

## A Comparative Study of the UNCLOS Superiority's Components to the Coastal State's Domestic Law in the Criminal Jurisdiction on the Maritime Zones

Javad Salehi\*

*Associate Professor of Payam-e-Noor University, Tehran, Iran*

(Received: 2020/03/28, Accepted:2020/07/23)

### Abstract

Basis for the Coastal State's ban on criminal jurisdiction over foreign ship affairs in the Exclusive Economic Zone and the Contiguous Zone is subject to the regulations of the Convention on the Law of the Sea. As the observance of the provisions of the Convention on the Law of the Sea is accepted by the Coastal State by its membership, it shall refrain from enforcing or enacting domestic laws contrary to its requirements. Examining the dimensions of this theory by relying on the dispute between the Coastal State and the Flag State in the case of the Enrica Lexie ship in the Contiguous Zone is one of the objectives and topics of this manuscript to answer the related questions. First, what are the requirements of the Convention on the Law of the Sea in relation to the maritime zones and the criminal jurisdiction of the Coastal State in the Contiguous Zone? Second, what confirms the superiority of the requirements of the Convention on the Law of the Sea over the domestic laws of the Coastal State over the Flag State? The research findings show that the area of maritime zones is subject to the provisions of articles 3, (33)2 and 57 of the Convention on the Law of the Sea, and it is not possible to relocate or integrate them into the domestic laws of the Coastal State. The Coastal State's criminal jurisdiction over incidents in the Contiguous Zone and the involvement of foreign ships is subject to the provisions of articles 33(1)(a), 58(2), 94(7) and 97(1) of the Convention on the Law of the Sea. Therefore, the criminal jurisdiction of the Coastal State in contrast of the Flag State by ignoring the requirements of different maritime zones and the components of criminal jurisdiction of the Coastal States and the Flag State in domestic law is not effective.

### Keywords

Criminal Jurisdiction, Coastal State, Flag State, Foreign Ship, The Convention on the Law of the Sea, Exclusive Economic Zone, Contiguous Zone.

---

\* Email: Javadsalehi@pnu.ac.ir, Fax: 09834324695250

مطالعات حقوق تطبیقی

دوره ۱۲، شماره ۱

بهار و تابستان ۱۴۰۰

صفحات ۲۱۹ تا ۲۳۸ (علمی - پژوهشی)

## بررسی تطبیقی مؤلفه‌های برتری کنوانسیون حقوق دریاها بر قوانین دولت ساحلی در اعمال صلاحیت کیفری در مناطق دریایی

جواد صالحی\*

دانشیار گروه حقوق دانشگاه پیام‌نور، تهران، ایران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۱/۰۹، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۵/۰۲)

### چکیده

مبنای ممنوعیت دولت ساحلی در اعمال صلاحیت کیفری بر امور کشتی خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی و منطقه نظارت ناشی از مقررات کنوانسیون حقوق دریاها است؛ چنان‌که دولت ساحلی تبعیت از مقررات کنوانسیون حقوق دریاها را با عضویت در آن می‌پذیرد و از اجرا یا تصویب قوانین داخلی مخالف با الزامات آن پرهیز می‌کند. بررسی ابعاد این تئوری با اتکا بر اختلاف دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم در وضعیت کشتی انریکالکسی در منطقه نظارت از اهداف و موضوع این نوشتار است تا به پرسش‌های مرتبط پاسخ داده شود؛ اول اینکه الزامات کنوانسیون حقوق دریاها در خصوص مناطق دریایی و صلاحیت کیفری دولت ساحلی در منطقه نظارت چیست؟ دوم اینکه مؤید برتری الزامات کنوانسیون حقوق دریاها بر قوانین داخلی دولت ساحلی نسبت به دولت صاحب پرچم چیست؟ یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که محدوده مناطق دریایی تابع مقررات مواد ۳، ۳۳(۲) و ۵۷ کنوانسیون حقوق دریاها هستند و امکان جابه‌جایی یا ادغام آنها در قوانین داخلی دولت ساحلی وجود ندارد. از این حیث، چارچوب صلاحیت کیفری دولت ساحلی نسبت به وقایع حادث در منطقه نظارت و دخیل شدن کشتی خارجی در آن، تابع مقررات مواد ۳۳(۱)(a)، ۵۸(۲)، ۹۴(۷) و ۹۷(۱) کنوانسیون حقوق دریاها است. لذا اعتقاد دولت ساحلی به داشتن صلاحیت کیفری در مقابل دولت صاحب پرچم با نادیده گرفتن الزامات حاکم بر محدوده مناطق دریایی مختلف و مؤلفه‌های اعمال صلاحیت کیفری دولت‌های ساحلی و صاحب پرچم در قوانین داخلی آنها ناکارآمد است. الزام محاکم کیفری دولت ساحلی در تبعیت از قوانین داخلی به‌جای مقررات کنوانسیون حقوق دریاها و شروع رسیدگی‌هایی بر این اساس، مؤثر و قابل اعتنا نیست.

### واژگان کلیدی

اعمال صلاحیت کیفری، دولت ساحلی، دولت صاحب پرچم، کشتی خارجی، کنوانسیون حقوق دریاها، منطقه انحصاری اقتصادی، منطقه نظارت.

## مقدمه

هویت جامعه بین‌المللی در ارزش‌هایی است که تعیین‌کننده موجودیت آن هستند. برتری معاهدات بین‌المللی بر قوانین داخلی بخشی از هویت قابل قبول جامعه بین‌المللی است. قوانین داخلی دارای اعتبار یکسان با قوانین بین‌المللی و موجد ارزش‌های هویت‌ساز بین‌المللی نیستند. از قوانین داخلی نمی‌توان انتظار کارایی قوانین بین‌المللی را داشت، بلکه برعکس، قوانین بین‌المللی الگوی دولت‌ها در وضع و اجرای قوانین داخلی هستند. زمانی که طرف اختلاف یک دولت خارجی است، این وضعیت در خصوص معاهدات بین‌المللی و وضع قوانین داخلی بر اساس معیارهای آن تشدید می‌شود. وقتی که آن دولت از اعضای معاهده بین‌المللی باشد، نمی‌تواند به‌تنهایی در عرصه داخلی برای جامعه بین‌المللی تصمیم بگیرد، یا تعهدات بین‌المللی خویش را با اتکا به قوانین داخلی فراموش کند و از دیگر دولت‌ها نیز توقع پیروی از قوانین داخلی آن دولت را داشته باشد و از این طریق برتری معاهدات بین‌المللی را نادیده بگیرد. معاهدات بین‌المللی دارای چارچوبی هستند که دولت‌ها در قوانین داخلی مبتنی بر آنها یا قوانین داخلی موازی نباید آنها را نادیده بگیرند. کنوانسیون حقوق دریاها (Convention on the Law of the Sea) برای دولت‌هایی که به عضویت آن درآمده‌اند، دارای چنین وضعیتی است. بر این اساس، دولت ساحلی در قوانین داخلی نباید بایسته‌های مقرر در کنوانسیون حقوق دریاها را نادیده بگیرد، با این ادعا که قانون داخلی مسبق بر آن در محاکم داخلی معتبر است، درحالی که آن دولت ساحلی به کنوانسیون حقوق دریاها پیوسته، و مکلف به اصلاح یا تصویب قوانین داخلی بر اساس مقررات آن است.

رویکرد داخلی دولت ساحلی مسئله‌ساز است، وقتی که قوانین داخلی آن دولت در آب‌های بین‌المللی و نسبت به اتباع خارجی به‌اجرا گذارده می‌شود. با وجود این، گاهی این شرایط مبتلابه است، زمانی که با ادعای اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی گره می‌خورد. در چنین شرایطی، مقامات دولت ساحلی تصور می‌کنند که اعمال صلاحیت کیفری از بایسته‌های اعمال حاکمیت و بدون چون‌وچرا است؛ هرچند دامنه آن به فراسوی مرزها گسترده شود. اما گسترش صلاحیت کیفری بر اساس قوانین داخلی در قلمرو فراسرزمینی، نمونه‌ای است که با اصول حقوق کیفری و حقوق بین‌الملل عمومی منطبق نیست. اگر یک دولت خواهان گسترش صلاحیت کیفری خارج از قلمرو حاکمیتی است، دولت‌های دیگر نیز بنابه اصل برابری دولت‌ها در جامعه بین‌المللی نباید از آن منع شده باشند. این تئوری مستند به رویه قضایی دیوان بین‌المللی دادگستری در پرونده «تنگه کورفو» (Corfu Channel Case) است؛ چنان‌که اصل عدم مداخله در امور داخلی دیگر دولت‌ها ناشی از اصل برابری حاکمیت دولت‌ها است (International Court of Justice, 1949: 34). اعمال صلاحیت کیفری خارج از قلمرو

حاکمیتی، باعث نادیده گرفتن اصل حاکمیت درون سرزمینی سایر دولت‌ها و اعمال قدرت آنها می‌شود. ادعای دولت ساحلی هند بر داشتن صلاحیت کیفری در پرونده کشتی انریکالکسی (Enrica Lexie) حامل پرچم دولت ایتالیا در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی هند نیز جلوه‌ای از وضعیت مشابه است که ذیل بایسته‌های حقوق دریاها و برتری مؤلفه‌های آن بر قوانین داخلی قرار گرفته است.

اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی تابع محدودیت‌های سرزمینی است و در منطقه انحصاری اقتصادی به حقوق حاکمه تنزل می‌یابد. حقوق حاکمه دولت ساحلی ارتباطی به اعمال صلاحیت کیفری آن دولت در منطقه انحصاری اقتصادی بر حسب قوانین داخلی ندارد، مگر اینکه برای حفاظت و مدیریت منابع زنده دریایی باشد. بر این اساس، بررسی ابعاد اختلاف دولت ساحلی هند با دولت صاحب پرچم ایتالیا در خصوص وضعیت کشتی انریکالکسی در منطقه نظارت و پاسخ به آن در گرو تبیین و تشریح الزامات کنوانسیون حقوق دریاها است تا به پرسش‌های مرتبط پاسخ داده شود؛ نخست اینکه الزامات کنوانسیون حقوق دریاها در مورد مناطق دریایی و صلاحیت کیفری دولت ساحلی در منطقه نظارت چیست؟ دوم اینکه مؤید برتری الزامات کنوانسیون حقوق دریاها بر قوانین داخلی دولت ساحلی نسبت به دولت صاحب پرچم چیست؟ فرضیه تحقیق این است که تصویب قوانین داخلی بدون توجه به بایسته‌های کنوانسیون حقوق دریاها رافع مسئولیت دولت نیست. لذا بررسی و تحلیل بایسته‌های کنوانسیون حقوق دریاها و برتری آن بر قوانین داخلی دولت ساحلی با در نظر گرفتن رویه دیوان بین‌المللی حقوق دریاها از موضوعات مدنظر در این نوشتار است. بر این اساس، ابتدا به بایسته‌های اعمال صلاحیت بر اساس قوانین داخلی دولت ساحلی در مناطق دریایی، و سپس به ابعاد اعمال صلاحیت دولت ساحلی یا صاحب پرچم در منطقه انحصاری اقتصادی می‌پردازیم.

## ۱. بایسته‌های اعمال صلاحیت بر اساس قوانین داخلی دولت ساحلی در

### مناطق دریایی

صلاحیت دولت ساحلی یا دولت صاحب پرچم در مناطق دریایی تابع مقررات کنوانسیون حقوق دریاها است؛ هرچند که جزئیات آن با در نظر گرفتن اصول صلاحیت کیفری سرزمینی و برون سرزمینی مناطق دریایی مختلف در قوانین داخلی پیش‌بینی می‌شود. این وضعیت نسبت به دولت غیرعضو کنوانسیون حقوق دریاها یا دولتی که عضویت در کنوانسیون حقوق دریاها را به حق رزرو مشروط کرده نیز مشدد است. اما دولت صاحب پرچم در موقعیت برابر اعمال حاکمیت سرزمینی به مثابه دولت ساحلی است. بر این اساس، قوانین داخلی دولت ساحلی نسبت به اتباع دولت صاحب پرچم و کشتی حامل پرچم آن بی‌تأثیر است (صالحی، ۱۳۹۸: ۲۴۳)؛ زمانی که از

چارچوب مقررات بین‌المللی و رعایت سلسله‌مراتب هنجاری بر اساس حقوق بین‌الملل عرفی تبعیت نمی‌کند. نقض مقررات کنوانسیون حقوق دریاها با توجیه عدم عضویت در آن، اصل صلاحیت سرزمینی و اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی بر اساس قوانین داخلی، موازنه تعهدات و مسئولیت بین‌المللی دولت ساحلی را برهم می‌زند، درحالی که کنوانسیون حقوق دریاها در خصوص اعمال صلاحیت در مناطق مختلف دریایی تدوین مقررات حقوق بین‌الملل عرفی است. رویه دولت ساحلی در نقض مقررات کنوانسیون حقوق دریاها، از موجبات مسئولیت بین‌المللی در قبال دولت صاحب پرچم است؛ درجایی که آن دولت برای توجیه عملکرد خود به مقررات داخلی استناد می‌کند. موقعیت دو دولت ایتالیا و هند در پرونده کشتی انریکالکسی واجد چنین شرایطی است. هر دو دولت از اعضای کنوانسیون حقوق دریاها و تابع مقررات آن هستند؛ هرچند رعایت اصول صلاحیت کیفری در روابط آنها نیز ضرورت داشته باشد. بنابراین، کلیات و اصول صلاحیت کیفری در مناطق دریایی مختلف نیز با توجه به مقررات کنوانسیون حقوق دریاها کاربرد دارد.

#### ۱.۱. واقعه انریکالکسی در منطقه نظارت و مؤلفه‌های اعمال صلاحیت دولت ساحلی

کشتی نفت کش انریکالکسی متعلق به شرکت ایتالیایی است که از سوی پرسنل نیروی دریایی دولت متبوع حسب قراردادهای خصوصی و برای حفاظت از حملات دزدان دریایی همراهی شده است. همراهی پرسنل نیروی دریایی دولت صاحب پرچم از تحولات سال‌های اخیر و در راستای حفظ امنیت کشتی و محموله آن در برابر دزدان دریایی به موجب قطعنامه‌های شورای امنیت<sup>۱</sup> در راستای مقابله با دزدان دریایی در مناطق پرخطر است (Subramanian, 2017: 215). یکی از پرسنل نیروی دریایی دولت ایتالیا به دستور دیگری ابتدا با چراغ چشمک‌زن اخطار داده که قایق ناشناسی که در حال تردد در حوالی انریکالکسی است از آن حوالی دور شود، درحالی که این شائبه وجود داشت که آن قایق متعلق به دزدان دریایی باشد و از این طریق امنیت محموله نفتی کشتی انریکالکسی در خطر قرار داشت. لیکن این حد از هشدار مثرتر واقع نشد. قایق ناشناس بدون توجه به اخطار همچنان به سوی کشتی انریکالکسی در فاصله ۲۲/۵ مایل از خط مبدأ ساحلی طی مسیر نموده است (Ronzitti, 2013: 3). این محدوده جزء آب‌های سرزمینی دولت هند نیست و به طریق اولی تحت حاکمیت قوانین داخلی نخواهد بود. محدوده آب‌های سرزمینی تا فاصله ۱۲ مایل از خط مبدأ ساحلی است. فاصله میان ۱۲ مایل تا ۲۴ مایل، جزء آب‌های منطقه نظارت و بخشی از آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی است. صلاحیت دولت ساحلی در منطقه نظارت محدود به مقررات ماده (۱)۳۳

1. UN Security Council (2009), Resolution on Acts of Piracy and Armed Robbery against Vessels in the Waters off the Coast of Somalia.

کنوانسیون حقوق دریاها است تا در پرتو آن از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی یا مهاجرتی در داخل قلمرو و یا دریای سرزمینی خود جلوگیری نماید.

تصریح ماده (a)(۱) ۳۳ کنوانسیون حقوق دریاها از نوع ارجاع به قوانین داخلی دولت ساحلی است. چه بسا قوانین گمرکی، مالی، بهداشتی یا مهاجرتی دولت ساحلی واجد وصف کیفی هم باشند تا بر اساس آن، توقیف کشتی یا بازداشت خدمه آن هم توجیه شود. لیکن اختیارات دولت ساحلی در استفاده از این سازوکار محدودیت موضوعی دارد و قابل تسری به سایر رفتارهای احتمالی کشتی خارجی نیست. منطقه نظارت حد فاصل دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی است و از این حیث برای اعمال حاکمیت دولت ساحلی بینابین است. دولت ساحلی در این منطقه به اندازه دریای سرزمینی حق اعمال حاکمیت ندارد و به اندازه منطقه انحصاری اقتصادی هم فاقد اعمال حاکمیت نیست. منطقه انحصاری اقتصادی بخشی از قلمرو سرزمینی دولت ساحلی نیست و دولت ساحلی در آن حق حاکمیت ندارد، بلکه دارای حقوق حاکمه است. تحت این شرایط به سوی قایق موصوف تیراندازی شده، به نحوی که تلاش شده است گلوله‌ها به قایق اصابت نکنند، بلکه گلوله‌ها در نزدیکی آن داخل آب فرو روند تا قایق موصوف در آنجا متوقف یا از آن محل دور شود. لیکن در هر صورت گلوله‌ها به دو ماهیگیر داخل قایق غریبه اصابت کرده و منجر به قتل آنها شده است. در این شرایط دولت ساحلی مدعی اعمال صلاحیت بر دو مبنا شامل وقوع جرم در قلمرو سرزمینی و وقوع جرم بر اتباع آن دولت است (Moulant, 2019: 174)، لیکن تلقی دولت ساحلی برخلاف بایسته‌های کنوانسیون حقوق دریاها از منطقه نظارت تحت عنوان دریای سرزمینی است که قوانین کیفری داخلی در آن حاکمیت دارند.

