورت پیدا کردن مدارکی دال بر دخالت در قاچاق موادمخدر، اقدام مقتضی در رابطه با کشتی، افراد و محموله آن اتخاذ کند».

جمهوری اسلامی ایران که همواره در خصوص مبارزه با قاچاق موادمخدر پیشرو بوده است و مبارزه با این پدیده خطرناک را جزء سیاست‌های اصولی خود قرار داده است، ضمن پیوستن به کنوانسیون‌های ۱۹۶۱ و ۱۹۷۱، کنوانسیون ۱۹۸۸ مبارزه با قاچاق موادمخدر را نیز تصویب نموده است و با توجه به نقش موثرش در این زمینه برای عضویت در گروه همکاری دریایی جهت پیگیری ماده ۱۷ کنوانسیون مزبور نیز انتخاب شده است. بدیهی است که تعهدات کنوانسیون ۱۹۸۸ علیه موادمخدر و روان گردان برای اعضای این معاهده از جمله ایران^۱ لازم الاجرا بوده و آن قسمت از مفاد این معاهده که مشمول حقوق بین الملل عرفی و یا کنوانسیون‌های دیگر از جمله کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نباشد، برای سایرین لازم الاجرا نیست.

۱. جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ۱۳۷۰/۹/۳ با تصویب کنوانسیون ۱۹۸۸ سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق موادمخدر و داروهای روان گردان، در مجلس شورای اسلامی، به این کنوانسیون پیوسته است.

ج. تروریسم دریایی

یکی دیگر از جرایم دریایی مورد بحث در حقوق بین الملل، تروریسم دریایی است. کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها به طور مستقیم، به تروریسم دریایی و نحوه مقابله با آن اشاره‌ای نداشته‌اند اما اهمیت مقابله با این جرم، موجب شد تا موضوع تروریسم دریایی در دستور کار چهاردهمین مجمع سازمان بین‌المللی دریایی (ایمو)^۱ قرار گیرد. حاصل کار این اجلاس، صدور قعطنامه‌ای بود که در آن، هر گونه اقدام و ارتکاب اعمال غیرقانونی علیه امنیت کشتی‌ها، مسافران و خدمه آنها ممنوع اعلام شد.^۲ مجمع عمومی سازمان ملل متحد نیز در پی آن، با صدور قعطنامه‌ای^۳ کلیه اقدامات و اعمال غیرقانونی و تروریستی در هر نقطه از جهان و توسط هر شخص یا گروه را محکوم نمود. این مجمع همچنین، از سازمان بین‌المللی دریایی درخواست کرد که در خصوص مسئله اقدامات تروریستی بر روی عرشه کشتی مطالعات لازم را به عمل آورده و اقدامات مناسب و مقتضی را اتخاذ نماید. نتیجه این درخواست، تصویب کنوانسیون "مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی"^۴ به عنوان اولین کنوانسیون جامع، راجع به "مقابله با تروریسم دریایی" توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۸۸ بود. این کنوانسیون، دولت‌های عضو را ملزم می‌سازد که علاوه بر جرم‌انگاری اعمال مذکور در قوانین داخلی خویش، کیفرهای مناسب با جرایم مذکور در ماده ۹ را نیز تعیین نمایند.^۵

جمهوری اسلامی ایران نیز با الحاق به کنوانسیون "مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی" و پروتکل پیوست آن در خصوص "مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوهای ثابت واقع در فلات قاره" و تصویب آن در مجلس شورای اسلامی در تاریخ ۱۳ آذر ماه ۱۳۸۷، مطابق مفاد آن، ملزم به اتخاذ اقدامات لازم در جهت جرم‌انگاری و مبارزه با اقدامات تروریستی در دریاها شد.^۶ در همین راستا، در سال ۱۳۹۴ قانون "مبارزه با تأمین مالی تروریسم" توسط مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید که در آن، اقداماتی همچون "دزدی دریایی، تصرف غیرقانونی کشتی و یا اعمال کنترل غیرقانونی بر آن و یا به خطر انداختن ایمنی کشتیرانی از طریق ارائه آگاهانه اطلاعات نادرست یا تخریب و وارد کردن آسیب شدید به کشتی، محموله و خدمه یا مسافران آن" را صرف نظر از انگیزه

1. International Maritime Organization

2. A.584(14)

3. A/RES/40/61(9 December 1985)

4. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation.

۵. ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۸۸ جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی

۶. ماده ۵ و بند الف ردیف ۱ ماده ۱۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی

مرتکب و نتایج حاصله، جرم تلقی نموده و در زمره جرایم تروریستی قرار داده است.^۱ قانون "مبارزه با تأمین مالی تروریسم" نیز اشاره مستقیمی به مکان وقوع جرم در مناطق مختلف دریایی و چگونگی اعمال صلاحیت در هر یک از این مناطق نداشته و فقط به جرم‌انگاری آن اکتفا نموده است؛ بنابراین، به نظر می‌رسد که برای رسیدن به درک بهتر از صلاحیت انتظامی جمهوری اسلامی ایران در دریای آزاد در رابطه با تروریسم دریایی، باید به مفاد کنوانسیون مربوطه و قواعد کلی حقوق بین‌الملل دریاها رجوع کرد.

