

ORIGINAL RESEARCH PAPER

An Investigation into the Ruling of International Tribunal for the Law of the Sea in the Norstar case

Ahmad Reza Tohidi¹, Reyhaneh Zandi²

1. Associate Professor of Public International Law, Faculty of Law, Qom University, Qom, Iran

2. PhD student in International Law, Qom University, Qom, Iran.

ARTICLE INFO

ABSTRACT

Article History:

Received: 2021/08/14

Revised: 2022/03/30

Accepted: 2022/01/18

Keywords:Freedom of the Seas,
ITLOS,
Flag- state,
Convention on the Law of the Sea,
Norstar.

*Corresponding author:

[✉ legaloffice@gmail.com](mailto:legaloffice@gmail.com)

ORCID:0000-0002-3852-0920

doi:10.52547/joc.13.51.7

Dor:20.1001.1.15621057.1401.13.51.7.0

Background and Objectives: The offshore crimes affect the internal security of countries. This situation in connection with ships without a flag, with an expedient flag, without documents or with forged documents will cause License to enter the ship and inspect it. But the right to freedom of navigation is also an inalienable principle of the law of the sea, which interacts with the international order. This is a reason for concern for coastal and port states in terms of their jurisdiction and so this topic requires further scrutiny. In a 2019 ruling on the Norstar case, the International Tribunal for the Law of the Sea discussed some important doctrines with a view to examining their potential impact on the coastal state's jurisdiction over foreign ships.

Research Methodology: The present article has been written in a descriptive-analytical method using library, document and internet resources.

Findings and Conclusions The silence of international documents related to refueling of ships does not seem to mean a ban on this activity, but it is considered one of the permitted uses of these waters; this will directly affect the performance and competence of the coastal and port police in dealing with actions such as maritime smuggling.



NUMBER OF TABLES

0



NUMBER OF FIGURES

0



NUMBER OF REFERENCES

25

مقاله پژوهشی

کنکاشی در رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در قضیه نورستار

احمد رضا توحیدی*، ریحانه زندی^۲

۱. دانشیار حقوق بین‌الملل عمومی، دانشکده حقوق، دانشگاه قم، قم، ایران (نویسنده مسئول)

۲. دانشجوی دکتری تخصصی رشته حقوق بین‌الملل، دانشگاه قم، قم، ایران

اطلاعات مقاله

چکیده

پیشینه و اهداف: ارتکاب جرم در دریاهای آزاد بر امنیت داخلی کشورها تأثیرگذار است. این وضعیت در ارتباط با کشتی‌های فاقد پرچم، با پرچم مصلحتی، بدون مدارک یا با مدارک جعلی باعث جواز ورود و بازرسی کشتی می‌گردد. اما حق آزادی دریانوردی نیز از اصول مسلم حقوق دریاهاست که با نظم بین‌المللی در تأثیر و تأثر متقابل قرار دارد. این امر از موجبات نگرانی دول ساحلی و بندری در خصوص حدود صلاحیت آنها بوده و نیازمند بررسی دقیق‌تری می‌باشد. دیوان حقوق دریاها در سال ۲۰۱۹ در رأی مربوط به قضیه "نورستار" دکتترین‌های مهمی را با هدف بررسی تأثیر احتمالی آنها در صلاحیت دولت ساحلی راجع به کشتی‌های خارجی به بحث گذارد؛ که مطالعه و تعمق در آن در جهت تبیین اصول قابل استناد قابل تامل می‌نمایند.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۵/۲۳

تاریخ بازبینی: ۱۴۰۱/۱/۱۰

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۰/۲۸

روش‌ها: مقاله حاضر، به روش توصیفی-تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای، سندی و اینترنتی به رشته تحریر در آمده است.

واژگان کلیدی:

یافته‌ها و نتیجه‌گیری: به نظر می‌رسد سکوت اسناد بین‌المللی در ارتباط با سوخت‌رسانی به معنای ممنوعیت این فعالیت نبوده، بلکه این عمل، یکی از استفاده‌های مجاز از این آب‌ها دانسته شده است؛ امری که عملکرد و صلاحیت پلیس ساحلی و بندری را در برخورد با اقداماتی همچون قاچاق دریایی تحت تأثیر مستقیم قرار خواهد داد.

آزادی دریاها،

ایتلوس،

دولت صاحب پرچم،

کنوانسیون حقوق دریاها،

نورستار.

*نویسنده مسئول:

legaloffice@gmail.com

ORCID:0000-0002-3852-0920

doi:10.52547/joc.13.51.7

Dor:20.1001.1.15621057.1401.13.51.7.0

صلاحیت قضایی، که یکی از جنبه‌های حاکمیت است، به صلاحیت یک کشور بر اساس قوانین بین‌المللی در تنظیم رفتار اشخاص حقیقی و حقوقی اشاره دارد. فرض معمول این است که صلاحیت قضایی (به تمام اشکال آن) سرزمینی است و ممکن است بدون برخی از مبانی خاص در حقوق بین‌الملل به صورت خارج از قلمرو اعمال نشود. پرونده "نورستار"^۱ (پاناما علیه ایتالیا) با سناریویی سروکار دارد که در آن صلاحیت دولت ساحلی در رابطه با کشور پرچم یک کشتی خارجی به دلیل نقض آزادی ناوبری مورد مناقشه قرار گرفته است (هاومی^۲، ۲۰۲۰: ۱۷۷). اتهام این بود که این کشتی در یک کلاهبرداری غیرقانونی مشارکت داشته است و به طور خاص، گفته می‌شد که این کار با خرید سوخت معاف از مالیات در ایتالیا و فروش آن به مشتری‌های قایقرانی در آب‌های بین‌المللی صورت پذیرفته است (وان هو^۳، ۲۰۲۰: ۱۱۷).

بحث در مورد صلاحیت ایتلوس^۴ و ابعاد و ابهامات مربوط به آن، مستلزم پژوهشی تفصیلی بوده و در این نوشتار مجالی برای آن نیست. ذیلاً ابتدا شرح مختصری از پیشینه طرح دعوی مطرح و سپس مبانی احراز صلاحیت دیوان در این پرونده به بحث گذارده خواهد شد.

۱-۱) پیشینه طرح دعوی

به طور خلاصه می‌توان گفت "نورستار" تانکر نفتی بود که تحت پرچم پاناما و مالکیت دو شرکت خصوصی بلژیکی قرار داشت و از سال ۱۹۹۴ تا ۱۹۹۵ به حمل و نقل سوخت قایق‌های بادبانی در آب‌های سرزمینی^۳ دولت پاناما، اسپانیا و ایتالیا و نیز آب‌های آزاد اشتغال داشت. بنا بر ادعای دولت ایتالیا تحقیقات در خصوص فعالیت‌های نورستار و کارگزاران فعال در پر نمودن انبارهای آن که در ایتالیا به ثبت رسیده است، نشانگر آن بود که نورستار در فروش سوخت خریداری شده در ایتالیا با استفاده از معافیت‌های مالیاتی اعطایی به خریداران قایق‌های تفریحی ایتالیایی و سایر اعضای اتحادیه اروپا در آب‌های آزاد و سواحل شهر سنرمو ایتالیا درگیر بوده است (رای نورستار^۵، ۲۰۱۹، پاراگراف‌های ۶۹-۷۰). متعاقب یافته‌های فوق‌الذکر، دولت ایتالیا اقدام به تعقیب کیفری اشخاص حقیقی درگیر نمود و در ۱۱ اگوست ۱۹۹۸ دادستان عمومی دادگاه ساوونا دستور اجرایی توقیف کشتی نورستار را به اتهام قاچاق نفتی و کلاهبرداری مالیاتی صادر کرد. این دولت اسپانیا بود که حکم مورد