دولت ایتالیا مدعی است که مجرمان از اتباع آن دولت بوده و در کشتی تحت تابعیت و در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی دولت هند اقدام به تیراندازی کرده‌اند که به قتل دو تبعه دولت ساحلی هند در آب‌های منطقه نظارت آن دولت انجامیده است. رسیدگی به این وضعیت قبل از اینکه تابع مقررات داخلی دولت ساحلی یا دولت صاحب پرچم باشد، موضوع مقررات کنوانسیون حقوق دریاها است که صلاحیت رسیدگی به آن را برعهده دولت صاحب پرچم قرار داده است (Supreme Court of India, 2012: 40). لیکن دولت هند و برخی از محققان این تئوری را قبول ندارند (Piper, 2013: 68)، اما ادعای دولت هند بر توسعه قوانین کیفری در منطقه انحصاری اقتصادی است که برخلاف آموزه‌های حقوق بین‌الملل عمومی و مقررات کنوانسیون حقوق دریاها می‌باشد. قانون مناطق دریایی هند<sup>۱</sup> از مناطق دریایی شناسایی شده در کنوانسیون حقوق دریاها تبعیت نمی‌کند. تلقی قانون مناطق دریایی دولت هند از منطقه انحصاری اقتصادی به مثابه دریای سرزمینی است؛ هرچند که آن را به صراحت دریای سرزمینی

1. The Territorial Waters, Continental Shelf, Exclusive Economic Zone and other Maritime Zones Act of India, 1976 (India).

اعلام نکرده است. اما وقتی که نوبت به تفکیک منطقه نظارت از منطقه انحصاری اقتصادی می‌رسد، منطقه نظارت را دریای سرزمینی ارزیابی می‌کند و آن را تحت حاکمیت دولت ساحلی قرار می‌دهد. این رویکرد دولت ساحلی هند در قانون داخلی با مسئله دیگری نیز منطبق شده است. عملیات سایر دولت‌ها بر انجام مانورهای نظامی در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی با مجوز دولت ساحلی نیز از موضوعات مدنظر دولت هند در این قانون است.

تیراندازی اتباع دولت ایتالیا به سوی اتباع دیگر از منظر دولت هند، مانور نظامی ارزیابی شده است. اما دولت ایتالیا مدعی است که به قانون داخلی دولت هند راجع به ممنوعیت مانور و عملیات نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی واقف بوده است. پرسنل نیروی دریایی دولت ایتالیا در کشتی تحت مالکیت خصوصی تبعه آن دولت حضور داشته‌اند و در حین عبور از منطقه انحصاری اقتصادی در صدد نقض مقررات دولت ساحلی نبوده‌اند. آنها مرتکب مانور نظامی نشده‌اند، بلکه خطر قریب‌الوقوعی را به زعم خود دفع نموده‌اند. هرچند که بعدها مشخص شده است که آنها در برداشت خود از آن موقعیت اشتباه کرده‌اند. این وضعیت حاکی از فقدان قصد و شرایط لازم برای مانور نظامی بوده است. اما در این شرایط هم حقوق دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی بر اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاها شامل مانورها، تمرینات نظامی یا صدور مجوز از سوی آن دولت برای دیگر دولت‌ها نیست. بنابراین قانون داخلی دولت هند هم در چارچوب مقررات کنوانسیون حقوق دریاها قرار نگرفته است تا نقض احتمالی آن به مسئولیت دولت صاحب پرچم کشتی منجر شود. در عین حال، قانون داخلی دولت هند بر ادعان اراده حاکمیت آن دولت در آب‌های انحصاری اقتصادی نیز به صورت یک‌طرفه واجد معنای حق رزرو در چارچوب مقررات کنوانسیون وین راجع به حقوق معاهدات هم نیست؛ چنان‌که اعلامیه تفسیری مستلزم امضا، تصویب، قبولی و تأیید به‌عنوان یک معاهده در جایی معنا و مفهوم دارد که حق رزرو برای دولت‌های عضو آن در نظر گرفته شده باشد. حال آنکه بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها چنین حق تحفظی برای دولت‌های عضو پیش‌بینی نشده است، وقتی که در مورد آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی باشد که سایر دولت‌ها در آن حق آزادی دریانوردی دارند.

### ۱.۲. قوانین داخلی دولت ساحلی در تعارض با الزامات کنوانسیون حقوق دریاها

تصویب قوانین داخلی به موازات کنوانسیون حقوق دریاها از سوی دولت‌های عضو به‌طور کلی ممنوع تلقی نشده است، لیکن قوانین مصوب داخلی دولت‌های عضو نباید به تغییر یا مستثنی کردن آثار حقوقی مقررات کنوانسیون حقوق دریاها منجر شود. با وجود این، منطقه انحصاری اقتصادی بر اساس قانون مناطق دریایی هند در صلاحیت کیفی دولت ساحلی هند قرار گرفته

است. بر این اساس، منطقه انحصاری اقتصادی، بخشی از قلمرو دولت هند و مشمول مقررات داخلی دولت هند شمرده می‌شود (Supreme Court of India, 2013a: 10). البته دولت هند، تنها دولتی نیست که ادعای اعمال قدرت خارج از قلمرو دریای سرزمینی خویش را دارد، لیکن این رفتارها از سوی هر دولتی که باشد، در آموزه‌های حقوق بین‌الملل عمومی مقبولیت ندارد. مقررات کنوانسیون جلوه‌ای از بایسته‌های حقوق بین‌الملل عمومی و حاکی از قواعد متفاوت صلاحیت کیفری بر کشتی یا جرایم ارتكابی در مناطق مختلف دریایی، شامل دریای سرزمینی، منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی و دریا‌های آزاد است. جرایم حادث در کشتی خارجی حسب نوع و شرایط محل استقرار کشتی در هریک از این مناطق دریایی، مشمول صلاحیت کیفری دولت ساحلی یا دولت صاحب پرچم کشتی خواهند بود.

دادگاه عالی هند در مورد صلاحیت کیفری بر اساس محل وقوع جرم معتقد است که جرم در منطقه نظارت اتفاق افتاده است (Ibid: 6). این منطقه بر اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاها جزء آب‌های سرزمینی دولت هند تلقی نمی‌شود، بلکه بخشی از منطقه انحصاری اقتصادی دولت هند و تابع قوانین بین‌المللی حاکم بر این منطقه است. اما با وجود این، قضات دادگاه عالی هند تأکید می‌کنند که منطقه نظارت بر اساس قوانین داخلی، بخشی از قلمرو سرزمینی دولت هند و تابع قوانین داخلی است. اما قانون مناطق دریایی هند مربوط به زمانی است که هنوز دولت هند به کنوانسیون حقوق دریاها ملحق نشده بود. چه بسا تنظیم‌کنندگان قانون داخلی به محدودیت‌های کنوانسیون حقوق دریاها یا قواعد عرفی مرتبط اشراف داشته‌اند، لیکن به دلیل متعهد نبودن دولت هند در سطح بین‌المللی از توجه به آن الزامات خودداری کرده‌اند. اگر سرپیچی از الزامات بین‌المللی با کمی مسامحه تا زمان ملحق نشدن به معاهدات بین‌المللی مرتبط قابل پذیرش باشد، این سرپیچی پس از پیوستن آن دولت به کنوانسیون حقوق دریاها چه وضعیتی پیدا می‌کند؟ پاسخ جز این نیست که یا دولت متعهد به کنوانسیون حقوق دریاها به اصلاح و انطباق قوانین داخلی می‌پردازد یا اینکه علی‌رغم عضویت در معاهده بین‌المللی همچنان به اجرای قانون داخلی نقیض آن و ایجاد صلاحیت برای محاکم داخلی مبادرت می‌ورزد. از این رو، قانون داخلی سابق دولت هند با عضویت لاحق در کنوانسیون حقوق دریاها موضوعیت ندارد، مگر اینکه با تعهدات بین‌المللی جدید آن دولت منطبق شود. قلمرو هریک از دو دسته قوانین بین‌المللی و داخلی متفاوت است. قوانین بین‌المللی دربرگیرنده حقوق قابل اجرا راجع به موضوعات جامعه بین‌المللی اعم از حاکمیت دولت‌ها، سازمان‌های بین‌المللی و قوانین داخلی دربرگیرنده حقوق دولت و مردم و ارتباط آنها با یکدیگر در عرصه داخلی است.<sup>۱</sup>

۱. البته این بدان معنا نیست که اگر قانون داخلی لاحق می‌بود، با ایرادی مواجه نمی‌شد، بلکه دولت ساحلی در صورت لاحق بودن قوانین داخلی نیز باید از مقررات کنوانسیون حقوق دریاها همچنان تبعیت می‌کرد. لیکن