کنوانسیون ۱۹۸۸ "جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی" نیز همانند سایر کنوانسیون‌های مرتبط با حقوق دریاها، اصل صلاحیت دولت صاحب پرچم را مورد تأکید قرار داده و به دیگر دولت‌های عضو معاهده، صلاحیت مداخله مستقیم در برخورد با اعمال غیرقانونی در کشتی در دریای آزاد را نمی‌دهد^۲ و کشورهای عضو از جمله دولت جمهوری اسلامی ایران را تنها در صورتی مجاز به اعمال صلاحیت می‌داند که جرم علیه یا بر روی کشتی‌های حامل پرچم آن کشور صورت پذیرد یا در قلمرو آن کشور از جمله دریای سرزمینی آن واقع شود و یا اینکه صرف نظر از محل وقوع، جرم توسط اتباع آن کشور صورت گرفته باشد.^۳ به عبارت دیگر، این سه نوع صلاحیت به‌عنوان صلاحیت‌های اجباری محسوب می‌شوند. اما در کنار صلاحیت اجباری، کنوانسیون، یک سلسله صلاحیت‌های اختیاری نیز به دول عضو اعطا نموده است که بدین قرار است: چنانچه جرم توسط شخص بدون تابعیتی ارتکاب یافته باشد که در آن کشور اقامت دائم دارد یا در صورتی که در حین ارتکاب جرم، تبعه آن کشور، توقیف، تهدید یا مجروح شده یا به قتل برسد یا اینکه جرم به‌منظور اجبار و تحت فشار گذاشتن آن کشور به انجام یا عدم انجام عملی صورت پذیرد.^۴ کنوانسیون، اعمال صلاحیت اختیاری در رابطه با جرایم ذکر شده اخیر و یا لغو آن را مشروط به اطلاع قبلی دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی نموده است.^۵

چ. پخش امواج رادیویی یا تلویزیونی غیرمجاز

به استثنای پخش درخواست‌های اضطراری، پخش غیرقانونی و برخلاف مقررات بین‌المللی صدای رادیویی یا تصویر تلویزیونی از یک کشتی یا تأسیسات در دریاهای آزاد به قصد دریافت آن توسط

۱. ردیف ۶ بند پ ماده ۱ قانون مبارزه با تأمین مالی تروریسم مصوب سال ۱۳۹۴ مجلس شورای اسلامی

۲. ماده ۹ کنوانسیون ۱۹۸۸ جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی

۳. بند ۱ ماده ۶ کنوانسیون ۱۹۸۸ جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی

۴. بند ۲ ماده ۶ کنوانسیون ۱۹۸۸ جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی

۵. بند ۳ ماده ۶ کنوانسیون ۱۹۸۸ جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی

عموم را اصطلاحاً پخش غیر مجاز می‌نامند.^۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای با جرم‌انگاری پخش غیر مجاز امواج رادیویی و تصاویر تلویزیونی از دریای آزاد، ضمن مکلف‌سازی همه کشورها به همکاری برای از بین بردن پخش این گونه برنامه‌ها، صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم را نیز تحدید نموده است. این کنوانسیون علاوه بر کشور صاحب پرچم، به کشور ثبت تأسیسات، کشوری که شخص تبعه آن است، هر کشوری که می‌توان امواج را در آن دریافت کرد و یا هر کشوری که در آنجا، این امواج ارسالی با امواج رادیویی مجاز تداخل پیدا می‌کند نیز صلاحیت قضایی اعطا می‌کند.^۲ کنوانسیون به صلاحیت قضایی صرف اکتفا نموده و برخلاف سایر جرایم دریایی، به کشورهای که در این رابطه واجد صلاحیت قضایی هستند، به طور مستقیم صلاحیت اجرایی و انتظامی نیز اعطا می‌نماید.^۳

ح. آلودگی محیط زیست دریایی

آلودگی دریایی^۴ عبارت است از ورود مستقیم یا غیرمستقیم هر گونه ماده یا انرژی به محیط زیست دریایی که منجر به ایجاد کاهش تولید و همچنین، کاهش رشد و نمو جانداران شده و اثرات سوء بر سلامت و بهداشت آبزیان و انسان داشته باشد. بنابراین، حقوق بین‌الملل عرفی و معاهداتی، دولت‌ها را مکلف به حفظ و مراقبت از محیط زیست دریایی نموده است.^۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای دولت‌های صاحب پرچم را متعهد می‌نماید تا مقررات آلودگی برای کشتی‌های خود را حداقل در سطح استانداردهای عموماً پذیرفته شده بین‌المللی رعایت کنند و تمامی اقدامات منطبق با این کنوانسیون را برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی از هر منبعی که لازم است، با استفاده از بهترین ابزار عملی در اختیار و مطابق با توانایی‌هایشان به عمل آورند.^۶

