



Available Online: <http://jmst.kmsu.ac.ir>

Original Article



## Examining the international state responsibility for the warship's crew crimes in foreign ports

Ebrahim Sanadgol

Senior navigation and maritime operations expert, Imam Khomeini University of Marine Sciences, Nowshahr, Nowshahr, Iran.

\* Corresponding Author E-mail: [e.sanadgol@iknsu.ac.ir](mailto:e.sanadgol@iknsu.ac.ir)

Received: 2 January 2024

Revise Date: 20 January 2024

Accepted: 26 June 2024

DOI: 10.22113/JMST.2024.431447.2565

### ABSTRACT

The aim of this article is to examine the responsibility of the flag state for crimes committed by warship's crews in foreign ports and differentiate between crimes committed by crews inside and outside the ship due to official and unofficial duties. Is the state responsible for crimes committed by crews in its official capacity in foreign ports, or for crew crimes in unofficial duties? Many legal experts consider a warship as a manifestation of the authority and floating territory of the flag state, attributing the actions of its crews to the state. The framework of international responsibility considers the actions of state employees and groups affiliated with the state as state actions, holding the state internationally responsible for crimes committed by this category of individuals under certain circumstances. International judicial practice and opinions from international courts support the notion that the state is responsible for crimes committed by its crews, including members of the armed forces, especially naval crews. If a crime occurs outside the warship stationed in a port or if the effects of a committed crime extend beyond the ship, the state is responsible for crimes committed by its naval crews in foreign ports, whether these crimes are due to official or unofficial duties. The only difference in state responsibilities lies in the method of compensation and how the state is held accountable towards the affected state and the international community. This article aims to investigate the international responsibility of the state for crimes committed by naval crews in foreign ports due to official and unofficial duties inside and outside the ship, using a descriptive method and library sources. This article seeks to analyze descriptively how the state's international responsibility for the crimes of warship crews in foreign ports as a result of formal and informal duties.

**Keywords:** flag state, warship, warship's crew crimes inside of the ship, warship's crew crimes outside of the ship, international state's responsibility.

### 1. INTRODUCTION

If a warship intentionally or unintentionally violates the rules related to health, immigration, environmental issues, or the laws related to public order of the receiving country when entering the territorial and internal waters of the host country, then in fact the current act or omission has escaped from him. which can be the origin of a secondary obligation called responsibility for the respective government in front of the affected,

#### Copyrights:

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted Journal of Marine Science and Technology. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



government or if it seizes or destroys a ship in the high seas without a court-friendly reason, then in fact it has done what is considered a violation of an obligation and The origin of responsibility will be for the flag-owning government, and the government belonging to this warship is responsible to the international community and the affected government and must be held accountable, even if the warship has violated its duties and power (Divsalar, 2012).

## **2. MATERIALS AND METHODS**

This article uses the descriptive and analytical method and follows a systematic, objective and quantitative description of the content, and by describing and evaluating the documents and events, it examines the dimensions of the state's responsibility for the crimes committed by warships (vessels) employees in foreign ports. The method of collecting library information is the use of authentic articles, books and websites related to the research topic, which have been collected and classified by means of data collection and analyzed by the author after evaluation and verification.

## **3. RESULTS**

The wrongful act of a warship employee, who is considered an employee of the flag state, if it is outside of his official duties, cannot be attributed to the government and is not considered a violation of an international obligation, because this person is an ordinary person and his act is also a violation of an international obligation. It is not considered, and none of the two clauses of Article 2 of the state's responsibility plan, i.e. the ability to be assigned to the government and the violation of the state's international obligation, are not included. It cannot be attributed to the government, because the guilty person did not commit a mistake in his official capacity as a government employee, and as an ordinary person, he committed a mistake that had nothing to do with his duty, and his action is not a violation of an international obligation, because the act of an ordinary person cannot cause Violation of international obligations, because a person is not subject to international law, so this person will only be responsible for his personal mistake as an ordinary person, and in case of loss and damage to other people, only the employee himself is responsible for compensation. and the government that owns the flag of the ship will not bear any responsibility for the wrongful act of such a person, and it goes without saying that in such cases it is not an international issue, because usually the people who are inside a ship are all nationals of the same country and the law governing their relations is the same (Sanadgol, 2014).