بر این اساس، بی‌تردید اختلاف دولت هند با دولت ایتالیا در وضعیتی که در منطقه انحصاری اقتصادی حادث شده است، موضوع قوانین داخلی دولت ساحلی نیست و از مقررات حقوق بین‌الملل تبعیت می‌کند (Gandhi, 2013: 125). صرف‌نظر از اینکه برخی آن را از مصادیق تعارض قوانین می‌شناسند. آنها قائل به برتری قوانین داخلی بر قوانین بین‌المللی در مواردی هستند که اعمال حاکمیت درون‌سرزمینی و حمایت از اتباع داخلی موضوعیت دارند (Piper, 2012: 1). اما این استدلال از دو منظر اشتباه به‌نظر می‌رسد؛ اول اینکه این استدلال مربوط به جایی است که اعمال حاکمیت درون‌سرزمینی در آب‌های بین‌المللی و در تقابل با الزامات حقوق بشری دیگر اتباع بیگانه و اعمال حاکمیت دولت‌های صاحب‌پرچم نباشد. دوم اینکه مقررات داخلی از حیث تقدم و تأخر با مقررات بین‌المللی همخوان و دارای اعتبار باشند. مقررات قانون داخلی مقدم با تعهدات مؤخر بین‌المللی دولت هند یعنی عضویت در کنوانسیون حقوق دریاها به‌طور ضمنی منسوخ شده است. دولت هند اگرچه کنوانسیون حقوق دریاها را پذیرفته، لیکن الزامات آن را در مجموعه قوانین داخلی وارد نکرده است. این درحالی است که آن دولت برای رفتار با کشتی‌های خارجی به استناد مقررات کنوانسیون حقوق دریاها ناگزیر از استناد به قوانین داخلی است، چنان‌که قضات آن دولت در محاکم داخلی نمی‌توانند مستقیماً به مقررات بین‌المللی استناد کنند، وقتی قانون داخلی متعارض با مقررات بین‌المللی باشد. از این حیث انطباق قوانین داخلی بر اساس استانداردهای بین‌المللی و پس از عضویت در کنوانسیون حقوق دریاها ضروری است تا صلاحیت یا عدم صلاحیت محاکم داخلی با مانع مواجه نباشد.

با وجود این، دولت ساحلی هند قوانین سابق خود در این حوزه را نیز تغییر نداده و با استانداردهای بین‌المللی ناشی از عضویت در کنوانسیون حقوق دریاها منطبق نکرده است. این رویکرد اگر به معنای نقض حقوق بین‌الملل عمومی نباشد، حداقل به معنای تعارض تعدی قوانین داخلی با استانداردهای بین‌المللی و نادیده گرفتن برتری تعهدات بین‌المللی در تقابل با قوانین داخلی است؛ درحالی که تعهدات بین‌المللی مؤخر بر قوانین داخلی هستند. پذیرفتن تعهدات بین‌المللی به معنای انطباق قوانین داخلی با استانداردهای بین‌المللی است، وگرنه پذیرفتن مقررات بین‌المللی و سرپیچی از آنها در قوانین داخلی بی‌معنی است. بنابراین مراعات برتری تعهدات بین‌المللی بر قوانین داخلی، زمانی که دولت دیگر و اتباع آن در موضوع اختلاف با دولت سرزمینی دخیل هستند، باعث کنار رفتن قوانین داخلی در مقام تعارض با تعهدات بین‌المللی می‌شود؛ اما اگر دولت دیگر و اتباع آن در قضیه دخیل نباشند، شاید با کمی اغماض بتوان استناد دولت سرزمینی به قوانین داخلی را برخلاف تعهدات بین‌المللی نسبت به اتباع پذیرفت.

---

این تبعیت در فرض مقدم بودن قانون داخلی بر تعهدات بین‌المللی متصور نیست؛ مگر اینکه قانون داخلی بر اساس تعهدات بین‌المللی دولت متبوع برای انطباق، بازنگری و اصلاح شود.

## ۲. ابعاد اعمال صلاحیت دولت ساحلی یا صاحب پرچم در منطقه

### انحصاری اقتصادی

اعمال صلاحیت دولت ساحلی در مناطق دریایی همانند قلمرو زمینی تابع مقتضیات خاص است. حاکمیت سرزمینی دولت‌ها شامل قلمرو زمینی، دریایی و هوایی است. کنوانسیون حقوق دریاها واجد مناطق دریایی مختلف با صلاحیت‌های حقوقی متفاوت است. دریای سرزمینی از خط مبدأ ساحلی تا ۱۲ مایل در صلاحیت کامل دولت ساحلی در امور کیفری است. آب‌های آزاد بعد از فاصله ۲۰۰ مایل از خط مبدأ ساحلی شروع می‌شود و در صلاحیت کامل دولت صاحب پرچم در امور کیفری کشتی حامل پرچم آن دولت است. منطقه انحصاری اقتصادی حد فاصل دریای سرزمینی و آب‌های آزاد است که صلاحیت هر دو دولت ساحلی و صاحب پرچم در آن نسبی است. دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی به اندازه دریای سرزمینی صلاحیت ندارد، در حالی که به اندازه آب‌های آزاد هم فاقد صلاحیت نیست. حقوق و اختیارات دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی با محدودیت فعالیت‌های اقتصادی به نحو انحصاری در چارچوب مقررات کنوانسیون حقوق دریاها تصریح شده است. دولت‌های ساحلی در زمان تصویب کنوانسیون حقوق دریاها خواهان صلاحیت کامل خود در منطقه انحصاری اقتصادی همانند آب‌های سرزمینی بودند. دولت‌های ساحلی در زمان تصویب کنوانسیون حقوق دریاها تمایل داشتند که منطقه انحصاری اقتصادی بخشی از سرزمین آنها تلقی شود و حسب قوانین داخلی در کلیه امور حادث در این منطقه به اعمال صلاحیت کیفری بپردازند. اما این تقاضا با مخالفت دولت‌های صاحب پرچم مواجه شد، با این استدلال که آزادی عمل بی‌حد و حصر دولت‌های ساحلی در این منطقه با حق دریانوردی کشتی‌های دیگر دولت‌ها در این منطقه تراحم دارد (Purvis, 2011: 209). از این حیث، گسترش صلاحیت کیفری دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی، جلوه‌ای از تراحم با حق دریانوردی دولت صاحب پرچم کشتی است که در رویه محاکم بین‌المللی نیز تأیید شده است.

### ۲.۱. رویه محاکم بین‌المللی در خصوص اعمال صلاحیت در مناطق دریایی مختلف

رویه دیوان بین‌المللی حقوق دریاها هم حاکی از تأیید صلاحیت دولت ساحلی در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی محدود به موضوعات مدنظر در مقررات کنوانسیون حقوق دریاها برای اجرا در این منطقه است (International Tribunal for the Law of the Sea, 1995: 194). دولت ساحلی حق گسترش و اعمال قوانین داخلی را بر موضوعات خارج از مقررات ماده ۵۶ کنوانسیون حقوق دریاها در منطقه انحصاری اقتصادی ندارد، اگر آن قوانین محدودکننده

آزادی دریانوردی سایر دولت‌ها در این منطقه باشد (International Tribunal for the Law of the Sea, 1999: 123). این رویه در دیوان بین‌المللی دادگستری نیز تأیید شده که دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی واجد حقوق حاکمه و صلاحیت اجرایی است (International Court of Justice, 2001: 170). هرچند که قیاس منطقه انحصاری اقتصادی با قلمرو سرزمینی دولت دیگر مع الفارق است، لیکن کشتی خارجی در این منطقه در موضوعات خارج از اعمال حقوق حاکمه دولت ساحلی تابع قوانین دولت صاحب پرچم است. کشتی به‌مثابه سرزمین شناور دولت صاحب پرچم آن، و مشمول نتایج حاصل از رسیدگی دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری در پرونده «لوتوس» (Lotus) است. یک دولت نمی‌تواند به اعمال صلاحیت در سرزمین دولت دیگر بپردازد، مگر اینکه عرف یا مقررات بین‌المللی اجازه دهد (قاعده اول منطبق با دیدگاه دولت فرانسه صاحب پرچم کشتی لوتوس). یک دولت مجاز به اعمال صلاحیت در سرزمین خود است، مگر اینکه ممنوعیت خاصی در این باره وجود داشته باشد (قاعده دوم منطبق با دیدگاه دولت ساحلی ترکیه)<sup>۱</sup>. هرچند در این پرونده رویکرد دولت ساحلی و صلاحیت متقارن دو دولت ساحلی و صاحب پرچم تأیید شد، لیکن این به معنای تجویز اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت ساحلی نیست. اکثریت قضات در این پرونده نتیجه می‌گیرند که اعمال صلاحیت دولت ترکیه به معنای اعمال صلاحیت در قلمرو دولت دیگر نبوده است، لذا دو دولت ترکیه و فرانسه دارای صلاحیت متقارن بوده‌اند (مقصودی، ۱۳۹۳: ۶۷). این نتیجه‌گیری بر اساس موقعیت زمانی رسیدگی به پرونده و مقتضیات حاکم بر آن در سال ۱۹۲۷ مشخص بود. چنان‌که در آن زمان وضعیت اعمال صلاحیت دولت‌ها بر اساس مناطق دریایی مختلف و ممنوعیت اعمال حاکمیت دولت ساحلی در دریاهای آزاد و واگذاری آن به دولت صاحب پرچم به‌جز موارد خاص هنوز قاعده‌مند نشده بود. هرچند که متعاقب آن