یکی از جدی‌ترین اقدامات جامعه جهانی در رابطه با حفاظت از محیط زیست دریایی و تحدید صلاحیت دولت صاحب پرچم در دریای آزاد، تصویب کنوانسیون ۱۹۶۹ "مداخله در دریاهای آزاد در حوادث آلودگی نفتی" و پروتکل ۱۹۷۳ "مداخله در دریاهای آزاد در حوادث آلودگی غیرنفتی"

۱. بند ۲ ماده ۱۰۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاهای

۲. بند ۳ ماده ۱۰۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاهای

۳. بند ۴ ماده ۱۰۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای

4. Marine pollution

۵. ماده ۲۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاهای راجع به دریای آزاد و ماده ۱۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای

۶. ماده ۱۹۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای

است که پس از قضیه کشتی توری کانیون^۱ صورت گرفت.^۲ این کنوانسیون و پروتکل مربوطه، با توسعه صلاحیت دولت‌های ساحلی عضو، به آنها اختیار می‌دهد که در صورت لزوم و به‌دنبال بروز سانحه دریایی و یا عملیات متعاقب آن، به‌منظور جلوگیری، کاهش یا رفع خطرات شدید و قریب‌الوقوع از خطوط ساحلی یا منافع ذی‌ربط خود در اثر آلودگی یا تهدید آلودگی دریا به‌وسیله نفت که به‌طور منطقی منجر به پیامدهای زیان‌بار بزرگ قابل‌انتظار می‌باشد، اقداماتی را در دریاهای آزاد به عمل آورند.^۳ این کنوانسیون بدون اشاره به نوع اقدام، از عبارت "اقدامات لازم" استفاده نموده‌است، بنابراین می‌توان از این عبارت تفسیری موسع داشت و "اقدامات لازم" را شامل اقداماتی همچون تغییر محل کشتی تا انهدام کشتی و محموله‌اش دانست (سیدی، ۱۳۶۸). البته کنوانسیون "اقدامات لازم" را بدون حد و حصر ندانسته و شرایطی را برای اجرای آن تبیین نموده‌است؛ از جمله اینکه اقدامات باید متناسب با تهدید، خسارت و خطر باشد و حداکثر تلاش برای جلوگیری از آسیب انسانی به عمل آید. همچنین، دولت‌های ساحلی مکلف به مشورت با دولت صاحب پرچم و دیگر دولت‌های ذیربط، مالک کشتی، بیمه‌گران و هر شخص حقیقی یا حقوقی دیگری که احتمال دارد متأثر از مداخله در امور کشتی شود، گردیده‌است.^۴ البته با توجه به حساسیت موضوع، دولت ساحلی می‌تواند این شرایط و محدودیت‌های اقدام را در شرایط اضطراری و وضعیت‌های خاص، نادیده بگیرد و بدون توجه به آنها اقدامات لازم را به عمل آورد.^۵ بدیهی است که دولت ساحلی، مسئول اقدامات خود است و در صورت عدم‌رعایت موازین مقرر در کنوانسیون، و وارد آمدن خسارت، مسئولیت بین‌المللی در برابر دولت صاحب پرچم و هر دولت متضرر دیگر برعهده وی خواهد بود.^۶

خ. رسیدگی به تصادم کشتی‌ها در دریای آزاد

تصادم کشتی‌ها در دریای آزاد و صلاحیت کشورها در رسیدگی به آن، همواره یکی از موضوعات حقوق بین‌الملل بوده‌است. کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاهای آزاد رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه لوتوس،^۷ بر اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم صحت گذاشت و مقرر کرد که فقط دولت صاحب پرچم یا کشور متبوع شخص می‌تواند علیه کاپیتان یا سایر افراد مشغول در

۱. هجدهم مارس سال ۱۹۶۷ نفت‌کش لیبریایی توری کانیون در جنوب غربی انگلستان به یک صخره مرجانی برخورد کرد. در اثر این حادثه نزدیک به ۱۰۰ هزار تن نفت به دریا سرازیر شد تا نخستین فاجعه زیست‌محیطی دریایی ناشی از نشت نفت در تاریخ رقم بخورد. لکه نفتی آنقدر بزرگ بود که سراسر ورودی دریای مانش، از فرانسه تا بریتانیا را پوشاند.

۲. جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ۱۳۷۵/۱/۱۷ این کنوانسیون را تصویب نموده‌است.