The cases in which the international responsibility of a state based on the omission of a verb is cited are as numerous as the cases of responsibility based on positive verbs, and there is no difference between the two; For example, the International Court of Justice ruled in the case of "Corfu channel" that it is sufficient for Albania to be held responsible if that state knew or should have known about the presence of mines in its territorial waters, and in this case third countries have no He had not given a warning (Ebrahimgol, 2022).

## **4. DISCUSSION AND CONCLUSION**

The issue of the government's international responsibility for employee crimes is one of the most important issues and challenges for governments. Governments are always held responsible for the crimes of their employees who act as government representatives based on custom and international laws and conventions. States shall be liable for the crimes committed by the personnel of warships, whether such crimes are committed in the course of the official duties of the crew or outside of their official duties. If the crimes committed are due to official duties, the responsibility of the government is direct and the government is responsible for compensation, but if the crimes committed outside the official duties of the employees and due to the negligence and laziness of the employees, the responsibility of the government will be indirect and the government He can reduce his responsibility by some actions such as punishing the perpetrator or handing him over to the authorities of the injured government for punishment.

## **REFERENCES**

- Ebrahimgol, A., 2022. *International state Responsibility*. Shahr Danesh Publications. (In Persian).  
Divsalar, M., 2012. Examining the international responsibility of the Iranian state in the case of blocking the Strait of Hormuz. Ms.c thesis, *Chalous Azad University*, Iran. (In Persian)  
Sanadgol, E., 2014. Responsibility of the flag state for warship's crew crimes in foreign ports in international law viewpoint, Ms.c thesis, *Chalous Azad University*, Iran. (In Persian).



مقاله پژوهشی

Available Online: <http://jmst.kmsu.ac.ir>



## بررسی مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در قبال جرایم کارکنان کشتی جنگی در بنادر خارجی

ابراهیم سندگل

کارشناس ارشد ناوبری و عملیات دریایی و حقوق بین‌الملل، دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، نوشهر، ایران.

\* نویسنده مسئول، پست الکترونیک: [e.sanadgol@iknsu.ac.ir](mailto:e.sanadgol@iknsu.ac.ir)

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۴/۰۶

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۱۰/۳۰

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۰/۱۲

شناسه دیجیتال (DOI): 10.22113/JMST.2024.431447.2565

### چکیده

هدف مقاله حاضر بررسی مسئولیت دولت صاحب پرچم در قبال جرایم ارتكابی کارکنان ناو، در بندر خارجی و تفکیک بین جرایم ارتكابی توسط کارکنان در داخل و خارج از ناو در اثر وظایف رسمی و غیر رسمی است. آیا دولت در قبال جرایم ارتكابی کارکنان در اثر وظایف رسمی خود در بنادر خارجی مسئول است یا در قبال جرایم ارتكابی کارکنان در اثر وظایف غیر رسمی؟ بسیاری از حقوق‌دانان، ناو را مظهر اقتدار و قلمرو شناور دولت صاحب پرچم دانسته و اعمال کارکنان آن را قابل انتساب به دولت می‌دانند. طرح مسئولیت بین‌المللی دولت، اعمال کارکنان و گروه‌های منتسب به دولت را اعمال دولت تلقی نموده و مسئولیت بین‌المللی دولت را در قبال جرایم این دسته از افراد در شرایطی محرز دانسته است. رویه قضایی بین‌المللی و آراء صادره از محاکم بین‌المللی نیز موید این مطلب است که دولت در قبال جرایم کارکنان و افراد منتسب به خود از جمله اعضای نیروهای مسلح و به ویژه کارکنان ناوهای خویش مسئول است. در صورتیکه جرم در بیرون از ناو مستقر در بندر حادث شود و یا اثرات جرم ارتكابی در داخل ناو، به بیرون آن سرایت کند، دولت در قبال جرایم کارکنان ناو جنگی خود در بندر خارجی مسئول است، خواه این جرایم در اثر وظایف رسمی کارکنان باشد، خواه در اثر وظایف غیر رسمی. تنها تفاوت مسئولیت دولت‌ها در شیوه جبران و نحوه پاسخگویی دولت در قبال دولت زیان‌دیده و جامعه بین‌المللی است. این مقاله در صدد است تا به روش توصیفی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای چگونگی مسئولیت بین‌المللی دولت در قبال جرایم کارکنان کشتی جنگی در بنادر خارجی در اثر وظایف رسمی و غیر رسمی در داخل و خارج از ناو را مورد بررسی قرار دهد.