۱. قضیه از این قرار است که کشتی لوتوس در نتیجه تصادم دریایی در دریاهای آزاد باعث نابودی کشتی حامل پرچم دولت ترکیه و کشته شدن اتباع آن شد. ارشد و دیده‌بان کشتی لوتوس به اتهام قتل غیرعمد از سوی دولت ساحلی ترکیه بازداشت، محاکمه و به زندان محکوم شدند. لذا در سال ۱۹۲۷ دعوای دولت صاحب پرچم فرانسه علیه دولت ساحلی ترکیه در دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری مطرح می‌شود، با این استدلال که دولت ترکیه در خصوص بازداشت و محکومیت ارشد و خدمه کشتی حامل پرچم آن برخلاف اصول حقوق بین‌الملل رفتار کرده است. قضات دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری با ترکیب ۳ موافق به‌علاوه رئیس دیوان و ۳ مخالف به نفع دولت ترکیه رأی می‌دهند. بنابراین اعمال صلاحیت دولت ساحلی بر وقایع دریاهای آزاد از سوی کشتی خارجی نسبت به کشتی دولت ساحلی و اتباع آن بلامانع تلقی می‌شود، با این استدلال که با منع الزامات بین‌المللی خاصی مواجه نیست (Permanent Court of International Justice, 1927: 90). اما این وضعیت حدود ۲۵ سال بعد با توجه به مؤخر بودن مقررات بین‌المللی در حوزه حقوق دریاها واضح است، چراکه استدلال فقدان ممنوعیت ناشی از مقررات بین‌المللی راجع به اعمال صلاحیت دولت ساحلی ترکیه بر کشتی خارجی حامل پرچم دولت فرانسه در دریاهای آزاد ۲۵ سال پس از ظهور مقررات بین‌المللی مرتبط با دریاها مردود و باطل شد.

قاعده‌مند شدن اعمال صلاحیت در این مناطق بر اساس آموزه‌های حقوق بین‌الملل عرفی بود، لیکن با اجماع بین‌المللی از اختلاف نظرها در این باره کاسته شد؛ چنان‌که در همان پرونده نیز اقلیت قضات اعتقاد داشتند که صلاحیت کیفری یک دولت مبتنی و محدود به قلمرو سرزمینی است که در آن حق اعمال حاکمیت دارد (Permanent Court of International Justice, 1927: 169). نتیجه این رویکرد اقلیت قضات چیزی جز ممنوعیت دولت ساحلی در اعمال صلاحیت کیفری بر کشتی خارجی و ارشد آن به دلیل فعالیت مجرمانه در دریاهای آزاد نیست. از این رو، یک دولت مجاز به اجرای قوانین کیفری داخلی در قلمرو فراسرزمینی نیست، مگر اینکه عرف یا مقررات بین‌المللی چنین مجوزی را به آن داده باشد. احتمال چنین مجوزی با مقررات کنوانسیون بروکسل و اصلاحیه آن در سال ۱۹۹۹<sup>۱</sup>، کنوانسیون دریاهای آزاد<sup>۲</sup>، کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه نظارت<sup>۳</sup> و پس از آن در کنوانسیون حقوق دریاهای منطبق با آموزه‌های حقوق بین‌الملل عرفی برای دولت ساحلی نسبت به امور کشتی خارجی تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم آن وجود ندارد. از یک طرف، اگر امروز واقعه لوتوس یا وضعیت مشابه آن در دیوان بین‌المللی دادگستری یا دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای رسیدگی شود، به‌طور قطع احتمال اعمال صلاحیت دولت ساحلی در آن مردود است. از طرف دیگر، تشبیه پرونده انریکالکسی به پرونده لوتوس امکان‌پذیر نیست. موقعیت جغرافیایی واقعه لوتوس در دریاهای آزاد و موقعیت جغرافیای واقعه انریکالکسی منطقه نظارت است. اعمال حاکمیت دولت ساحلی تا دریای سرزمینی است و فراتر از آن به‌طور انحصاری برعهده دولت صاحب پرچم است. از این حیث، صلاحیت دولت ساحلی بر امور کشتی خارجی در منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی از نوع حقوق حاکمه و مرتبط با آن است و فراتر از آن را شامل نمی‌شود. اعمال صلاحیت بر کشتی خارجی در این مناطق خارج از موضوعات مقرر در ماده ۳۳ کنوانسیون حقوق دریاهای و برعهده دولت صاحب پرچم است. دولت ساحلی هم مکلف به توجه مقتضی به حقوق و تعهدات دولت صاحب پرچم و کشتی حامل پرچم آن در زمان اعمال حقوق و ایفای تعهدات خویش در آبهای منطقه انحصاری اقتصادی است. این وضعیت در دریاهای آزاد متفاوت است. اعمال حاکمیت و حقوق حاکم دولت ساحلی در دریاهای آزاد مفقود است، درحالی‌که صلاحیت بر امور کشتی خارجی در دریاهای آزاد برعهده دولت صاحب پرچم آن است. هرچند که اعمال صلاحیت دولت ساحلی بر وقایع دریاهای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی نسبت به اتباع خویش بر اساس اصل صلاحیت کیفری مبتنی بر تابعیت بزه‌دیده محفوظ است، اما اعمال این صلاحیت هم در اولویت دوم و مرحله پس از مشخص شدن خودداری دولت صاحب پرچم یا دولت متبوع فاعل جرم است.

1. The Brussels Convention Relating to Arrest of Sea-Going Vessels, 1952.

2. Convention on the High Seas, 1958.

3. Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone, 1958.

## ۲.۲. تغییر قواعد حاکم بر مناطق دریایی در قوانین داخلی برای عبور از محدودیت‌های آن

عملکرد دولت‌های ساحلی حسب بایسته‌های کنوانسیون حقوق دریاها در افزایش حقوق و صلاحیت‌های کیفری در منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی جایگاهی ندارد. مقررات کنوانسیون حقوق دریاها تدوین مقررات بین‌المللی عرفی در زمینه دریاها و مباحث مرتبط با آن است. از این حیث، حتی اگر دولت ساحلی مدعی عدم عضویت در کنوانسیون حقوق دریاها یا حق رزرو بر الزامات آن هم باشد که ممکن نیست، آن دولت نمی‌تواند خارج از الزامات مقررات بین‌المللی عرفی در حوزه دریاها محدودیت‌های دیگری را بر اساس قوانین داخلی ایجاد کند، چراکه الزامات کنوانسیون حقوق دریاها برای دولت‌های عضو و غیرعضو آن اعم از دولت ساحلی و صاحب‌پرچم حتمی است. دولت ساحلی عضو نمی‌تواند با استناد به قوانین داخلی مقدم بر عضویت در کنوانسیون حقوق دریاها یا متعارض با مفاد آن از الزامات کنوانسیون حقوق دریاها سرپیچی کند. با وجود این، دولت ساحلی از مقررات کنوانسیون حقوق دریاها عدول می‌کند؛ زمانی که قوانین داخلی را برخلاف مقتضیات آن وضع می‌کنند یا از مطابقت قوانین سابق خود با الزامات کنوانسیون حقوق دریاها بعد از عضویت در آن خودداری می‌نمایند. تغییر محدودۀ مناطق دریایی یا اصول حاکم بر این مناطق، جلوه‌ای از تغییرات بدون مبنای حقوقی دولت ساحلی است. این تغییرات به استناد قوانین داخلی، نه تنها نسبت به سایر دولت‌ها قابل استناد نیستند، بلکه با تعهدات دولت ساحلی نیز همخوانی ندارند. به طریق اولی اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی بر اساس قوانین داخلی و تغییرات مدنظر در مناطق دریایی برخلاف استانداردهای کنوانسیون حقوق دریاها قابل توجه و اتکا نیست.