۳. ماده ۱ کنوانسیون بین‌المللی "مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی"

۴. ماده ۳ کنوانسیون بین‌المللی "مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی"

۵. بند "د" ماده ۳ کنوانسیون بین‌المللی "مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی"

۶. ماده ۶ کنوانسیون بین‌المللی "مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی"

کشتی رسیدگی قضایی یا انضباطی داشته باشد و هیچ کشوری به جز کشور صاحب پرچم صلاحیت توقیف کشتی را در زمان تصادم با کشتی دیگر در دریای آزاد ندارد.^۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ دریاها نیز همین قاعده را به شرح زیر تأیید نموده است:^۲

۱. در صورت تصادف یا هر حادثه دریانوردی دیگر مربوط به کشتی در دریاهای آزاد که در آن مسئولیت کیفری یا انضباطی ناخدا یا هر فرد دیگر مشغول به خدمت در کشتی مطرح می شود، هیچ رسیدگی کیفری یا انضباطی بر علیه این اشخاص نمی تواند تشکیل شود؛ مگر در مقابل مقامات قضایی یا اداری کشور صاحب پرچم یا کشوری که آن شخص تبعه آن می باشد؛

۲. در موضوعات انضباطی، فقط کشوری که گواهی کاپیتانی یا گواهی صلاحیت با مجوز صادر کرده است، صلاحیت دارد که بعد از طی مراحل قانونی، استرداد این گواهی ها را اعلام نماید؛ حتی اگر دارنده تبعه کشور صادرکننده آنها نباشد؛

۳. هیچ دستور توقیف یا نگهداری کشتی، حتی به عنوان یک اقدام رسیدگی کردن، توسط هر مقامی غیر از مقامات کشور صاحب پرچم صادر نخواهد شد.

با این وجود، دولت صاحب پرچم، که کشتی حامل پرچمش در وقوع سانحه دریایی دخیل بوده است و موجب ورود خسارت جانی یا جراحت شدید به اتباع دولت دیگر شده است، باید موجبات انجام تحقیق توسط شخص یا اشخاص واجد صلاحیت را فراهم نموده و در انجام هرگونه تحقیقی که توسط دولت مذکور در مورد سانحه دریایی صورت می گیرد، همکاری نماید.^۳

۳. مصونیت کشتی های غیر تجاری دولتی و نظامی

کشتی های دولتی غیر تجاری معاف از رسیدگی انضباطی، قضایی و هرگونه توقیف و ضبط توسط سایر کشورها از جمله دولت ساحلی، همانند کشتی های نظامی، مصون هستند^۴ اما از مصونیت های دیگر مثل عوارض و... معاف نیستند؛ البته اگر کشتی های دولتی مبادرت به انجام امور تجاری و بازرگانی نمایند، مصونیت خود را از دست داده و وضعیت آنها مشابه وضعیت کشتی های تجاری و بازرگانی خواهد بود. کشتی نظامی یک کشتی متعلق به نیروهای مسلح یک کشور است که در بیرون آن، علایم مشخص کننده تابعیت کشتی وجود دارد و تحت فرماندهی یک افسر دولت آن کشور است که نام وی در فهرست نیروهای نظامی مربوطه دیده می شود و کشتی نیز به وسیله خدمه ای اداره

۱. ماده ۱۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها راجع به دریای آزاد

۲. ماده ۹۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

۳. بند ۷ ماده ۹۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

۴. ماده ۳۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

می‌گردد که تابع نظام و مقررات نیروهای مسلح می‌باشند؛^۱ بنابراین، کشتی‌های نظامی و جنگی از مصونیت کامل برخوردارند؛ البته این مصونیت، به معنای عدم مسئولیت دولت صاحب پرچم کشتی نظامی یا جنگی در برابر اعمال خلاف قواعد بین‌المللی یا ضرر و زیان وارده به سایر کشورها نمی‌باشد.^۲