**واژگان کلیدی:** دولت صاحب پرچم، کشتی جنگی، جرایم کارکنان در داخل ناو، جرایم کارکنان در خارج از ناو، مسئولیت بین‌المللی دولت.

### ۱- مقدمه

دولت زمانی ایجاد می‌شود که این دولت با فعل یا ترک فعل خود، تعهداتش براساس قاعده‌ای از حقوق بین‌الملل را نقض کند. از آنجا که دولت‌ها اشخاص حقوقی‌اند، این سوال مطرح می‌گردد که اعمال چه کسانی به عنوان اعمال دولت تلقی می‌شود تا در صورت غیرقانونی بودن، جرم دولت محسوب گردد. از جمله سازمان‌های مهم تحت امر هر دولت، نیروهای مسلح و بویژه نیروی دریایی و کشتی‌های جنگی (ناوهای) آن است که اعمال کارکنانش می‌تواند قابل انتساب

موضوع مسئولیت بین‌المللی دولت از موضوعاتی است که سالهاست در مجامع بین‌المللی مورد بحث و تبادل نظر قرار می‌گیرد. این موضوع جزء مباحث پیچیده و مهمی است که امروزه به عنوان اصول کلی حقوق بین‌الملل عام مطرح هستند و دامنه آن‌ها نیز بسیار گسترش یافته است، به نحوی که از دکتترین مسئولیت دولت‌ها برای ترویج قواعد عام حقوق بشر نیز استفاده می‌شود. مسئولیت برای یک

#### Copyrights:

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted Journal of Marine Science and Technology. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



فعل‌هایی که مشروع شناخته شوند، برای دولت مسئولیت ایجاد نمی‌کنند (Divsalar, 2012).

دانشمندان حقوق بین‌الملل در مورد مبنا و منشا مسئولیت بین‌المللی نظریات متفاوتی ابراز داشته‌اند. یکی از این نظریات، نظریه خطا یا مسئولیت ذهنی و دیگری نظریه خطری یا مسئولیت عینی است.

ممکن است تصور شود که دولت به عنوان شخص برخوردار از حاکمیت و مصونیت، هیچ‌گونه مسئولیت حقوقی بر عهده ندارد. در صحنه بین‌المللی، مسئولیت با هر دولت به عنوان تابع حقوق بین‌الملل پیوندی ناگسستگی دارد، بنابراین هر زمان که قواعد حقوق بین‌الملل به علت فعل یا ترک فعل نقض گردد، خود به خود رابطه حقوقی جدیدی به وجود می‌آید. این رابطه میان دولتی که می‌توان فعل یا ترک فعل را به آن نسبت داد و طرف لطمه دیده از نقض تعهد برقرار می‌شود. براساس این رابطه هرگاه دولتی به خاطر ارتکاب عملی خلاف قواعد حقوق بین‌الملل علیه دولت دیگر مقصر شناخته شود، از نظر حقوق بین‌الملل مسئول است. طرفداران نظریه تقصیر معتقدند، خواهان باید اثبات کند که ضرری از جانب خواننده به او وارد شده است و بار اثبات گناه بر دوش خواهان است. در واقع اگر فعل یا ترک فعلی که خلاف قوانین بین‌المللی و قوانین داخلی دولت پذیرنده باشد، توسط کارکنان کشتی جنگی در بندر خارجی صورت نپذیرد، یا دولت صدمه دیده نتواند وقوع چنین جرمی را اثبات نماید، طبق نظریه خطا مسئولیتی برای دولت صاحب پرچم کشتی جنگی متصور نخواهد بود. اما اگر عملی ناقض قوانین و تعهدات، توسط کارکنان ناو مهمان انجام شده و توسط دولت صدمه دیده اثبات شود، دولت متبوع کشتی جنگی مسئول عمل و اقدام خلاف کارکنان ناوش خواهد بود و باید اقدامات لازم در خصوص کسب رضایت دولت زیان دیده و یا اتباع متضررش را به عمل آورد. اما مسئولیت بین‌المللی باید بر پایه‌ای پیریزی گردد تا هیچ یک از تابعان حقوق بین‌الملل نتوانند با توسل به عنصر خطا و عدم اثبات آن از زیر بار مسئولیت شانه خالی کنند. بنابراین مبنای مسئولیت بین‌المللی را باید در نظریه جدید تحت عنوان "نظریه خطر" یا "نظریه عینی" جستجو کرد که طبق آن هرگونه تخلف و قصور نسبت به یک قاعده حقوق بین‌الملل (عرفی یا معاهده‌ای) موجب مسئولیت بین‌المللی می‌گردد (خواه متضمن عنصر خطا باشد یا نباشد).