از دوران بسیار کهن، دولت‌ها به انحاء مختلف سعی در برطرف کردن اختلافات خود داشته‌اند؛ تلاشی که به تدریج و در سیر تحولات تاریخی، در محاکم بین‌المللی تبلور یافته است که اساساً به حل و فصل اختلافات میان دولت‌ها پرداخته‌اند. فکر ایجاد دیوانی جدید با صلاحیتی فراگیر و جامع در مورد مسائل مربوط به حقوق دریاهای، در اولین روزهای سومین اجلاس کنفرانس ملل متحد در ژنو مورد بحث قرار گرفت و امروز پس از گذشت بیش از ۲۰ سال از این تصمیم، ما در این نوشتار، بر آنیم تا یکی از جدیدترین آراء این نهاد بین‌المللی را مورد بحث و بررسی قرار دهیم.

«سایه سنگین حفظ صلح و امنیت بین‌المللی بر کل منشور ملل متحد، آن را به فلسفه و علت وجودی سازمان ملل متحد مبدل نموده است. هر اقدام ناقض اصل منع استفاده از زور، مغایر اصل لزوم حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات بین‌المللی نیز می‌باشد» (ذاکریان، ۱۳۹۹: ۱۱۵).

صلاحیت قضایی، که یکی از جنبه‌های حاکمیت است، به صلاحیت یک کشور در قوانین بین‌المللی برای تنظیم رفتار اشخاص حقیقی و حقوقی اشاره دارد. فرض معمول این است که صلاحیت قضایی (به تمام اشکال آن) سرزمینی است و جز در موارد خاص و منطبق با برخی مبانی حقوقی بین‌المللی قابل طرح نمی‌باشد. پرونده M / V "نورستار" (پاناما علیه ایتالیا) با چنین سناریویی سروکار دارد که در آن صلاحیت دولت ساحلی در رابطه با یک کشتی خارجی توسط کشور صاحب پرچم به چالش کشیده می‌شود. رأی که اخیراً از سوی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در خصوص این قضیه صادر گردیده است، موضوع بحث نوشتار حاضر می‌باشد. پرسش اصلی این نوشتار عبارت است از اینکه رویکرد دیوان در این زمینه، رویکردی ثابت و تکرار پذیر است و نحوه عملکرد نیروهای پلیس و امنیت دولت‌های ساحلی و بندری عضو کنوانسیون حقوق دریاهای در آینده تحت تأثیر قرار خواهد داد؟ در این راستا، تمرکز اصلی نگارندگان بر آراء قضائی دیوان بوده و فرضیه اولیه این پژوهش وجود رویکرد مطلق و مبتنی بر اصل دیوان نسبت به موضوع و تکیه بر اوضاع و احوال خاص هر قضیه به عنوان موضوع کمتر حائز اهمیت در جریان رسیدگی به پرونده است. بر این اساس، اگر مقررات داخلی بدون توجه به بایسته‌های کنوانسیون حقوق دریاهای وضع و اجرایی شده باشد، اتکای دولت ساحلی به مقررات داخلی در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای مقبولیت ندارد.

۱- پیشینه و صلاحیت دیوان

1 Norstar

2 Haomei

3 VAN HO

4 International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS)

5 "Norstar" Judgement

بین‌المللی برای رسیدگی به ماهیت آن، به دیوان تفویض کرده‌اند. چنین اقتداری، مستقیماً ناشی از رضایت اصحاب دعوی (اعم از دول عضو و غیر عضو) می‌باشد که ملهم از تفسیر یا اجرای کنوانسیون و یا هر موافقتنامه دیگر است (میرعباسی؛ سادات میدانی، ۱۳۹۳: ۱۹۲).

هر دو دولت پاناما و ایتالیا در عضویت کنوانسیون مونته‌گوبی قرار دارند و البته بند ۲۸ ماده ۲۸۷ این سند بین‌المللی بیان می‌دارد: "هنگام امضا، تصویب یا پیوستن به این کنوانسیون یا در هر زمان از آن، یک کشور آزاد است که با اعلامیه کتبی، یک یا چند روش زیر را برای حل اختلافات مربوط به تفسیر یا کاربرد این کنوانسیون انتخاب کند:

الف) دیوان بین‌المللی حقوق دریا که مطابق با پیوست ششم تأسیس شده است؛

ب) دیوان بین‌المللی دادگستری؛

ج) دادگاه داوری که مطابق با ضمیمه ۷ تشکیل گردیده است؛

د) یک دادگاه ویژه داوری که مطابق با ضمیمه ۸ برای یک یا چند دسته از اختلافات مشخص شده در آن تشکیل شده است."

مطابق بند ۴ ماده ۲۸۷ اگر طرفین اختلاف یک رویه مشابه را برای حل و فصل اختلاف پذیرفته باشند، می‌توان برای حل اختلاف به همان ساز و کار توسل جست، مگر اینکه طرفین توافق دیگری داشته باشند.

دولت ایتالیا در ۱۳ ژانویه ۱۹۹۵ اقدام به تصویب کنوانسیون نموده و مطابق ماده ۲۸۷ در ۲۶ فوریه ۱۹۹۷ اعلامیه‌ای با این مضمون صادر نمود: "..... دولت ایتالیا این افتخار را دارد که اعلام کند برای حل اختلافات مربوط به کاربرد یا تفسیر کنوانسیون و موافقتنامه مصوب ۲۸ ژوئیه ۱۹۹۴ در مورد اجرای قسمت XI، دو دیوان بین‌المللی حقوق دریاها و دادگستری را بدون تعیین اولویت مورد پذیرش قرار می‌دهد. دولت ایتالیا با ارائه این اعلامیه طبق ماده ۲۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها، اعتماد خود را به ارگان‌های قضائی بین‌المللی موجود مورد تأیید قرار می‌دهد..." (ایتلوس^۲، ۲۰۲۰: ۱۶).

در مقابل، پاناما کنوانسیون را در تاریخ ۱ ژوئیه ۱۹۹۶ مورد تصویب قرار داد و مطابق ماده ۲۸۷ آن در ۲۹ آوریل ۲۰۱۵ اقدام به صدور اعلامیه نمود. در این بیانیه آمده است: "مطابق با بند ۱ ماده ۲۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها مورخ ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲، دولت جمهوری پاناما اعلام می‌کند که صلاحیت دیوان بین‌المللی حقوق دریاها را برای حل و فصل اختلافات بین دولت جمهوری پاناما و دولت جمهوری ایتالیا در مورد تفسیر یا کاربرد کنوانسیون که ناشی

بحث را در زمان حضور نورستار در آب‌های داخلی این دولت به مورد اجرا گذارد (رأی نورستار، ۲۰۱۹، پاراگراف‌های ۷۰-۷۵).