۴. قابلیت اعمال صلاحیت‌های انتظامی دولت در دریای آزاد در منطقه انحصاری اقتصادی
سومین منطقه دریایی که از لبه خارجی دریای سرزمینی شروع شده و در صورت شکل و اندازه مناسب دریا و عدم تداخل با مناطق دریایی کشور مقابل، می‌تواند حداکثر تا ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ امتداد یابد، منطقه انحصاری اقتصادی نام دارد. تا قبل از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، چنین منطقه‌ای وجود نداشت. در این منطقه دریایی، حقوق دولت ساحلی نسبت به منطقه سرزمینی و منطقه مجاور، کمتر بوده و در عوض، به حقوق سایر دولت‌ها افزوده شده است؛ بنابراین، دولت ساحلی در این منطقه، فاقد حق حاکمیت است و فقط دارای حقوق حاکمه^۳ می‌باشد.^۴ اقتصاد این منطقه اعم از ماهیگیری، بهره‌برداری از منابع زنده و غیرزنده و منابع طبیعی و نیز ساخت جزایر مصنوعی، متعلق به دولت ساحلی است و دولت‌های دیگر نیز دارای حق آزادی کشتیرانی، کابل‌کشی و لوله‌گذاری و همچنین، پرواز بر فراز این منطقه هستند.^۵ اما با وجود اینکه منطقه انحصاری اقتصادی یک منطقه مستقل دریایی با حقوق و تکالیف معین برای دولت‌ها محسوب می‌شود، بند ۲ ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، بخش زیادی از قواعد حقوقی حاکم بر دریای آزاد اعم از توقیف کشتی‌های بی‌تابعیت، مصونیت کشتی‌های دولتی و نظامی، رسیدگی به تصادم در دریا، جلوگیری از حمل برده و قاچاق انسان، مقابله با دزدی دریایی، توقیف کشتی، مقابله با قاچاق مواد مخدر، حق بازرسی و حق تعقیب فوری را که موضوعات اصلی این تحقیق هستند، در منطقه انحصاری اقتصادی قابل اعمال دانسته است.^۶ جمهوری اسلامی ایران نیز به موجب حقوق بین‌الملل و همچنین، بند ج ماده ۱۴ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان از این صلاحیت‌ها برخوردار است.

۱. ماده ۲۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

۲. ماده ۳۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

3. Sovereign Rights

۴. حاکمیت یک مفهوم عام بوده و "حقوق حاکم" دارای مفهوم خاص می‌باشد. به عبارت دیگر، وقتی صحبت از حق حاکمیت می‌شود، بدین معنی است که یک دولت در همه ابعاد قانون‌گذاری و اعمال قانون اختیار عمل دارد اما حقوق حاکم در واقع، مجموعه حقوقی است که از طرف حقوق بین‌الملل به دولت ساحلی اعطا شده است؛ بنابراین، دولت ساحلی در آب‌های داخلی و دریای سرزمینی دارای حق حاکمیت بوده ولی در منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره دارای حقوق حاکم می‌باشد.

۵. مواد ۵۵ تا ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

۶. بند ۲ ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در این باره اشعار می‌دارد: «مواد ۸۸ تا ۱۱۵ و سایر قواعد مربوطه حقوق بین‌الملل تا آنجا که با مقررات این قسمت از کنوانسیون غیرقابل انطباق نباشند، در منطقه انحصاری اقتصادی اعمال خواهند گردید».

۵. رویه ایران در اعمال صلاحیت انتظامی در دریای آزاد

یگان‌های نظامی و انتظامی دریایی در جمهوری اسلامی ایران عبارتند از نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و دریابانی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، که هر یک از این یگان‌های نظامی و انتظامی بر اساس قانون و به موجب مأموریت‌های محوله، انجام وظیفه می‌نمایند. بند ۱۰ ماده ۴ قانون فراجا^۱، با صراحت انتهای محدوده مأموریتی مراقبت از مرزها در دریا را تا منطقه انحصاری اقتصادی عنوان نموده است؛ بنابراین، به نظر می‌رسد که دریابانی فراجا (فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران) که اجرای این مأموریت را به عهده دارد، برای اعمال صلاحیت انتظامی در دریای آزاد منع قانونی داشته باشد اما با توجه به بند ۲ ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها می‌تواند در مناطق انحصاری اقتصادی نیز اعمال صلاحیت انتظامی نماید. اساسنامه سپاه پاسداران انقلاب اسلامی هیچ اشاره‌ای به چگونگی مأموریت تخصصی نیروی دریایی سپاه ننموده است اما بنا به تدبیر سلسله‌مراتب محترم فرماندهی و در رأس آن، فرماندهی معظم کل قوا، در حال حاضر، دفاع از مرزهای دریایی و تأمین امنیت دریاها، جنوب بین‌نیروهای دریایی سپاه و ارتش تقسیم‌بندی گردیده است. ردیف "الف" ماده ۱۲ قانون ارتش جمهوری اسلامی ایران نیز مأموریت قانونی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران را پاسداری از آب‌های سرزمینی، فلات قاره و مناطق انحصاری، اقتصادی و جزایر کشور در برابر هرگونه تجاوز نظامی خارجی و همچنین، کنترل تردد کشتی‌ها در خلیج فارس و دریای عمان و بازرسی کشتی‌های مشکوک در مواقع لزوم و بنا به دستورات، عنوان نموده است.^۲ در اینجا نیز در خصوص قلمرو جغرافیایی و مناطق دریایی در مأموریت نداجا، هیچ اشاره‌ای به دریای آزاد نشده است اما با توجه به فرمان فرماندهی معظم کل قوا^۳ و ارتقای نیروی دریایی به نیروی دریایی راهبردی، قلمرو مأموریتی این نیرو تا آب‌های آزاد جهان توسعه یافته است؛^۴ بنابراین، در حال حاضر، اعمال صلاحیت انتظامی دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای آزاد بر عهده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران است.