به‌طور مثال اگر یک کشتی تجاری در دریای آزاد در اثر تفتیش بی‌نتیجه یک کشتی جنگی در دریا متوقف شود و در اثر این توقف و تفتیش، کشتی مورد نظر در زمان مشخص شده به بندر مقصد نرسد، دولت متبوع کشتی جنگی بازرسی کننده مسئول جبران خسارت ناشی از تفتیش بی‌نتیجه کشتی جنگی‌اش خواهد بود. همانطور که ملاحظه می‌گردد، در این مورد کشتی جنگی عملی خطا یا خلاف انجام نداده است، یعنی وظایف قانونی خود را در قالب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای به انجام رسانده است، لذا حتی اگر هم خطایی از جانب کارکنان کشتی جنگی گفته شده سر نزند،

به دولت باشد. ورود کشتی جنگی به بنادر یک کشور بیگانه، اگر نشانه جنگ و اعمال زور نباشد، نشان‌دهنده سطح عالی مناسبات سیاسی است. ناو در حقیقت نماینده حاکمیت دولت صاحب پرچم است و کارکنان آن باید در حکم سفیران صلح و دوستی باشند؛ اما گاهی اتفاق می‌افتد که این سفیران دوستی، خواسته یا ناخواسته مرتکب اعمالی در قلمرو میزبان می‌شوند که در قانون کشور میزبان و در حقوق بین‌الملل جرم تلقی می‌شود و نظم عمومی و حاکمیت و اقتدار میزبان را خدشه دار می‌کند.

مسئولیت بین‌المللی یکی از مهم‌ترین و اساسی‌ترین نهادهای حقوقی بین‌المللی است، زیرا اصولاً هرگونه تعهد حقوقی بین‌المللی که از سوی تابعان فعال حقوق بین‌الملل نادیده انگاشته و نقض شود، بلافاصله موضوع مسئولیت بین‌المللی تابعان را پیش می‌آورد. فرهنگ واژه‌های حقوق بین‌الملل برای مسئولیت بین‌المللی این تعریف را ارائه می‌دهد: مسئولیت بین‌المللی، تکلیفی است که به موجب قواعد حقوق بین‌الملل به یک دولت تحمیل می‌گردد تا خسارتی را که در نتیجه نقض قواعد حقوق بین‌الملل به دولت دیگر وارد کرده است؛ جبران کند (Divsalar, 2012).

منشاء مسئولیت بین‌المللی فعل و ترک فعل‌هایی است که موجب نقض تعهدات بین‌المللی یا سبب وارد آوردن خسارت به شخص یا دولت دیگر می‌شوند (Divsalar, 2012).

مسئولیت در مفهوم عام مبتنی بر غفلت، تقصیر یا ترک ارادی تعهد می‌باشد. مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در حقوق بین‌الملل، تقریباً از این اصول و قواعد نشأت می‌گیرد. دولت‌ها در صورت عدم انجام تکالیف بین‌المللی، مسئولیت بین‌المللی خواهند داشت؛ مثلاً اگر قراردادی را نقض کنند، اگر به تمامیت ارضی کشوری تجاوز کنند، اگر نیروی نظامی بر علیه دولت دیگری به کار ببرند، اگر به نماینده سیاسی یک کشور خارجی صدمه بزنند و ... ، مسئولیت بین‌المللی آنها مطرح خواهد شد (Pour Noori, 2004).