با صدور حکم براءت اشخاص درگیر در موضوع در ۱۸ مارس ۲۰۰۳، در نهایت حکم رهاسازی و بازگشت مجدد نورستار به صاحبان آن از سوی دولت ایتالیا صادر گردید و دادگاه ساوونا نسخه‌ای از رأی خود را به دادگاه "پالما د مایورکا"^۱، اسپانیا ارسال و از دادگاه خواست که حکم آزادی را اجرا نماید؛ اما مالکان نورستار هرگز حق مالکیت خود را نسبت به کشتی به دست نیاوردند و در نهایت نورستار توسط مقامات بندری اسپانیا به حراج گذاشته شد (رأی نورستار، ۲۰۱۹، پاراگراف‌های ۸۶-۸۰).

لازم به ذکر است، از زمان توقیف کشتی، دولت جمهوری پاناما با ارسال یادداشت‌های متعدد به دولت ایتالیا، خواستار رسیدگی به موضوع و آزادسازی فوری نورستار گردید. اما پاسخی از سوی دولت ایتالیا دریافت ننمود. در عین حال، مالکان خصوصی کشتی، پس از درخواست رهاسازی کشتی، با رد درخواست از سوی محاکم ایتالیا و تعیین وثیقه‌ای سنگین و غیرقابل پرداخت مواجه گردیدند.

به دنبال این موضوع، دولت پاناما با صدور درخواستی کتبی به تاریخ ۱۶ نوامبر ۲۰۱۵ دعوایی را علیه جمهوری ایتالیا در اختلاف "بین دو کشور در مورد تفسیر و استفاده از کنوانسیون حقوق دریاهای سازمان ملل متحد در رابطه با دستگیری و بازداشت "نورستار"، تانکر نفتی ثبت شده تحت پرچم پاناما توسط ایتالیا، نزد دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای طرح نمود و این پرونده به عنوان پرونده شماره ۲۵ در ۱۷ دسامبر ۲۰۱۵ در لیست پرونده‌های دیوان قرار گرفت.

۲-۱) مبانی صلاحیتی دیوان

یکی از مهمترین تمایزات محاکم بین‌المللی از محاکم داخلی، جایگاه رضایت طرفین دعوی در صلاحیت محکمه است. در محاکم داخلی صرف‌نظر از اراده طرفین محاکم علی‌القاعده دارای صلاحیت ذاتی هستند. اما در رسیدگی‌های بین‌المللی اصل بر رضایی بودن صلاحیت محاکم بین‌المللی است و تا زمانی که طرفین به صلاحیت دیوان رضایت نداده باشند، آن محکمه حق رسیدگی به اختلاف را نخواهد داشت (حسینی، ۱۳۹۳: ۱۱۴).

وسعت صلاحیت دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای قابل توجه بوده و محظورات دیوان بین‌المللی دادگستری را ندارد. به طور کلی می‌توان گفت که این دیوان در همه اختلافات مربوط به حقوق دریاهای امکان رسیدگی قضائی را دارد. صلاحیت دیوان از لحاظ منشأ اقتدار عبارت از اختیاری است که دول عضو کنوانسیون و طرف‌های یک اختلاف

نشده است" و ضمن تأیید اینکه "مکاتبات [درمورد حقایق مورد بحث توسط دولت ایتالیا دریافت شده است]" اظهار داشت که "هیچ مکاتبه‌ای با هدف تحقق شرط وجود اختلاف بین‌المللی بین ایتالیا و پاناما ندارد." در عین حال، دولت پاناما با استناد به رویه قضائی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه مربوط به اختلافات سرزمینی و مرزهای دریایی بین کامرون و نیجریه و قضیه مربوط به کاربرد کنوانسیون بین‌المللی حذف کلیه اشکال تبعیض نژادی، استدلال می‌کند که لازم نیست "اختلاف در کلمات بیان شود"، "وجود اختلاف ممکن است به سادگی از رفتار طرفین استنباط شود" و "یک اختلاف حتی از عدم پاسخگویی دولت در مواقعی که ارائه پاسخ از جانب آن مورد انتظار می‌باشد نیز قابل استنباط است" (رأی نورستار، ۲۰۱۶، پاراگراف ۷۷).

دیوان با یادآوری این نکته که برای احراز صلاحیت مرجع قضائی و رسیدگی به پرونده، لازم است اختلاف بین‌المللی در زمان ثبت دادخواست ایجاد گردیده باشد، "اختلاف بین‌المللی"^۳ را مشتمل بر یک اختلاف در مورد قانون یا واقعیت، تعارض دیدگاه‌های حقوقی یا منافع برمی‌شمارد. دیوان همچنین خاطر نشان می‌کند، از سال ۲۰۰۱، تعدادی از مکاتبات در مورد بازداشت "نورستار" و مسئله جبران خسارت ناشی از این موضوع به ایتالیا ارسال شده است و معتقد است هشت یادداشت ارسالی از دولت پاناما به ایتالیا، که البته مستلزم دریافت پاسخی از سوی دولت ایتالیا بوده، عملاً بی‌پاسخ باقی مانده است و با استناد به آراء متعددی از دیوان بین‌المللی دادگستری، همین نکته را دال بر وجود اختلاف بین‌المللی بین دو دولت دانسته و استدلال‌ات دولت پاناما را مورد پذیرش قرار می‌دهد.

۲- تجلی اصول حقوق بین‌الملل دریاها در رأی دیوان

آنچه مبرهن است این است که جرایم مربوط به آبهای آزاد به صورت غیرمستقیم بر امنیت داخل کشورها تأثیر دارد (عرفانی؛ حیدرزاده، ۱۳۹۳: ۱۰۹). از آنجائی که حقایق مربوط به پرونده "نورستار" از ماهیت پیچیده‌ای برخوردار می‌باشند، ادامه این مقاله بر مهمترین بحث‌های حقوقی مورد توجه دیوان در موضوع تمرکز دارد. در این راستا به دو اصل اساسی حقوق بین‌الملل عرفی که به مناسبت در رأی دیوان مورد توجه قرار گرفته است، خواهیم پرداخت.

۱-۲) آزادی دریانوردی^۴

از بازداشت موتور تانکر نورستار تحت پرچم دولت پاناما می‌باشد، مورد پذیرش قرار می‌دهد (ایتلوس^۱، ۲۰۲۰: ۱۵).

پاناما در درخواست خود، به عنوان مبنای صلاحیت دیوان، اعلامیه‌های پذیرش صلاحیت طرفین را مطابق با ماده ۲۸۷ کنوانسیون حقوق دریاهای مورد استناد قرار داد. دیوان خاطر نشان می‌سازد اعلامیه صادره از سوی دولت پاناما نسبت به اعلامیه صادره از سوی دولت ایتالیا دارای محدودیت بیشتری بوده و در حقیقت محصور به همین مورد خاص می‌باشد و این اقدام اساساً در کنوانسیون حقوق دریاهای با منعی همراه نبوده است. فلذا در نهایت دیوان با اشاره به رویه قضائی پیشین خود در قضیه "لوئیزا"^۲ یادآور می‌شود که در مواردی که دول عضو مطابق ماده ۲۸۷ کنوانسیون اظهارات مختلفی را در اعلامیه‌های خود مورد طرح قرار داده‌اند، صلاحیت این نهاد بین‌المللی، محدود به قدر متقین مشترک بین دو اعلامیه بوده و به نطاتی که در هر دو اعلامیه از همپوشانی برخوردار می‌باشند، محدود خواهد بود. در عین حال، دیوان با مروری بر یادداشت‌های هشت‌گانه کتبی که پیش از طرح دعوی و در خصوص موضوع توقیف نورستار از سوی دولت پاناما خطاب به ایتالیا صادر گردیده است، اعلامیه صادره از سوی این دولت را در تطابق با دعوی طرح شده نزد این نهاد ارزیابی می‌نماید.