۱. مراقبت و کنترل از مرزها، اجرای معاهدات و پروتکل‌های مصوبه مرزی و استیفای حقوق دولت و اتباع مرزنشین جمهوری اسلامی ایران در مرزها و محدوده انحصاری اقتصادی دریاها

۲. ردیف "د" ماده ۱۲ قانون ارتش جمهوری اسلامی ایران

۳. فرماندهی معظم کل قوا در سخنرانی چهاردهم مهر ماه هشتاد و هشت در دانشگاه علوم و فنون دریایی امام خمینی نوشهر، نیروی دریایی را به نام نیروی دریایی راهبردی نام‌گذاری و به اهم مأموریت‌های آن اشاره نمودند.

4. <https://nedaja.aja.ir/portal/home/?NEWS/49578/49582/320711>

نتیجه‌گیری

در جهان امروز، به لطف پدیدار شدن کشورها با شاخص‌های مشخص، همه مناطق کره زمین، به جز قسمت‌های متعلق به همه^۱، میراث مشترک بشریت^۲ و مناطق ویژه^۳، سایر مناطق، لزوماً تحت حاکمیت یک دولت معین قرار دارد که در آن صلاحیت اعمال قدرت حاکمه خود را دارا می‌باشد. با این وجود، شرط اعمال صلاحیت، داشتن حاکمیت نیست و گاهی اوقات، ممکن است که دولتی در برخی مناطق، حاکمیت نداشته باشد اما دارای صلاحیت باشد. دریای آزاد یکی از مناطقی است که تحت حاکمیت هیچ دولتی نیست و صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم کشتی در آنجا حاکم است. اما امنیت بین‌المللی و دریانوردی ایجاب نموده‌است که در برخی موارد، این اصل استثناپذیر شده و سایر دولت‌ها نیز به موجب حقوق بین‌الملل عرفی و معاهداتی، صلاحیت اجرای برخی اقدامات را به منظور انتظام بخشی به دریانوردی به دست بیاورند.

دزدی دریایی، تجارت انسان و برده، پخش برنامه‌های رادیویی و تلویزیونی غیرمجاز، توقیف و بازرسی ناشی از حق تعقیب فوری، قاچاق موادمخدر و روان‌گردان، تروریسم دریایی، سوانح دریایی و آلودگی محیط‌زیست دریایی و... از جمله استثنائات بر صلاحیت دولت صاحب پرچم هستند که موجبات اعمال صلاحیت انتظامی سایر دولت‌ها را در دریای آزاد فراهم نموده‌است؛ با این وجود، صلاحیت انتظامی دولت‌ها در دریای آزاد، در موضوعات مختلف، یکسان نبوده و چگونگی اعمال صلاحیت انتظامی کشتی‌های جنگی یا دولتی یک کشور بر کشتی‌های سایر دولت‌ها، در موارد مختلف، متفاوت است. جمهوری اسلامی ایران هر دو کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها را امضا نموده‌است اما تاکنون آنها را به تصویب نرسانده‌است؛ بنابراین، با وجود اینکه به نظر می‌رسد نسبت به مفاد این دو معاهده تعهدی ندارد اما با توجه به امضای آنها و عدم اعلام تصمیمی مبنی بر نپیوستن به کنوانسیون‌های مذکور، نباید اقداماتی را انجام دهد که مغایر با هدف و موضوع کنوانسیون‌های مورد اشاره باشد.^۴ از طرف دیگر، با توجه به اینکه کنوانسیون‌های مذکور، جنبه تقنینی داشته و اغلب قواعد مربوط به دریای آزاد آن خصوصیت عرفی یافته‌است، بنابراین، دولت جمهوری اسلامی ایران نیز به‌عنوان یکی از اعضای جامعه بین‌المللی، دارای صلاحیت انتظامی نسبت به کشتی‌های غیرنظامی و غیردولتی سایر کشورها در دریای آزاد برابر قواعد و مقررات حقوق

۱. فضای ماورای جو و یا دریای آزاد

۲. بستر و زیر بستر دریای آزاد و سایر کرات آسمانی

۳. مناطقی مانند قطب جنوب

۴. ماده ۱۸ کنوانسیون ۱۹۶۹ وین راجع به حقوق معاهدات

بین‌الملل دریاها می‌باشد. با این حال، اگرچه اقدامات یگان‌های انتظامی و یا نظامی بر اساس حقوق داخلی دولت متبوع است، اما مشروعیت اعمال صلاحیت و اجرای قانون در دریای آزاد، منوط به رعایت موازین بین‌المللی و حقوق بین‌الملل است. حقوق بین‌الملل نیز قواعد مخصوص به خود را داراست که شناخت این قواعد برای متخصصان علوم راهبردی، پژوهشگران، ارگان‌ها و نهادهای مختلف دولت و مجریان مربوطه ضروری به نظر می‌رسد؛ چراکه راهبرد دارای سه رکن اصلی است که عبارت است از منافع ملی، ظرفیت‌ها و قابلیت‌ها و تعهدات بین‌المللی یک کشور. حقوق بین‌الملل حوزه مربوط به تعهدات بین‌المللی کشورها را شامل می‌شود؛ بر همین اساس، شناخت صحیح منافع ملی، قابلیت‌ها و ظرفیت‌ها و تعهدات بین‌المللی کشور و درنهایت، صلاحیت‌های مشروع، قدرت ملی را به ارمغان می‌آورد.