اگر یک کشتی جنگی هنگام ورود به آب‌های سرزمینی و داخلی کشور میزبان، قواعد مربوط به مسائل بهداشتی، مهاجرتی، زیست محیطی و یا قوانین مربوط به نظم عمومی کشور پذیرنده را عمداً یا سهواً نقض کند، در واقع فعل یا ترک فعلی از او سر زده است که می‌تواند منشاء یک تعهد ثانویه بنام مسئولیت برای دولت متبوعش در مقابل دولت متضرر باشد و یا اگر در دریای آزاد بدون دلیل محکمه پسند اقدام به توقیف و یا انهدام یک کشتی نماید، در واقع فعلی را انجام داده است که نقض یک تعهد محسوب می‌شود و منشاء ایجاد مسئولیت برای دولت صاحب پرچم خواهد بود و دولت متبوع این کشتی جنگی در قبال جامعه بین‌المللی و دولت متضرر مسئولیت داشته و باید جوابگو باشد، حتی اگر کشتی جنگی از وظایف و اختیاراتش تخطی کرده باشد. از نظر حقوق بین‌الملل فعل یا ترک

### ۳. نتایج

فعل و ترک فعل ارگان‌هایی مانند ارتش، پلیس و سازمان‌های درگیر در دولت، منسوب به دولت است. افعال ارگان‌های فوق، افعال دولت محسوب می‌شوند؛ حتی اگر خارج از حوزه مسئولیت‌شان عمل کرده باشند. مثلاً چنانچه پلیس در ظرفیت پلیسی خود به تبعه خارجی صدمه بزند. دولت مسئول خواهد بود، ولو اینکه پلیس مزبور در انجام وظیفه پلیسی خود زیاده‌روی کرده باشد، بنابراین چون ارگان مذکور از جانب دولت عمل کرده، اقدام او موجب مسئولیت دولت می‌گردد و تجاوز از حدود اختیارات مامور، رافع مسئولیت دولت نمی‌باشد (ماده ۱۰ طرح مسئولیت دولت) ولی چنانچه پلیس مذکور خارج از وظایف اداری خود در یک درگیری خیابانی یک شهروند خارجی را مصدوم نماید، چون به عنوان ارگان دولت عمل نکرده است، دولت در قبال عمل او مسئولیتی ندارد.

در خصوص جرایم ارتكابی توسط کارکنان ناو در بندر خارجی، توجه به این نکته بسیار مهم و تعیین کننده است که جرایم در داخل ناو به وقوع پیوسته است یا در خارج از ناو؛ زیرا اینکه جرایم در داخل باشد یا در خارج از ناو، می‌تواند در تعیین قانون و مقام صلاحیت‌دار جهت رسیدگی و میزان و نوع مسئولیت دولت صاحب پرچم موثر باشد و بر همین اساس در این تحقیق جرایم را براساس محل وقوع، یعنی داخل یا خارج از ناو بررسی می‌کنیم.

به موجب نظریه تقصیر، مسئولیت متوجه کسی است که زیان از تقصیر او به وجود می‌آید؛ هرکسی بار گناه خود را به دوش می‌کشد؛ دولت، مسئول نقص سازمان، سوء تدبیر و نظارت ضعیف بر ساختار خود بوده و کارمند نیز پایبند خطاهای خویش است.

جرایم کارکنان در داخل ناو جنگی در اثر وظایف رسمی: خطای اداری دولت و مسئولیت ناشی از آن، هنگامی که مامور در حال انجام وظیفه است و به مناسبت آن مرتکب یک جرم می‌شود، با مفاهیمی نظیر "انتخاب بد" و عدم نظارت صحیح بر عملکرد مامور توجیه می‌گردد و خطایی غیر مستقیم به شمار می‌آید. لذا هنگامیکه یک ناو جنگی در یک بندر خارجی پهلو گرفته و متوقف است یعنی در حال انجام ماموریت است، هر جرمی که توسط کارکنان در حین انجام وظایف رسمی آنها در داخل ناو به وقوع بپیوندد در صورتی که آثاری زیانبار به دنبال داشته باشد، مسئولیت دولت صاحب پرچم را به دنبال خواهد داشت، چرا که کارکنان ناو ماموران رسمی دولت هستند و در حال انجام وظایف محوله از جانب سلسله مراتب خویش می‌باشند، لذا هرگونه تخطی و قانون شکنی توسط آنها باید به وسیله مقامات مافوق پیش‌بینی و پیش‌گیری شود و در صورتی که جرمی اتفاق بیفتد و مسئولین اقدامی در جهت پیش‌گیری از آن انجام نداده باشند، چه احتمال وقوع آن را می‌دادند و چه احتمال وقوع آن را نمی‌دادند، مقصر هستند، چرا که باید با استفاده از امکانات و با توجه به شرایط موجود احتمال می‌دادند که جرمی به وقوع می‌پیوندد و