در ادامه، ایتالیا در بند ۳۴ اعتراض مقدماتی خود، ایرادات مقدماتی خود را در مورد صلاحیت دادگاه به شرح زیر خلاصه می‌کند:

(الف) پرونده خارج از صلاحیت دیوان است زیرا هیچ اختلافی بین پاناما و ایتالیا وجود ندارد،

(ب) پرونده خارج از صلاحیت دیوان است، چراکه اساساً و با توجه به طرح ادعای دولت پاناما، ایتالیا در مقام خواننده دعوی قرار نداشته و رسیدگی به این پرونده مستلزم بررسی وضعیت غیبت دولت اسپانیا می‌باشد،

(ج) این پرونده خارج از صلاحیت دیوان است زیرا پاناما نتوانسته است به درستی مکانیزم‌های حل و فصل اختلاف را از طریق مذاکره یا سایر روش‌های مسالمت‌آمیز تحت بند ۱ ماده ۲۸۳ کنوانسیون مورد پیگیری قرار دهد.

در حالی که ایتالیا ادعا می‌کند که "در اینجا هیچ اختلافی بین پاناما و ایتالیا در مورد حقایق مورد شکایت در پرونده وجود ندارد"، پاناما از اعتقادی متفاوت برخوردار می‌باشد. ایتالیا تأکید می‌کند که "هیچ شکایت یا اعتراضی با توجه به حقایق مورد ادعا در پرونده، به هیچ‌وجه از نظر قانونی از طرف دولت پاناما با دولت ایتالیا مطرح

به اینکه اقدام اجرایی نهایی در حوزه آب‌های داخلی رخ داده است، یعنی جایی که اصل آزادی کشتیرانی حاکم نمی‌باشد (رأی نورستار، ۲۰۱۹، پاراگراف ۲۲۱؛ رأی آ.آ.آ. لیبرتاد^۵، ۲۰۱۲، پاراگراف ۶۱؛ رأی لوئیزا^۶، ۲۰۱۳، پاراگراف ۱۰۹)، دیوان با این پرسش مواجه بود که آیا دولت خارجی که از ویژگی "صاحب پرچم" نسبت به کشتی برخوردار نمی‌باشد، به خودی خود قادر به نقض اصل آزادی کشتیرانی است؟! (هانیبال^۸ (الف)، ۲۰۱۹)

دیوان صراحتاً تأکید کرد که ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاهای^۹ که دربردارنده بیان جامعی از آزادی‌های دریایی در محدوده آب‌های آزاد هست، در صورت به وجود آمدن عنصری از صلاحیت خارج از سرزمین قابل اجرا است. از نظر دیوان این امر که آیا عمل مورد بحث دارای اثر تهدید کننده می‌باشد یا خیر، حائز اهمیت نیست. صرف نظر از چنین اثری، هر عملی که فعالیت‌های یک کشتی خارجی را در آب‌های آزاد تحت صلاحیت کشورهای غیر از کشور صاحب پرچم قرار دهد، نقض آزادی کشتیرانی است، مگر در موارد استثنایی که به طور صریح در کنوانسیون حقوق دریاهای یا دیگر معاهدات بین-المللی لازم‌الاجرا بین طرفین پیش‌بینی شده باشد. بنابراین، اقدام دولت ایتالیا در اعمال قوانین کیفری و گمرکی خود نسبت به فعالیت‌های سوخت‌گیری نورستار در دریای آزاد به خودی خود می-تواند نقض آزادی کشتیرانی در دریای آزاد و به عبارتی ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاهای باشد (رأی نورستار، ۲۰۱۹، پاراگراف ۲۲۴).

در رویه قضائی بین‌المللی، این نکته‌ای اثبات شده و مورد پذیرش است که اعمال صلاحیت هر دولتی به غیر از دولت صاحب پرچم بر کشتی در دریای آزاد و یا منطقه انحصاری اقتصادی^{۱۰}، به جز در موارد استثنایی، عاملی است برای نقض اصل آزادی دریانوردی (رأی سایگا^{۱۱}، ۱۹۹۹، پاراگراف‌های ۱۴۹-۱۵۰) همانطور که پیش‌تر مورد اشاره قرار گرفت، اعمال صلاحیت فراسرزمینی در مورد رفتار شناورهای خارجی در دریای آزاد یا در منطقه انحصاری اقتصادی، بدون داشتن یک مبنای قانونی معتبر، ناقض ماده ۸۷ کنوانسیون مونته‌گوبی بشمار خواهد آمد (هانیبال (ب)، ۲۰۱۹، پاراگراف ۱۶۳). لازم به ذکر است که دولت صاحب پرچم نیازمند آن نیست که در انتظار اجرای قانون دولت غیر صاحب پرچم باقی بماند و سپس اقدام به اعتراض یا فعال‌سازی مکانیسم حل‌وفصل اجباری اختلاف با

آزادی کامل دریانوردی در کلیه دریاهای، به استثنای دریای سرزمینی، چه در زمان جنگ و چه در زمان صلح، برای اولین بار در اعلامیه ۱۴ ماده‌ای ویلسون، رئیس‌جمهور وقت ایالات متحده آمریکا مورد پیش‌بینی قرار گرفت (ضیائی بیگدلی، ۱۳۸۶: ۳۰۹). بر مبنای نظریه‌ای قدیمی، دریای آزاد، به هیچ کشوری تعلق نداشته و از آزادی کامل برخوردار هست. این آزادی و صلاحیت محدودی که دولت ساحلی نسبت به آب‌های مجاور خود از آن برخوردار می‌باشد، از سوی "هوگو گروسیوس^۱" و در کتاب شناخته شده "دریای باز^۲" مورد طرح قرار گرفته است. اساساً آزادی‌های رایج در دریای آزاد که دولت‌ها، اعم از ساحلی و غیر ساحلی، قادر به اعمال آن‌ها می‌باشند و در حال حاضر در رویه عرفی و اسناد بین‌المللی مقبول افتاده است، عبارتند از: آزادی کشتیرانی، آزادی ماهیگیری، آزادی نصب کابل‌ها و لوله‌های نفتی در زیر دریا، آزادی پرواز بر فراز دریاهای، آزادی استقرار جزایر مصنوعی و سایر تأسیساتی که به موجب حقوق بین‌الملل احداث آن‌ها مجاز می‌باشد و آزادی پژوهش‌های علمی (والاس^۳، ۱۳۹۰: ۲۰۴-۲۰۵).

اساساً کشتی پانامایی نورستار در انجام اقدامات سرزمینی و فراسرزمینی دخیل بود که به تشخیص دیوان تشکیل دهنده عناصر اصلی صدور فرمان توقیف از سوی دولت ایتالیا و البته اجرای آن می‌باشند. از جمله اینکه:

- (۱) گازوئیل دریایی معاف از مالیات در بندر ایتالیا خریداری و در "نورستار" بارگیری شده است؛
- (۲) نورستار از قایق‌های تفریحی مگا در خارج از آب‌های سرزمینی ایتالیا سوخت‌گیری نموده است؛
- (۳) قایق‌های تفریحی مگا بدون اعلام مالکیت کالا به بندر ایتالیا بازگشتند.