از منظر حقوق داخلی، هرچند به موجب مواد ۳ الی ۹ قانون مجازات اسلامی، صلاحیت قضایی جمهوری اسلامی ایران که زمینه‌ساز صلاحیت انتظامی در دریای آزاد است، محرز است اما به نظر می‌رسد که نظام حقوق داخلی ایران، به بلوغ لازم جهت بهره‌برداری از منافع حداکثری حقوق بین‌الملل در دریای آزاد نرسیده است و مراجع قانون‌گذاری کشور به اهمیت صلاحیت‌های انتظامی دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای آزاد توجه کافی نداشته‌اند. در حال حاضر، از بین نیروهای نظامی و انتظامی دریایی، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران تنها نیروی دریایی کشور است که از مأموریت راهبردی در دریاها، آزاد برخوردار است و از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران، در دریای آزاد اعمال صلاحیت انتظامی می‌نماید؛ چراکه مأموریت فرماندهی مرزبانی فراجا به موجب بند ۱۰ ماده ۴ قانون فراجا حداکثر تا انتهای محدوده انحصاری اقتصادی بوده و نمی‌تواند در دریای آزاد اعمال صلاحیت انتظامی نماید؛ اما با توجه به اینکه برابر کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، تقریباً همه موضوعات مدّ نظر این گزارش و مورد بحث در دریای آزاد، در منطقه انحصاری اقتصادی نیز قابل اعمال است، بنابراین، همه این موارد در حوزه مأموریتی دریابانی فراجا نیز قرار می‌گیرد. بدین ترتیب، به منظور تحقق اهداف راهبردی و بهره‌برداری حداکثری از فرصت‌های ایجاد شده توسط حقوق بین‌الملل دریاها در راستای منافع ملی و تأمین ایمنی و امنیت دریانوردی، موارد ذیل پیشنهاد می‌گردد:

۱. تقویت توانمندی دریابانی فراجا در ابعاد مختلف اعم از زیرساخت‌های ساحلی، تجهیزاتی، شناسایی و آموزش، به منظور بسط قلمرو صلاحیت انتظامی جمهوری اسلامی ایران در چارچوب حقوق بین‌الملل؛

۲. توسعه تعامل و هماهنگی هدفمند به منظور افزایش کارآمدی مأموریت‌های دریایی، تأمین حداکثری نظم و امنیت در دریا، صیانت از منافع ملی و جلوگیری از ایجاد مسئولیت بین‌المللی برای نظام جمهوری اسلامی ایران؛
۳. جرم‌انگاری برخی از جرایم دریایی که تاکنون در نظام حقوقی ایران جرم‌انگاری نشده‌اند مانند دزدی دریایی، اصلاح و به‌روز کردن قوانین مرتبط با سایر جرایم دریایی و یا صلاحیت‌های انتظامی موضوع این تحقیق؛
۴. اصلاح و به‌روز کردن قوانین فراجا و نداجا به منظور توسعه قلمرو مأموریتی آنها تا دریای آزاد و تبیین دقیق صلاحیت‌های انتظامی قابل اعمال در مناطق انحصاری اقتصادی؛
۵. قانون‌گذاری در خصوص شرح وظایف ندسا با توجه به اصل ۱۵۰ قانون اساسی.

فهرست منابع

منابع فارسی

- افتخار جهرمی، گودرز (۱۳۷۴)، "صلاحیت ملی دولت‌ها و منشور ملل متحد"، مجله تحقیقات حقوقی، سال پنجم، شماره ۱۶، صص ۲۵ - ۵
- پوربافرانی، حسن (۱۳۸۱)، "ماهیت و انواع صلاحیت در حقوق جزای بین‌الملل"، مجله مجتمع آموزش عالی قم، سال چهارم، شماره ۱۲، صص ۴۵ - ۲۳
- جوینر، کریستوفر سی (۱۳۸۷)، حقوق بین‌الملل در قرن بیست و یکم، ترجمه عباس کدخدایی و امیر ساعد وکیل، تهران، نشر میزان
- چرچیل، رابین، لو، آلن (۱۳۹۰)، حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه بهمن آقائی، تهران، انتشارات گنج دانش
- خالقی، علی، کاظمی، سید سجاد (۱۳۹۴)، "تحلیلی بر صلاحیت دادگاه‌های ایران در رسیدگی به جرم دزدی دریایی"، مجله مطالعات حقوقی و جرم‌شناسی دانشگاه تهران، سال دوم، شماره ۳، صص ۹۸ - ۷۱
- دلبروک، جوست (۱۳۷۷)، حمایت بین‌المللی از حقوق بشر و حاکمیت دولت‌ها، ترجمه حسین شریفی طراز کوهی، تهران، نشر دادگستر
- سون، بی. لویی، و دیگران (۱۳۹۰)، حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه محمد حبیبی مجنده، تهران، انتشارات جنگل