براساس نظریه خطر دولت متبوع کشتی جنگی پاسخگوی خسارت وارده به کشتی اعم از فاسد شدن محموله و یا خسارت ناشی از دیرکرد در تحویل کالا در بندر مقصد و یا هر خسارت دیگری که ناشی از دیر رسیدن به مقصد به علت متوقف شدن توسط کشتی جنگی باشد، خواهد بود. طبق این نظریه، مسئولیت بین‌المللی، دارای خصوصیتی کاملاً عینی و غیر شخصی است که بر نظریه ضمان استوار است، عقیده ای که مفهوم شخصی خطا در آن هیچ گونه نقشی ندارد. به بیان دیگر تنها کافی است که عمل ارتكابی بر خلاف مقررات و تعهدات بین‌المللی باشد تا مسئولیت محرز گردد و دیگر تحقیق در مورد تقصیر یا عدم تقصیر مرتکب لزومی ندارد، یعنی به محض اینکه بین فعالیت‌ها و اعمال یک کشور یا یک سازمان بین‌المللی و عمل خلاف حقوق بین‌الملل رابطه علیت برقرار گردید، مسئولیت بین‌المللی ایجاد می‌شود.

### ۲. مواد و روش‌ها

این نوشتار از روش توصیفی بهره گرفته و در پی توصیف نظام مند، عینی و کمی محتوای و با توصیف و ارزیابی اسناد و وقایع، به بررسی ابعاد مسئولیت دولت در قبال جرایم کارکنان کشتی‌های جنگی (ناوها) در بندر خارجی می‌پردازد. روش گردآوری اطلاعات، کتابخانه‌ای و بصورت استفاده از مقالات معتبر، کتب و تارنماهای مرتبط با موضوع تحقیق بوده که از طریق فیش‌برداری جمع‌آوری و طبقه بندی شده‌اند و پس از سنجش و راستی‌آزمایی توسط نویسنده مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته‌اند.

ماده ۱ یک طرح مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در خصوص اعمال متخلفانه بین‌المللی (از این پس به اختصار طرح مسئولیت دولت)، اشعار می‌داد: "هر فعل متخلفانه بین‌المللی دولت، موجب مسئولیت بین‌المللی آن دولت است".

ماده ۲ دو همین طرح در خصوص عناصر فعل متخلفانه و شرایط تحقق آن اعلام می‌دارد: «فعل متخلفانه بین‌المللی دولت هنگامی محقق می‌شود که رفتاری اعم از فعل یا ترک فعل:

الف) به موجب حقوق بین‌الملل قابل انتساب به آن دولت باشد.  
ب) نقض تعهد بین‌المللی آن دولت تلقی شود (Ebrahimgol, 2022).

برای تحقق مسئولیت، باید فعل یا ترک فعل غیرقانونی قابل انتساب به دولت باشد. به عبارت دیگر، فعل باید از سوی دولت سرزده باشد، نه از سوی افراد و ارگانی که از جانب خود عمل کرده‌اند. مثلاً عدم رعایت مقررات یک معاهده از جانب مامورین دولت، "عمل دولت" محسوب می‌شود، ولی اگر عمل صادره از سوی افراد و ارگانی باشد که از جانب خود عمل می‌کند، نقض حقوق بین‌الملل مطرح نمی‌شود (Moqtadar, 2007).

مسئولیت جبران ضرر بر دوش کارمند خاالی است. یعنی اگر یکی از کارکنان ناو در داخل ناو اقدام به سرقت اموال یا ایراد ضرر و زیان به اموال شخصی دیگر کارکنان کند، در اینجا خطا یک خطای شخصی است و ارتباطی با دولت یا وظایف رسمی کارمند ندارد؛ یعنی هیچ گاه دولت صاحب پرچم شخصی را برای ایراد صدمه و زیان به اموال خود و کارکنانش استخدام نمی‌کند و این خطای کارمند جزء وظایف او نیست و هیچ ارتباطی با دولت ندارد و تنها خود فرد متخلف جوابگوی اعمالش خواهد بود و می‌بایست خسارات وارده را جبران نماید. کما اینکه از جانب سلسله مراتب فرماندهی و دولتی نیز مورد مآخذ و تنبه قرار خواهد گرفت.