دیوان معتقد است، گرچه عناصر اول و سوم ممکن است در قلمرو ایتالیا اتفاق افتاده باشد، عنصر دوم در خارج از دریای سرزمینی ایتالیا، یعنی در دریاهای آزاد رخ داده است (رأی نورستار، ۲۰۱۹، پاراگراف ۱۶۶). بسیاری، اعمال صلاحیت قانونی ایتالیا را "مربوط به جرائم ادعایی ارتكابی در قلمرو ایتالیا و فعالیت‌های بانک رینگ انجام شده توسط "نورستار" در دریای آزاد" تفسیر کردند (رأی نورستار، ۲۰۱۹، پاراگراف‌های ۱۷۷ و ۱۸۶). نگاهی به رویه قضائی پیشین ایتلوس^۴ نشان می‌دهد حمل و نقل شناگرهای تفریحی در دریای آزاد توسط "نورستار" در قلمروی اصل آزادی کشتیرانی دانسته شده است (رأی نورستار، ۲۰۱۹، پاراگراف ۲۱۹). اما، با توجه

5: "ARA Libertad"

6 M/V "Louisa" Judgement

7 Flag State

8 Honniball

9 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 10 December 1982, Available Online at: <https://www.un.org>.

10 Exclusive Economic zone (EEZ)

11 M/V "Saiga" Judgement

1 Hugo Grotius

2 Mare Liberum

3 Wallace

4 ITLOS, M/V "Virginia G", 2014, para 223

مورد نقض قرار گیرد. اما فعالیت‌های بانکرینگ نورستار در دریای آزاد نه طبق قانون ایتالیا جرم شناخته شده و نه توسط فرمان توقیف هدف قرار گرفته است (فورتی^۴، ۲۰۱۷: ۱۸۳-۱۸۴).

با این حال، به طور دقیق، در هنگام صدور رأی، در مورد قاعده صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم "فعالیت‌های قانونی"^۵ مرتبط با موضوع مورد بحث قرار گرفت (رأی نورستار، ۲۰۱۹، پاراگراف ۲۲۵). هر چند دیوان در این مرحله، محدودیت‌های وارد بر ماده ۸۷ را مورد تعیین قرار نداد، لکن استدلال دولت ایتالیا مبنی بر اینکه ماده مورد بحث فقط مشتمل بر اعمالی خواهد بود که منجر به تداخل فیزیکی در کشتیرانی یا اثر تهدیدکننده در ناوبری دریایی داشته باشند را مردود و غیر قابل استماع دانست (رأی نورستار، ۲۰۱۹، پاراگراف‌های ۲۲۲-۲۲۵). لذا، به نظر می‌رسد ارائه تفسیری موسع از مفهوم "عرف" در مقدمه و ماده (۱) ۲۹۳ کنوانسیون که در مقام توجیه صلاحیت دولت بر مبنای تطابق با کنوانسیون قرار دارد، صائب باشد. البته، با توجه به اینکه استدلال ایتالیا معطوف به اعمال صلاحیت عادی است که در کنوانسیون حقوق دریایا یا معاهده دیگری مدون نشده است، تعجب‌آورتر این است که دادگاه صریحاً به قاعده عرفی اشاره‌ای نداشته است. در واقع این دولت با استناد به اصل صلاحیت سرزمینی معتقد به اعمال حقوق قانونی خود در این خصوص بود. «اصل صلاحیت سرزمینی به معنای اجرای اوامر و نواهی قانون‌گذار در قلمروهای حاکمیتی زمینی، دریایی و هوایی یک کشور است» (پوربافرانی؛ احمدی، ۱۳۹۴: ۱۲).

۲-۲) صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم

به اعتقاد دولت ایتالیا، کشتی نورستار در پوشش سوخت رسانی به قایق‌های تفریحی، مرتکب قاچاق سوخت و فرار مالیاتی شده و منافع دولت ساحلی از این طریق تحت‌الشعاع قرار گرفته بود، بنابراین دولت ساحلی مجاز به اعمال حاکمیت از طریق اعمال صلاحیت قضایی و پلیسی است. توقیف کشتی و بازداشت خدمه آن، لازمه اعمال صلاحیت امنیتی دولت ساحلی بوده است. از این حیث دولت ایتالیا به‌زعم خود، مرتکب نقض مقررات ماده ۸۷ کنوانسیون در عدم امکان دریانوردی کشتی مذکور در دریاهای آزاد نشده است (مک لاگلین^۶، ۲۰۱۶: ۴۸۷).

مواد (۱) ۹۲ کنوانسیون حقوق دریایا و (۱) ۶ کنوانسیون دریای آزاد، قاعده عرفی صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم را بدین

شخص ثالث مندرج در کنوانسیون حقوق دریایا نماید. هر چند، چنین استنتاجی، پیش از این صرفاً در رویه قضائی ایتلوس مستتر بود (رأی ویرجینیا جی^۱، ۲۰۱۴، پاراگراف‌های ۲۲۰-۲۲۲)، اخیراً در رویه عملی دولت‌ها از نمود بیشتری برخوردار گردیده است (روچ؛ اسمیت^۲، ۲۰۱۲: ۳۷۷). این نتیجه‌گیری همچنین از اعمال قواعد عادی تفسیر معاهده ناشی می‌شود که به موجب آن آزادی دریاهای آزاد یک اصل وابسته و در عین حال، متمایز از قلمرو قضائی انحصاری دولت صاحب پرچم شناخته شده است. در واقع، تفسیر ماده ۸۷ در مقام محافظت از شناورها در برابر دولت غیر صاحب پرچم بدون مبنای قانونی نیز در رأی "نورستار"، در نظر مخالف مشترک پذیرفته شد.

با این حال، زمانی که از جنبه دکترین حقوقی بین‌المللی این امر را مورد توجه قرار دهیم، منطق دیوان در خصوص این موضوع را تا حدودی می‌توان تأسف بار دانست. دیوان در رأی خود اذعان داشته است که استثنائاتی که نقض ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریایا محسوب نمی‌شوند، شامل موارد "استثنایی است که به صراحت در کنوانسیون یا سایر معاهدات بین‌المللی پیش بینی گردیده است". با توجه به اینکه رویه مهم و گسترده سازنده عنصر مادی عرف را می‌توان مشتمل بر قوانینی که نسبت به رفتار در دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی اعمال می‌شوند نیز محسوب نمود، هیچ دلیل قانع کننده‌ای مبنی بر اینکه صلاحیت عرفی دولت صاحب پرچم به واسطه مفاد ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریایا با محدودیت مواجه گردیده است نمی‌توان یافت (هانیبال (الف)^۳، ۲۰۱۹).