در چنین شرایطی قوانین داخلی برای دولت ساحلی محترم است، لیکن مقررات بین‌المللی مورد وفاق برای تحقق نظم جامعه بین‌المللی در اولویت است؛ لذا در فرض تعارض با قوانین داخلی در مسائل حادث فی‌مابین دولت‌ها در مناطق دریایی فقط مقررات بین‌المللی ملاک عمل قرار می‌گیرند. این وضعیت جلوه‌ای از برتری قواعد بین‌المللی بر قوانین داخلی است. بر این اساس، استناد دولت ساحلی به قوانین داخلی و ملزم کردن دولت صاحب‌پرچم به پذیرش آنها در مناطق دریایی با استناد به مقررات حقوق بین‌المللی و روابط فی‌مابین دولت‌ها جایگاهی ندارد. استناد کشتی خارجی به قوانین دولت صاحب‌پرچم در مسائل اقتصادی منطقه انحصاری اقتصادی وقتی که با معیارهای کنوانسیون حقوق دریاها همخوانی ندارد، اصلاً مورد توجه دولت ساحلی قرار نمی‌گیرد؛ چراکه همخوانی مقررات داخلی با مقررات کنوانسیون حقوق دریاها به نتیجه یکسان منجر می‌شود و دیگر فرقی میان قوانین داخلی دولت ساحلی و دولت صاحب‌پرچم نیست. اما بی‌توجهی دولت‌ها به تعهدات بین‌المللی باعث تنوع در قوانین داخلی

می‌شود. از این رو، اتکا دولت ساحلی به قوانین داخلی در اکثر موارد به حل اختلاف آن با دیگر دولت‌ها منجر نمی‌شود؛ در حالی که لازم است قوانین داخلی بر اساس تعهدات بین‌المللی مؤخر دولت ساحلی به‌روز شوند. اگر دولت ساحلی در تطبیق قوانین داخلی با تعهدات بین‌المللی تعلل ورزد، سنجش موضوعات حادث داخلی آن دولت همچنان با تعهدات بین‌المللی مفروض است، ولو اینکه دولت ساحلی همچنان به اجرای قوانین داخلی و شناسایی مناطق دریایی یا نحوه مدیریت آنها بر این اساس مُصرّ باشد. پرواضح است که بی‌توجهی دولت‌های ساحلی و صاحب‌پرچم به آموزه‌های حقوق بین‌المللی ناشی از عضویت در کنوانسیون حقوق دریاها و اصول حاکم با فلسفه ایجاد آنها همخوانی ندارد.

حادثه تیراندازی منتهی به قتل اتباع دولت هند از مصادیق نقض مقررات گمرکی، بهداشتی، مالی و مهاجرتی نیست که موضوع اعمال حقوق حاکمه دولت ساحلی در منطقه نظارت باشد. با وجود این، دولت هند به زعم خود و بر اساس قانون مناطق دریایی، مجاز به اعمال صلاحیت کیفری در منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی شده است (Piper, 78: 2014). لذا توسعه صلاحیت کیفری دولت ساحلی در وضعیت انریکالکسی به کلیه مناطق دریایی مدنظر، متکی به قانون داخلی دولت ساحلی است (International Tribunal for the Law of the Sea, 2015a: 49). تحت این شرایط تعارض میان قانون داخلی هند و کنوانسیون حقوق دریاها مشهود است، در حالی که سلسله‌مراتب هنجاری در نظریات نظم عمومی چنین تعارضی را بر نمی‌تابد (ابراهیم گل و عطار، ۱۳۹۸: ۱۰). بی‌تردید توسل دولت هند به قانون داخلی برای توسعه صلاحیت کیفری خویش به آب‌های منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی، نقض فاحش مقررات کنوانسیون حقوق دریاها است. رسیدگی به این موضوع در صلاحیت دیوان بین‌المللی حقوق دریاها است، لیکن از این مرجع فقط صدور دستورات موقت تقاضا شده است (International Tribunal for the Law of the Sea, 2015b: 37). هرچند که بعدها رسیدگی ماهوی آن به دیوان داوری ارجاع شده<sup>۱</sup>، لیکن هنوز تصمیمی در این باره صادر نشده است. با وجود این، مقررات کنوانسیون حقوق دریاها برای هر دو طرف ملاک عمل است. توسعه قوانین کیفری به خارج از قلمرو سرزمینی دریایی به معنای اعمال قدرت خارج از چارچوب اراده جمعی تبلور یافته در کنوانسیون حقوق دریاها و ناقض آن است. اعمال حقوق حاکمه دولت ساحلی در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی، فراتر از مقررات کنوانسیون

۱. این پرونده مطابق ماده ۲۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها به دیوان داوری موضوع ضمیمه شماره هفتم کنوانسیون حقوق دریاها ارجاع شده و در ابتدای سال ۲۰۲۰ اولین جلسه آن برگزار و اظهارات طرفین آن استماع شده است. لیکن دولت ساحلی هند خواهان آن نیست، هرچند که دولت صاحب پرچم ایتالیا بر آن مُصر و پیگیر است. بررسی این پرونده از این حیث و صرف‌نظر از نتیجه آن که تا زمان انتشار این مقاله مشخص نیست، موضوع این نوشتار نخواهد بود و مجال دیگری را در نوشتار مستقل می‌طلبد.

حقوق دریاها باعث نادیده گرفتن آزادی دریانوردی و عبور کشتی حامل پرچم دیگر دولت‌ها است. دولت صاحب پرچم نیز متعهد به رعایت حقوق و تکالیف دولت ساحلی در این منطقه است، لیکن این تعهد هرگز به معنای رعایت منافع یا حقوق حاکمه دولت ساحلی بر اساس قوانین داخلی متعارض با مقررات کنوانسیون حقوق دریاها نخواهد بود. حقوق و تکالیف دولت ساحلی در این منطقه محدود به فعالیت‌های اقتصادی است و شامل منافع امنیتی یا مقررات داخلی غیرمرتبط با فعالیت‌های اقتصادی مدنظر برای دولت ساحلی یا اعمال صلاحیت کیفری خارج از مقررات ماده ۱۰۰ کنوانسیون حقوق دریاها نیست.

### ۳.۲. برتری کارکرد مقررات کنوانسیون حقوق دریاها بر قوانین داخلی در

#### پرونده انریکالکسی

حقوق دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی از نوع حقوق حاکمه برای اکتشاف، استخراج و بهره‌برداری از منابع زنده و غیرزنده بستر و زیربستر دریاها است. اعمال حقوق حاکمه دولت ساحلی متفاوت با اعمال حاکمیت آن دولت است. اعمال حاکمیت دولت‌ها در دریاهای آزاد ممنوع است و این ممنوعیت به منطقه انحصاری اقتصادی نیز تسری یافته است. اعمال حاکمیت دولت ساحلی در سایر موضوعات تصریح نشده، در منطقه انحصاری اقتصادی با ممنوعیت مواجه است. اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در این منطقه نیز مشمول ممنوعیت پیش گفته است. لذا اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی از مصادیق اعمال حاکمیت منع شده در دریاهای آزاد و منطقه انحصاری اقتصادی است، مگر اینکه اعمال صلاحیت دولت ساحلی نسبت به کشتی‌های خارجی در خصوص اکتشاف، بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع زنده منطقه انحصاری اقتصادی باشد که این شرایط در پرونده انریکالکسی وجود ندارد. چراکه اعمال صلاحیت دولت ساحلی در این مورد به حفاظت و مدیریت منابع زنده دریاها محدود است. این وضعیت برای محدودیت دولت ساحلی در امور کشتی‌های خارجی و خدمه آنها و جلوگیری از مداخله در صلاحیت دولت صاحب پرچم در موارد غیرمصرح در کنوانسیون حقوق دریاها است.

حقوق و تعهدات دولت ساحلی و صاحب پرچم در کنوانسیون حقوق دریاها تصریح شده است و جای ابهام ندارد. هرچند ماده ۵۹ کنوانسیون حقوق دریاها به تعارض احتمالی میان منافع دولت ساحلی با دیگر دولت‌ها در نتیجه فقدان صلاحیت برای همه طرف‌ها اشاره دارد، لیکن به نظر می‌رسد این تعارض در جایی است که چارچوب رفتارهای ادعایی طرفین ذیل هیچ‌یک از مقررات کنوانسیون حقوق دریاها قرار نمی‌گیرد. این درحالی است که رفتار و صلاحیت دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم در وضعیت انریکالکسی ذیل دیگر مقررات منصوص کنوانسیون حقوق دریاها است و در این خصوص هیچ ابهامی وجود ندارد، جز اینکه دوطرف مدعی صحت تفسیر و توجیه