- سیدی، مهرداد(۱۳۶۸)، "مسئولیت مدنی خسارت آلودگی نفتی در دریای آزاد"، مجله حقوقی بین‌المللی، سال سوم، شماره ۱۰، صص ۶۵ - ۴۹
- شاو، ان.ملکم(۱۳۹۴)، حقوق بین‌الملل دریاها با نگاهی به مسائل ایران، ترجمه علیرضا ابراهیم گل و حسن خسروشاهی، تهران، انتشارات خرسندی
- شاو، ان.ملکم(۱۳۸۹)، حقوق بین‌الملل، ترجمه محمدحسین وقار، تهران، انتشارات اطلاعات
- شرقی، آرش(۱۳۹۴)، "تروریسم دریایی: امنیت دریا و مسئولیت دولت‌ها"، فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال یازدهم شماره ۳۱، صص ۸۶ - ۷۲
- صالحی، جواد(۱۳۹۹)، "آزادی دریاهای آزاد در تقابل با اعمال صلاحیت دولت ساحلی با اتکا به پرونده نوراستار در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها"، مجله حقوقی بین‌المللی، سال شانزدهم، شماره ۶۳، صص ۳۰۸ - ۲۸۳
- ضیایی، سید یاسر(۱۳۹۱)، "صلاحیت فراسرزمینی در حقوق بین‌الملل سرمایه‌گذاری"، رساله برای دریافت درجه دکتری، تهران، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی
- طلائی، فرهاد(۱۳۹۰)، حقوق بین‌الملل دریاها، تهران، انتشارات جنگل
- طهماسبی، جواد(۱۳۹۶)، "اصل صلاحیت شخصی مبتنی بر تابعیت بزه‌دیده در قوانین کیفری ایران"، مجله حقوقی دادگستری، سال بیست‌وپنجم، شماره ۹۷، صص ۱۰۵ - ۸۹
- فروغی، فضل‌اله(۱۳۸۸)، "منشأ و ماهیت حقوقی اصل صلاحیت جهانی"، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، سال دوم، شماره ۳، صص ۴۸ - ۳۳
- مدنی، سید جلال‌الدین(۱۳۹۰)، حقوق بین‌الملل عمومی و اصول روابط دول، تهران، انتشارات جنگل

منابع انگلیسی

- Akehurst, Michael(1988), A Modern Introduction to International Law, 7th edition: london, unwin Hyman
- Anderson, A.W(1982), Jurisdiction over Stateless Vessels on the High Seas: An Appraisal under Domestic and International Law. Journal of Maritime Law and Commerce, 13: 323-342
- Csabafi, Imre Anthony(1971), The concept of state jurisdiction in international space law; a study in the progressive development of space law in the United Nations. P 50

- Dutton, Yvonne(2010), Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court, Chicago Journal of International Law, Vol. 11, No. 1, p. 201
- Forbes, A(2014),The interception of vessels on the high seas: Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs.
- Goodwin, Joshua Michael(2006), Universal Jurisdiction and the Pirate, Vanderbilt Journal Of Transnational Law, vol 39
- Lotus case,P.C.I.J, Rep. ser. A, No. 10(1927), p. 25
- Macfarlane, D(2017). The Slave Trade and the Right of Visit Under the Law of the Sea Convention: Exploitation in the Fishing Industry in New Zealand and Thailand. Asian Journal of International Law, 7(1), 94-123. doi:10.1017/S2044251315000235
- McLaughlin, R(2016). Authorizations for maritime law enforcement operations. *International Review of the Red Cross*, 98(902), 465–490
- Narutto, Svetlana(2019). Delineation of competence between public authorities in the field of legal regulation of institutions of municipal democracy. *Law Enforcement Review*. 3. 89-107. 10.24147/2542-1514.2019.3(3). 89-107
- Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons Especially Women and Children, supplementing
- Rob McLaughlin,(2016), “Authorizations for Maritime Law Enforcement Operations”, *International Review of the Red Cross*, Vol. 98(2), pp. 465–490, p. 487
- Rousseau, Charles(1944), *Principes generaux de droit international public*, tome 93. P394
- The United Nations Convention against Transnational Organized Crime, Article 3