ادعای پاناما این بود که فرمان صادره مربوط به عملیات بانکرینگ انجام شده در دریای آزاد است. از سوی دیگر، ایتالیا استدلال کرد که فرمان توقیف جنایاتی را هدف قرار داده است که گفته می‌شود نورستار در ارتکاب آن‌ها در خاک ایتالیا مؤثر بوده و اساساً شامل قاچاق و فرار مالیاتی بود. با توجه به مکانی که آزادی ناوبری در آن اعمال می‌شود، پاناما تفسیر بسیار گسترده‌ای از ماده ۸۷ را مطرح کرد و ادعا کرد که یک کشتی "در همه زمان‌ها و در همه جا، حتی در هنگام پهلو گرفتن، از حق آزادی ناوبری برخوردار است و "آزادی ناوبری نه تنها به معنای حق عبور از دریای آزاد، بلکه همچنین حق دسترسی به آن است" (رأی نورستار، ۲۰۱۹، پاراگراف ۱۹۱). علاوه بر این، حتی در صورت اجرای قانون در آب‌های داخلی، اگر کشوری قوانین کیفری و گمرکی خود را به‌طور فوق‌العاده‌ای به فعالیت کشتی‌های خارجی در دریای آزاد گسترش دهد و آن‌ها را جرم تلقی کند، همچنان می‌تواند قابل اجرا باشد و

4 Forti
5. Lawful Activities
6 McLaughlin

1 M/V "Virginia G"
2 Roach; Smith
3 Honniball (A)

دادخواست نهایی ثبت شده از سوی دولت پاناما نزد ایتلوس، خالی از هرگونه اشاره‌ای به ماده ۹۲ کنوانسیون مונته‌گوبی بوده است. فلذا بررسی این امر که آیا در این مورد تخلفی نسبت به این ماده از سوی دولت ایتالیا سرزده یا خیر، اساساً نه بخشی از ادعای پاناما را تشکیل می‌دهد و نه در حیطه صلاحیتی دیوان قرار دارد (رأی نورستار^۲، ۲۰۱۹، پاراگراف‌های ۱۳۵-۱۳۸). با این حال، دیوان به درستی ماده ۹۲ و اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم مندرج در آن را به عنوان بخشی از قانون قابل اجرا در زمینه تفسیر و اعمال ماده ۸۷ همین کنوانسیون در نظر گرفته و مورد استفاده قرار داد. در حقیقت می‌توان گفت اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم کشتی، یکی از عناصر ذاتی اصل آزادی کشتیرانی در آب‌های آزاد، مندرج در ماده ۸۷، محسوب می‌گردد (رأی نورستار^۳، ۲۰۱۹، پاراگراف‌های ۲۱۶-۲۱۸ و ۲۲۵). این همان نتیجه‌گیری است که با ماده (۱) ۲۹۹ کنوانسیون مورد بحث در خصوص قانون قابل اجرا و رابطه بین مواد ۸۷ و ۹۲ در تطابق کامل قرار دارد (پرولب^۴، ۲۰۱۷: ۱۵).

از آنجائی که صلاحیت دیوان مربوط به ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاهای بوده، انتظار می‌رفت تفسیری کاملاً منسجم و غیرقابل مناقشه از صلاحیت‌های قضایی انحصاری دولت صاحب پرچم اتخاذ نماید. دلیل این امر آن است که دیوان ممکن است به عنوان قانون قابل اجرا به ماده ۹۲ کنوانسیون متوسل شود، اما این به معنای گسترش صلاحیت دیوان به تفسیر و استفاده از ماده ۹۲ نخواهد بود (رأی نورستار^۵، ۲۰۱۶، پاراگراف‌های ۱۳۶-۱۳۸). با این حال، علیرغم بحث و جدال در ادبیات و رویه قضائی بین‌المللی در خصوص اینکه آیا صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم فراتر از صلاحیت اجرایی قانون است یا خیر، دیوان با تعمیم ماده ۹۲ به صلاحیت قانونی، به سادگی اظهار داشت: «این اصل نه تنها اعمال صلاحیت اجرایی در دریاهای آزاد توسط کشورهای غیر از کشور صاحب پرچم بلکه گسترش صلاحیت قانونی آن‌ها را به فعالیت‌های قانونی که توسط کشتی‌های خارجی در دریاهای آزاد انجام می‌شود نیز منع می‌کند» (رأی نورستار^۶، ۲۰۱۶، پاراگراف ۲۲۵). این در حالی است که ارائه چنین تفسیر موسعی از مفاد ماده ۹۲ کنوانسیون نه تنها در رویه قضائی، بلکه در رویه دولت‌ها و معاهدات انعقاد یافته بعدی نیز بی‌سابقه بوده است. علاوه بر این، برخی معتقدند، تعمیم صلاحیت قضائی دول غیر صاحب پرچم به کشتی-

شرح کدگذاری نموده‌اند: "کشتی‌ها فقط باید تحت پرچم یک کشور حرکت کنند و به استثنای موارد خاصی که در معاهدات بین‌المللی یا این کنوانسیون به صراحت پیش‌بینی شده‌اند، در قلمرو دریای آزاد مشمول صلاحیت انحصاری همان دولت خواهند بود."

صلاحیت و کنترل دولت صاحب پرچم شامل امور اداری، فنی و اجتماعی کشتی حامل پرچم است. تضمین ایمنی کشتی در دریا بر عهده دولت صاحب پرچم بوده که با نظارت بر فرایند ساخت، تجهیزات و قابلیت دریانوردی آن شروع می‌شود و با اداره کشتی، شرایط کاری و آموزش خدمه استمرار می‌یابد و با استفاده از علائم، حفظ ارتباطات و جلوگیری از تصادفات تکمیل می‌شود (صالحی، ۱۳۹۹: ۲۹۷).

به موجب اصل صلاحیت قضائی دولت صاحب پرچم^۱: «به جز در موارد استثنایی، کشتی‌ها در دریای آزاد تحت صلاحیت قضائی دولتی قرار دارند که به آن‌ها اجازه داده است تا در لوای پرچم آن به دریانوردی بپردازند. پایه این صلاحیت در این قاعده حقوق بین‌الملل یافت می‌شود که هیچ دولتی نمی‌تواند به اعمال حاکمیت خود بر دریای آزاد و یا قسمتی از آن بپردازد و همچنین بر لزوم ایجاد نظم و احتراز از هرج و مرج و بی‌قانونی در دریای آزاد متکی است. بر طبق این اصل، رسیدگی کیفری یا انتظامی اعمال کارکنان کشتی که در جریان وقوع تصادف و دیگر حوادث دریانوردی در دریای آزاد اتفاق می‌افتد با مقامات اداری یا قضائی دولت صاحب پرچم و دولت متبوع خدمه خواهد بود. این قاعده در کنوانسیون ۱۹۵۲ بروکسل در مورد متحدالشکل کردن برخی از قوانین مربوط به صلاحیت کیفری در مسائل مربوط به تصادف و دیگر حوادث دریانوردی مورد تأیید قرار گرفت و در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در خصوص دریای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای نیز تکرار گردید. قاعده مذکور همچنین موجب تغییر رأی دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی در قضیه لوتوس ۱۹۲۷ که مورد انتقاد بسیاری قرار گرفته بود، گردید. این قاعده مجدداً به تأیید و تثبیت این اصل کلی حقوق بین‌الملل که "کشتی‌ها در دریای آزاد تحت حاکمیت هیچ دولتی به جز دولت صاحب پرچم نمی‌باشند" پرداخت. ریشه این اصل در این است که با توجه به مسئولیت دولت صاحب پرچم نسبت به ایمنی کشتی، صلاحیتش بر صلاحیت دولت متبوع خدمه کشتی رجحان می‌یابد» (تقی‌زاده انصاری، ۱۳۹۴: ۹۸).