عملکرد خویش بر اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای هستند. بر این اساس، دولت ساحلی حق توقیف کشتی خارجی و دستگیری خدمه آن را بدون مجوز دولت صاحب پرچم در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی ندارد، درجایی که موضوع از موارد ذیل صلاحیت دولت ساحلی بر اساس مقررات ماده ۷۳ کنوانسیون حقوق دریاهای در ارتباط با منابع زنده دریایی در این منطقه نیست. اما دولت ساحلی به دستگیری اتباع دولت ایتالیا از کشتی انریکالکسی پرداخته است. این رفتار بدین دلیل بوده است که دولت ساحلی هند کارکرد مقررات ماده (۱) ۹۷ کنوانسیون حقوق دریاهای را مربوط به دریای آزاد می‌شناسد (International Tribunal for the Law of the Sea, 2015a: 46). این رویکرد مورد اعتراض دولت ایتالیا قرار گرفت. دولت ایتالیا معتقد است که تفسیر دولت هند از ماده ۹۷ کنوانسیون حقوق دریاهای اشتباه است (Ibid: 38)، چنان‌که این ایراد با ماده (۲) ۵۸ کنوانسیون حقوق دریاهای برطرف شده است. بنابراین مقررات ماده (۱) ۹۷ کنوانسیون حقوق دریاهای به موجب مقررات (۲) ۵۸ کنوانسیون حقوق دریاهای در منطقه انحصاری اقتصادی نیز رعایت می‌شود؛ لذا دولت ساحلی بنابه مقررات ماده (۲) ۵۸ کنوانسیون حقوق دریاهای و به تاسی از مقررات ماده (۱) ۹۷ کنوانسیون حقوق دریاهای حق توقیف کشتی خارجی را ندارد، وقتی که رفتارهای آن در خصوص منابع زنده دریایی نیست. بنابراین، رفتار دولت ساحلی نقض مقررات ماده ۹۷ کنوانسیون حقوق دریاهای است (صالحی، ۱۳۹۹: ۱۸۱). محاکمه کیفری یا انضباطی ناخدا یا هر فرد دیگر مشغول به خدمت در کشتی منجر به حادثه دریایی یا تصادم، بر اساس مقررات ماده (۱) ۹۷ کنوانسیون حقوق دریاهای فقط با دولت صاحب پرچم ایتالیا است (International Tribunal for the Law of the Sea, 2015a: 41). افزون بر این، مقررات ماده (۱) ۹۷ کنوانسیون حقوق دریاهای شامل آسیب‌های بدنی و قتل انسان نیست و تنها خسارات مالی وارد به کشتی و کالاهای آن را دربر می‌گیرد، از این حیث دولت هند معتقد است که کنوانسیون حقوق دریاهای در خصوص اعمال صلاحیت دولت‌ها در مورد قتل اشخاص ساکت است (Ibid: 48). اما این ایراد به اتکای مقررات ماده (۷) ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاهای مرتفع است که اشاره مستقیم به مرگ و جراحات جدی به اتباع کشور دیگر دارد. دولت ایتالیا ادعا می‌کند که تیراندازی در طول مأموریت مقابله با دزدی دریایی در ناحیه پرخطر صورت گرفته است که مستلزم حداکثر همکاری میان دولت‌ها برای سرکوب دزدی دریایی بر اساس مقررات ماده ۱۰۰ کنوانسیون حقوق دریاهای است (Ibid: 42). تلقی اشتباه اتباع دولت ایتالیا از قایق ماهیگیری اتباع دولت هند به عنوان دزدان دریایی منجر به تیراندازی شده است که باید با آن به‌عنوان موضوعی در چارچوب مقررات بین‌المللی راجع به کاهش و سرکوب پدیده دزدی دریایی در مناطق پرخطر دریایی برخورد شود، هرچند که دولت هند با استناد به قانون سرکوبی رفتارهای غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی و سکوهای ثابت در فلات قاره<sup>۱</sup> نیز این ادعاها را نمی‌پذیرد (Supreme Court of

1. International Maritime Organization (1988), Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation.



3 (India, 2013b). دولت هند معتقد است که اصلاً دزدی دریایی در میان نبوده است تا قتل ماهیگیران هندی توجیه شود (International Tribunal for the Law of the Sea, 2015a: 50). با وجود این، دولت ایتالیا مدعی است که نیروی دریایی آن دولت وقتی که خطر جدی و فوری متوجه کشتی نفت کش حامل پرچم دولت ایتالیا بوده است، از قطعنامه سازمان بین‌المللی دریایی در انجام مأموریت‌های محوله در مقابله با دزدی دریایی تبعیت کرده است که در منطقه نظارت مبادرت به تیراندازی نموده‌اند؛ چنان‌که مأموریت محوله به آنها در چارچوب قطعنامه مصوب شورای امنیت سازمان ملل متحد در مقابله با دزدی دریایی بوده است که رسیدگی به آن از صلاحیت دادگاه عالی هند خارج است. حادثه یادشده در حین مأموریت مواجهه با دزدی دریایی صورت گرفته است، ولو اینکه مأموران در تلقی وضعیت حادثه منتهی به قتل به‌عنوان دزدی دریایی اشتباه کرده باشند و دزدی دریایی ادعایی در منطقه نظارت دولت ساحلی بوده باشد. این وضعیت به معنای مانور نظامی مدنظر دولت ساحلی نیست که بدون مجوز دولت ساحلی با ممنوعیت مواجه بوده است. لذا اصل موضوع مشمول مقررات ماده ۱۰۰ کنوانسیون حقوق دریاها است که مستلزم رسیدگی‌های قضایی است تا عمدی یا سهوی بودن عمل مأموران در انجام مأموریت محافظت از محموله کشتی اثبات شود. صرف‌نظر از اینکه جمع مقررات مواد (۷) ۹۴ و ۱۰۰ کنوانسیون حقوق دریاها در این پرونده بلامانع است، لیکن این رویکرد به معنای ایجاد صلاحیت کیفری برای دولت ساحلی هند نیست. قید «هر کشور» در ماده (۷) ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاها شامل تمام دولت‌ها اعم از دولت صاحب پرچم ایتالیا یا دولت ساحلی هند است. لیکن صلاحیت دولت‌ها در چارچوب ماده (۷) ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاها محدود به تحقیق و بررسی است و شامل اعمال صلاحیت قضایی برای رسیدگی به اصل موضوع نیست. اما دادگاه عالی هند با قید برتری قانون داخلی هند بر قوانین بین‌المللی (Supreme Court of India, 2013a: 9) از تمام این محدودیت‌ها عبور کرده است.<sup>۱</sup>

## نتیجه

هر دو دولت ایتالیا و هند بر اساس اصول صلاحیت مبتنی بر تابعیت و صلاحیت سرزمینی مدعی داشتن صلاحیت در مقابل یکدیگر هستند، لیکن تفاوت آنها در فعال یا منفعل بودن صلاحیت بر اساس تابعیت و سرزمین است. دولت ایتالیا بر اساس تابعیت فاعل جرم و وقوع جرم در کشتی تحت تابعیت در مقابل دولت هند بر اساس تابعیت قربانی جرم و وقوع جرم بنا به ادعای آن دولت در آب‌های سرزمینی قرار گرفته است. ادعای هر دولت در خصوص

۱. بر این اساس، کشتی انریکالکسی توقیف و متهمان آن بازداشت شدند و دولت صاحب پرچم از دیوان بین‌المللی حقوق دریاها آزادی آنها را تقاضا کرد که بررسی وقایع پس از این مرحله، خارج از موضوع ماهوی این نوشتار است.

صلاحیت کیفری بر اساس تابعیت منطبق با واقعیت است، لیکن اعمال صلاحیت بر اساس تابعیت بزهکار بر تابعیت بزه‌دیده از اولویت بیشتری برخوردار است. در خصوص ادعای سرزمینی بودن وقوع جرم نیز ادعای دولت ایتالیا بر وقوع جرم (تیراندازی) ولو اینکه نتیجه آن (قتل) در خارج از کشتی تحت تابعیت آن دولت حاصل شده باشد نیز نسبت به ادعای دولت هند بر داشتن صلاحیت کیفری در آب‌های منطقه نظارت به‌عنوان بخشی از آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی از توجیه بیشتری برخوردار است. تحت این شرایط، با ادعای صلاحیت متقارن دو دولت در پرونده حاضر مواجه هستیم. بر این اساس، ضروری است در مرحله اول وضعیت حقوقی منطقه دریایی محل وقوع جرم روشن شود. بی‌تردید محل وقوع جرم در فاصله ۲۲/۵ مایل از خط مبدأ ساحلی جزء آب‌های سرزمینی نیست. آب‌های سرزمینی تا فاصله ۱۲ مایل از خط مبدأ ساحلی است. فاصله میان ۱۲ مایل تا ۲۴ مایل جزء آب‌های منطقه نظارت و بخشی از آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی است که مشمول قوانین کیفری دولت ساحلی نیست. این منطقه تحت رژیم منطقه انحصاری اقتصادی است که چارچوب آن در مقررات کنوانسیون حقوق دریاها مشخص شده است. اما دولت هند منطقه انحصاری اقتصادی را در قوانین داخلی نیز به‌عنوان بخشی از قلمرو سرزمینی معرفی نموده و صلاحیت قضایی رسیدگی به وقایع حادث در این منطقه را بر این مینا برای محاکم داخلی ایجاد کرده است.

اما دو دولت هند و ایتالیا عضو کنوانسیون حقوق دریاها و تابع الزامات آن راجع به محدوده دریای سرزمینی، منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی و حقوق و تعهدات هریک از طرفین هستند. برتری قواعد پذیرفته‌شده در حقوق بین‌الملل دریاها و حاکم بر روابط فی‌مابین کشورها نمی‌تواند تحت تأثیر قانون داخلی یکی از آنها به ضرر دیگران نادیده گرفته شود. دولت هند در قانون داخلی، محدوده مناطق دریایی رژیم حقوقی کنوانسیون حقوق دریاها و به تبع آن، قواعد حاکم بر آن را به نفع خود و به ضرر سایر دولت‌ها تغییر داده است، لیکن قوانین عادی برخلاف مقررات کنوانسیون حقوق دریاها برای سایر دولت‌ها الزام‌آور نیستند؛ چراکه هریک از حقوق داخلی و حقوق بین‌الملل در قلمرو خود واجد ارزش و تابع سلسله‌مراتب هنجاری هستند و اجرای هیچ‌یک نافی و ناقض دیگری نیست. هریک از این دو قانون بخشی از نظام حقوقی ملی و بین‌المللی را تشکیل می‌دهد. وجود یکی از آنها به‌تنهایی خلأ دیگری را مرتفع نمی‌سازد و وجود هر دوی آنها خللی در کارکرد دیگری ایجاد نمی‌کند. بر این اساس، عملکرد دولت ساحلی هند در برتری دادن به قانون داخلی دارای مقررات غیرمنطبق با بایسته‌های کنوانسیون حقوق دریاها به معنای نادیده گرفتن برتری تعهدات بین‌المللی بر قوانین داخلی است؛ هرچند که قانون داخلی آن دولت مستند اعمال صلاحیت کیفری باشد. تلقی برتری قانون داخلی بر تعهدات بین‌المللی فی‌نفسه در امور داخلی بلاشکال است، لیکن اجرای آن نسبت به اتباع سایر دولت‌ها محل بحث و ایراد است؛ درحالی که سایر دولت‌ها قبل

از اینکه در یک مسئله مخاطب قانون داخلی دولت ساحلی و تعیین تکلیف در خصوص برتری آن بر تعهدات بین‌المللی یا برعکس باشند، مخاطب مقررات کنوانسیون حقوق دریاها هستند. افزون بر اینکه اعمال حاکمیت داخلی در پرتو سازوکارهای اعمال صلاحیت کیفری باعث تغییر شرایط یادشده نمی‌شود، درجایی که با حقوق متهم از اتباع بیگانه سروکار دارد، لزوم دوچندان رعایت معیارهای قانونی در حق وی و حفظ روابط بین‌الملل در چارچوب نظم حقوق بین‌الملل و تعهدات بین‌المللی دولت‌ها احساس می‌شود.

## منابع و مأخذ

### الف) فارسی

۱. ابراهیم گل، علیرضا و عطار، محمدصالح (۱۳۹۸)، «مبانی نظری قاعده آمره در حقوق بین‌الملل»، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، ش ۸۷، پاییز.
۲. صالحی، جواد (۱۳۹۸)، «رویکرد دولت ساحلی در پرتو اصول و اسناد بین‌المللی در مواجهه با عملکرد کشتی خارجی»، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، ش ۶۳، تابستان.
۳. صالحی، جواد (۱۳۹۹)، «اقدامات موقت و بایسته‌های آن در رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها؛ جلوه‌ای از نفی تحقق ملاحظات حقوق بشری متهم با هدف رعایت مصلحت بزه‌دیده»، مجله مطالعات حقوق تطبیقی، ش ۱، بهار و تابستان.
۴. مقصودی، رضا (۱۳۹۳)، «دستاوردهای حقوق بین‌الملل عمومی در زمینه تعارض دادگاه‌ها»، مجله حقوقی بین‌المللی، ش ۵۰، بهار و تابستان.

### ب). خارجی

5. Gandhi, Manimuthu (2013), "The Enrica Lexis Incident: Seeing Beyond the Grey Areas of International Law", *Indian Journal of International Law*, Vol. 53(1).
6. International Court of Justice (1949), *Corfu Channel Case*, Reports, Available at: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>, Last Visited 11 July 2020.
7. International Court of Justice (2001), *Case Concerning Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain)*, Merits, Judgment of 16 March 2001, Available at: <https://www.icj-cij.org/files/case-related/87/087-20010316-JUD-01-00-EN.pdf>, Last Visited 20 July 2020.
8. International Maritime Organization (1988), *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*, Available at: <https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv8-english.pdf>, Last Visited 22 July 2020.
9. International Tribunal for the Law of the Sea (1995), *Reports of International Arbitral Awards, Delimitation of the Maritime Boundary between Guinea and*

- Guinea-Bissau, Order of 8 November 1995, Available at: <https://www.icj-cij.org/files/case-related/85/085-19951108-ORD-01-00-EN.pdf>., Last Visited 22 July 2020.
10. International Tribunal for the Law of the Sea (1999), Saint Vincent and Grenadines v. Guinea, the M/V “SAIGA”, Report No. 2, Available at: <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-2/>., Last Visited 22 July 2020.
  11. International Tribunal for the Law of the Sea (2015a), The “Enrica Lexie” Incident (Italy v. India), Provisional Measures, Order, 24 August 2015, Available at: [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.24\\_prov\\_meas/24\\_public\\_texts/2015\\_24\\_Ord\\_24\\_Aug\\_2015-E.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.24_prov_meas/24_public_texts/2015_24_Ord_24_Aug_2015-E.pdf)., Last Visited 12 July 2020.
  12. International Tribunal for the Law of the Sea (2015b), Italy’s Request for the Prescription of Provisional Measures under Article 290(5) of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 21 July 2015, Available at: [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.24\\_prov\\_meas/Request/Request\\_of\\_the\\_Italian\\_Republic\\_r.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.24_prov_meas/Request/Request_of_the_Italian_Republic_r.pdf)., Last Visited 12 July 2020.
  13. Moulant, T. Satya (2019), “Rethinking Adjudicative Jurisdiction in International Law”, Washington International Law Journal, Vol. 29(1).
  14. Permanent Court of International Justice (1927), The Case of the S.S. Lotus, France v. Turkey, Judgment, Twelfth (Ordinary) Session, Available at: [http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1927.09.07\\_lotus.htm](http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1927.09.07_lotus.htm)., Last Visited 2 July 2020.
  15. Piper, I. Danielle (2012), “Extraterritorial Criminal Jurisdiction: Does the Long Arm of the Law Undermine the Rule of Law?”, Melbourne Journal of International Law, Vol. 13(1).
  16. Piper, I. Danielle (2013), “Prosecutions of Extraterritorial Criminal Conduct and the Abuse of Rights Doctrine”, Utrecht Law Review, Vol. 9, p. 68-89.
  17. Piper, I. Danielle (2014), “The Enrica Lexie and St. Antony: A Voyage into Jurisdictional Conflict”, Queensland University of Technology Law Review, Vol. 14(2).
  18. Purvis, Chelsea (2011), “Coastal State Jurisdiction Under UNCLOS: the Shen Neng 1 Grounding on the Great Barrier Reef”, the Yale Journal of International Law, Vol. 36(1).
  19. Ronzitti, Natalino (2012), “The Enrica Lexie Incident: Law of the Sea and Immunity of State Officials Issues”, The Italian Yearbook of International Law, Vol. 22(1).
  20. Subramanian, R. S. (2017), “Abuse of Diplomatic Privileges and the Balance between Immunities and the Duty to Respect the Local Laws and Regulations under the Vienna Conventions: The Recent Indian Experience”, The Chinese Journal of Global Governance, Vol. 3.
  21. Supreme Court of India (2012), Indian Fishermen Case, Civil Original Jurisdiction, Writ Petition, No. 135.
  22. Supreme Court of India (2013a), Republic of Italy thr. Ambassador and Ors. v. Union of India and Ors.; Slp(c) No. 20370, Judgment, Available at:

- <https://indiankanoon.org/doc/78409161/>., Last Visited 12 July 2020.
23. Supreme Court of India (2013b), Republic of Italy and Ors. V. Union of India and Ors., Order of the Supreme Court of India, 26 April 2013., Available at: <https://law.nus.edu.sg/cmlcmidatabase/republic-italy-v-union-india.>, Last Visited 20 July 2020.
24. The Territorial Waters, Continental Shelf, Exclusive Economic Zone and Other Maritime Zones Act of India (1976), Available at: <https://www.mea.gov.in/acts-legislations-rules.htm?dtl/143.>, Last Visited 20 July 2020.
25. UN Security Council (2009), Resolution on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Vessels in the Waters off the Coast of Somalia, No. S/RES/1897, Available at: <http://www.refworld.org/pdfid/4b18cff1d.pdf.>, Last Visited 22 July 2020.