2 Norstar Judgement
3 Norstar Judgement
4 ProelB
5 Norstar Judgement
6 Norstar Judgement

1 Flag- state Jurisdiction

نورستار ۴، ۲۰۱۹، پاراگراف ۱۵۳). دیوان همین استدلال را در مورد تعمیم قانون ایتالیا اعمال کرد تا نتیجه بگیرد که ماده ۸۷ قابل اجرا بوده و البته مورد نقض قرار گرفته است (رأی نورستار ۵، ۲۰۱۹، پاراگراف ۲۲۶). در حقیقت، دیوان با اشاره به تمدید فرابخشی قانون و سپس عدم ورود به تجزیه و تحلیل کفایت هر یک از حوزه‌های قضایی، به طرز خطرناکی به این پیشنهاد نزدیک شده است که هرگونه اثر برون مرزی ثابت شده برای نقض ماده ۸۷ کنوانسیون کافی است.

نتیجه‌گیری

اکنون که بیش از ۲۰ سال از تأسیس دیوان بین‌المللی حقوق دریاها به موجب کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل می‌گذرد، این دیوان در میان موجی از انتقادات به تشکیل آن و عقاید صاحب‌نظرانی که آن را چون سارقی می‌دانستند که نیمی از پرونده‌های دیوان بین‌المللی دادگستری را به یغما برده است و به اتهام ایجاد خدشه در رویه قضایی یکپارچه بین‌المللی حکم به برچیده شدن آن صادر می‌نمودند، بیش از نیمی از اختلافات بین‌المللی مربوط به حقوق دریاها را حل و فصل نموده و به کار کامل خود ادامه می‌دهد. بنابراین به نظر می‌رسد زمان ایده‌آلی برای بررسی دقیق‌تر عملکرد و صلاحیت این نهاد بین‌المللی است.

نوشتاری که گذشت، شرح مختصری از برخی از مهم‌ترین ابعاد حقوقی رأی دیوان در قضیه نورستار بود که در سال ۲۰۱۹ از سوی این نهاد بین‌المللی صادر گردیده و به اصول اساسی حقوق بین‌الملل دریاها اعتباری دوباره بخشید. حکم نورستار تصریح می‌کند که نقض آزادی دریانوردی، یا در واقع هر آزادی دیگری در دریای آزاد، ممکن است ناشی از اقدامات دولت غیر صاحب پرچم در مورد رفتار کشتی‌های خارجی در چنین آب‌هایی باشد؛ در منطقه انحصاری اقتصادی نیز همین امر وجود دارد.

هر چند، متأسفانه، بحث دیوان درباره استثنائات این قاعده به موضوع صلاحیت قضایی در حقوق بین‌الملل عرفی اشاره‌ای نداشته است. بعلاوه، دیوان از یک تفسیر بیش از حد گسترده و غیرضروری - از ماده ۹۲ برای حمایت از نتیجه‌گیری خود استفاده می‌نماید. سرانجام، دیوان با استفاده از تفسیر خود از آزادی دریانوردی، تجزیه و تحلیل دقیقی در خصوص این پرسش که آیا تعمیم فراسرزمینی قانون ایتالیا بر مبنای یک صلاحیت قضایی برای نقض ماده ۸۷ کنوانسیون کافی بوده است یا خیر، ارائه نمی‌دهد.

های واقع در آب‌های آزاد، به شدت در رویه دولت‌ها رو به گسترش می‌باشد. در حوزه شیلات، قوانین مختلف دولت بندری صلاحیت قضایی عینی را اعمال می‌کند که لزوماً رفتار خارج از خاک کشتی - های خارجی را به عنوان یک عنصر اساسی در بر می‌گیرد. این اصل همچنین، به دولت اجازه می‌دهد تا رفتار اتباع خود را در کشتی‌های خارجی در دریای آزاد تنظیم کند. به عبارت دیگر، در حالی که بر اساس رویه قضایی دیوان، افراد بخشی از "واحد" مرتبط با حقوق یک کشور صاحب پرچم هستند (رأی ویرجینیا جی ۱، ۲۰۱۴، پاراگراف‌های ۱۲۶-۱۲۷)، بسیاری از سازمان‌های منطقه‌ای مدیریت شیلات صلاحیت قانونی را برای اتباع به دولت صاحب پرچم اعطا می‌نمایند. به عنوان مثال می‌توان به ماده (۵) ۲۳ کنوانسیون حفاظت و مدیریت ذخایر مهاجر ماهی در اقیانوس آرام و مرکزی و اقدامات حفاظت و مدیریت توافقنامه شیلات اقیانوس هند جنوبی، کمیسیون حفاظت از منابع زنده دریایی قطب جنوب و سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای اقیانوس آرام جنوبی اشاره داشت.

رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در قضیه نورستار از جایگاه وثیقی در تعریف و شفاف‌سازی دامنه قاعده صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم برخوردار می‌باشد. این حکم نشان می‌دهد که به موجب اصل آزادی دریا، به معنای عدم وجود هیچگونه حاکمیت سرزمینی در دریاهای آزاد، هیچ دولتی نمی‌تواند هیچ نوع صلاحیت قضایی را نسبت به کشتی‌های خارجی اعمال نماید (رأی لوتوس ۲، ۱۹۲۷، پاراگراف ۲۵). بر خلاف استدلال ایتالیا، حتی در صورت اجرای قانون در آب‌های داخلی، ماده ۸۷ همچنان قابل اجرا است و اگر یک کشور قوانین کیفری و گمرکی خود را به طور فوق‌العاده‌ای به فعالیت کشتی‌های خارجی در دریای آزاد گسترش دهد و آن‌ها را جرم تلقی کند، اقدامات نیروهای امنیتی آن قابل نقض است. بنابراین، دیوان تشخیص می‌دهد که بند ۱ ماده ۸۷ کنوانسیون در پرونده فعلی قابل اجرا بوده و ایتالیا با گسترش قوانین کیفری و گمرکی خود در دریاهای آزاد، با صدور فرمان توقیف و درخواست از مقامات اسپانیایی برای اجرای آن - کاری که متعاقباً انجام دادند - آزادی ناوبری را که پاناما به عنوان کشور صاحب پرچم "نورستار" از آن برخوردار بود، نقض نموده است (رأی نورستار ۲، ۲۰۱۹، پاراگراف ۲۲۶). ماده ۸۷ کنوانسیون زمانی از "قابلیت اجرا" برخوردار می‌گردد که عناصر لازم برای اعمال صلاحیت خارج از سرزمین ثابت شود؛ چراکه این ماده مربوط به هر دو مورد اعمال برون مرزی و اجرای خارج از سرزمین قوانین دول غیر صاحب پرچم است (رأی

4 Norstar Judgement
5 Norstar Judgement

1 M / V "Virginia G"
2 S.S. "Lotus" Judgement
3 Norstar Judgement

- [۳] حسینی، سیدمحمد (۱۳۹۳)، رضایی بودن صلاحیت دیوان بین‌المللی دادگستری: چالش‌ها و محدودیت‌ها، فصلنامه علمی مطالعات بین‌المللی پلیس، (۵)، ۲۰، صص ۱۱۳-۱۳۴.
- [۴] ذاکریان، مهدی (۱۳۹۹) واکنش قانونی به زور محتمل در روابط بین‌الملل، فصلنامه علمی مطالعات بین‌المللی پلیس، (۴۴)، ۱۱، صص ۱۱۴-۱۳۵.
- [۵] صالحی، جواد (۱۳۹۹) آزادی دریاهای آزاد در تقابل با اعمال صلاحیت دولت ساحلی با اتکا به پرونده نوراستار در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۶۳، صص ۲۸۳-۳۸۰.
- [۶] ضیائی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۸۶). حقوق بین‌الملل عمومی، چاپ بیست و هشتم، تهران، گنج دانش.
- [۷] عرفانی، محمود؛ حیدرزاده، نسرين (۱۳۹۳)، اصل آزادی دریاهای و بررسی صلاحیت کشورها در امور امنیتی-نظامی، فصلنامه علمی مطالعات بین‌المللی پلیس، (۵)، ۱۷، صص ۱۰۹-۱۲۰.
- [۸] میرعباسی، سید باقر؛ سادات میدانی، سید حسین (۱۳۹۳). دادرسی‌های دیوان بین‌المللی دادگستری در تئوری و عمل، جلد اول، چاپ پنجم، تهران، جنگل.
- [۹] والاس، ربکا (۱۳۹۰). حقوق بین‌الملل، ترجمه سید قاسم زمانی، چاپ سوم، تهران: شهر دانش.
- [10] Forti Mirko (2017) International Tribunal for the Law of the Sea, Case 25 the M/V “Norstar” (Panama v Italy), a Brief Commentary on the Judgment on Preliminary Objections, Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy, Vol.2, pp. 182-186.
- [11] Honniball, Arron N, (A) (2020), Freedom of Navigation Following the M/V “Norstar” Case, Available Online at: <https://site.uit.no>, Date of Release: 04/06/2019, Accessed: 2020.
- [12] Honniball, Arron N, (B) (2019), Extraterritorial Port State Measures: The basis and limits of unilateral port state jurisdiction to combat illegal, unreported and unregulated fishing, Utrecht University Repository, Vol. 19, pp. 159-179.
- [13] International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), the M/V “NORSTAR” CASE (PANAMA v. ITALY), No. 25, [JUDGMENT] 10 April 2019.
- [14] International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), M/V “Louisa” (Saint Vincent and the Grenadines v. Kingdom of Spain), No. 18, [JUDGMENT], 28 May 2013.
- [15] International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), the M/V “NORSTAR” Case (PANAMA v.

این حکم تفسیر مفصلی از ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاهای در مورد آزادی دریای آزاد ارائه می‌دهد که ممکن است بر اعمال صلاحیت دولت ساحلی در آینده تأثیر بسزایی بگذارد. با وضع منع عمومی اعمال صلاحیت دولت ساحلی بر فعالیت‌های کشتی‌های خارجی در دریاهای آزاد، این حکم سایه‌ای را بر اعمال صلاحیت دولت ساحلی بر شناورهای خارجی درگیر در جرائمی که به طور جزئی یا کامل در قلمرو یک دولت انجام شده‌اند، ایجاد می‌کند.

در نهایت می‌توان گفت، با در نظر داشتن این امر که رویه دیوان با وجود ابهامات خاص، به تدریج در حال تبدیل شدن به یک ارزش ثابت در نظام حل و فصل اختلافات بین‌المللی است، این امکان وجود دارد که فرصتی برای دیوان یا دادگاه داوری پیش‌بینی‌شده در ضمیمه هفتم فراهم شود تا چنین مواردی را در دادرسی‌های آتی مورد بحث و مذاکره قرار دهند. در تاریخ ۲۱ مه ۲۰۱۹ سوئیس با درخواست تجویز اقدامات موقت در اختلاف با نیجریه در مورد کشتی "سن پدريو"، خدمه و محموله آن، باب دادرسی تازه‌ای را نزد دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای آغاز نموده است. در درخواست اقدام موقت سوئیس در این پرونده که با شماره ۲۷ در دفتر دیوان مورد ثبت قرار گرفته است، به دادگاه داوری ضمیمه هفتم ارسال گردیده است. کشتی مورد بحث که با پرچم دولت سوئیس درحال عبور از منطقه انحصاری اقتصادی نیجریه بود، توسط دولت اخیر به توقیف درآمده است. اکنون پرسش اینجاست که آیا رویکرد دیوان نسبت به آزادی دریانوردی و صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم در این قضیه نیز همچون قضیه نورستار مطلق بوده و دیوان تفسیر موسع از مواد کنوانسیون حقوق دریاهای را در این قضیه نیز به مدد خواهد گرفت یا رویکرد متفاوت و متضادی اتخاذ خواهد نمود. که البته این رویکرد فارغ از مساعدت دیوان در توسعه و پیشرفت حقوق دریاهای می‌تواند برای منافع کشورها از جمله ایران که تعاملات و تجارت دریایی گسترده داشته و خواهند داشت؛ نیز قابل تأمل باشد.

منابع

- [۱] پوربافرانی، حسن؛ احمدی، اصغر (۱۳۹۴) اعتبار قانون و حکم کیفری خارجی در حقوق جزای بین‌الملل، فصلنامه علمی مطالعات بین‌المللی پلیس، (۲۱)، ۶، صص ۱۰۱-۱۱۵.
- [۲] تقی‌زاده انصاری، مصطفی (۱۳۹۴). ترمینولوژی حقوق بین‌الملل، چاپ اول، تهران، خرسندی.

- ITALY), No. 25, [PRELIMINARY OBJECTIONS], 4 NOVEMBER 2016.
- [16] International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), the M/V "Virginia G" Case (Panama/Guinea-Bissau), No. 19, [Judgment], 14 April 2014.
- [17] International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), the "ARA Libertad" Case (Argentina v. Ghana), No. 20, [Order], 15 December 2012.
- [18] International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), the M/V "SAIGA" Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), No. 2, [Judgment], 1 July 1999.
- [19] ITLOS, (2020) Tribunal for the Law of the Sea Institution of contentious proceedings, Available Online at: <https://www.itlos.org>, Accessed: 2020, pp. 1-18.
- [20] Li, Haomei (2020) Coastal State Jurisdiction in the "Norstar" Case at the ITLOS, 19 Chinese Journal of International Law, pp. 177-182.
- [21] McLaughlin, Rob (2016) Authorizations for Maritime Law Enforcement Operations, International Review of the Red Cross, 98(2), pp. 465-490.
- [22] Permanent Court of International Justice (PCIJ), the Case of the S. S. "Lotus"(FRANCE V. TURKEY), 1927.
- [23] Proelß, Alexander (2017). The United Nations Convention on the Law of the Sea, First Edition, UK, Beck/Hart.
- [24] Roach, J. Ashley; Smith, Robert W (2012). Excessive Maritime Claims, Third Edition, Publications on Ocean Development, Volume: 73.
- [25] Van Ho, Tara (2020) THE MV "NORSTAR" CASE, the American Journal of International Law, 114 (1), pp. 116-123.

AUTHOR(S) BIOSKETCHES

Tohidi , A. R., Professor of Public International Law, Faculty of Law, Qom University, Qom, Iran

✉ legalofice@gmail.com

ORCID:0000-0002-3852-0920

Zandi , R., PhD student in International Law, Qom University, Qom, Iran

✉ r.z.judge94@gmail.com

 ID

این قسمت توسط نشریه تکمیل می‌گردد:

HOW TO CITE THIS ARTICLE



[Dor:20.1001.1.15621057.1401.13.51.7.0](https://doi.org/10.252547/joc.13.51.7)

 [http://doi.org/ 10.252547/joc.13.51.7](http://doi.org/10.252547/joc.13.51.7)

 <http://joc.inio.ac.ir/article-1-1679-fa.html>

 [https://orcid.org/ 0000-0002-3852-0920](https://orcid.org/0000-0002-3852-0920)

COPYRIGHTS

©2021 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.