عمل خلاف کارمند ناو جنگی که کارمند دولت صاحب پرچم محسوب می‌شود، در صورتی که خارج از وظایف رسمی او باشد قابل انتساب به دولت نیست و نقض تعهد بین‌المللی محسوب نمی‌شود، چون این شخص در مقام یک فرد عادی بوده و عمل او نیز نقض تعهد بین‌المللی محسوب نمی‌شود و هیچ کدام از دو بند ماده ۲ طرح مسئولیت بین‌المللی دولت یعنی قابلیت انتساب به دولت و نقض تعهد بین‌المللی دولت را شامل نمی‌شود.

نکته قابل ذکر در خصوص جرایمی که در داخل ناو جنگی مستقر در یک بندر خارجی وجود دارد این است که یکی از مصونیت‌هایی که ناو جنگی از آن برخوردار است، مصونیت قضایی است و اصولاً کشتی جنگی از قضاوت مدنی دولت ساحلی مصون است و فقط مقامات دولت صاحب پرچم صلاحیت رسیدگی به دعاوی مدنی مربوط به ناو را دارند. البته در مورد رسیدگی به دعاوی مدنی ناشی از خدمات رسمی، عدم صلاحیت دادگاه‌های دولت ساحلی مسلم است و تنها دادگاه‌های دولت صاحب پرچم حق رسیدگی به دعاوی را دارند.

در خصوص جرایم مدنی ناشی از خدمات غیررسمی که در داخل ناو جنگی مستقر در بندر خارجی اتفاق می‌افتد، چنانچه اثرات جرم به بیرون از ناو سرایت نکند و نظم عمومی کشور ساحلی را دچار خدشه نسازد، رسیدگی فقط در صلاحیت دولت صاحب پرچم است. اما اگر آثار جرم به بیرون از ناو سرایت کند و نظم عمومی دولت ساحلی را نقض کند، در صورتی که تعقیب افسران یا کارکنان کشتی جنگی خللی در مأموریت کشتی وارد نکند و با اجازه فرمانده ناو و یا بنا به درخواست وی، رسیدگی می‌تواند در دادگاه‌های دولت ساحلی انجام شود.

طبق قواعد عرفی بین‌المللی و قطعنامه موسسه حقوق بین‌الملل در سال ۱۹۲۸ کشتی جنگی از قضاوت کیفری دولت ساحلی نیز مصون است و دولت مذکور حق تعقیب و رسیدگی به جرایم داخل کشتی را ندارد. در اجرای صلاحیت کیفری نسبت به جرایم ارتكابی در داخل ناو جنگی باید سه حالت را در نظر گرفت:

می‌بایست اقدامات پیشگیرانه را در این مورد به کار می‌بستند (Sanadgol, 2014).

ماده ۲۸ اساس نامه دیوان بین‌المللی کیفری مقرر می‌دارد: علاوه بر دیگر موارد مسئولیت کیفری مذکور در این اساس نامه، در مورد جرایمی که به صلاحیت دیوان مربوط می‌شود:

فرمانده نظامی یا شخصی که عملاً وظایف فرمانده نظامی را انجام می‌دهد نسبت به جرایمی که رسیدگی به آنها در صلاحیت دیوان است بر حسب مورد توسط نیروهایی که تحت فرماندهی و کنترل واقعی او یا تحت اقتدار واقعی او هستند، انجام گرفته، مسئول است؛ البته در صورتی که وی کنترلی را که باید در مورد نیروهای تحت امر خود اعمال کند، اعمال نکرده است و این در مواردی است که :

۱- فرمانده نظامی یا شخص مذکور با توجه به اوضاع و احوال قضیه می‌دانسته و یا باید می‌دانسته که نیروهای تحت امر او جرم مذکور را مرتکب شده و یا قریباً مرتکب خواهند شد، و

۲- فرمانده یا شخص مذکور همه اقدامات لازم و معقولی را در توانش بوده برای جلوگیری از جرم یا منع از انجام آن یا برای طرح مسئله نزد مقامات صلاحیت دار به منظور انجام تحقیق و تعقیب انجام نداده است.

از آنچه در این ماده اساس نامه دیوان بین‌المللی کیفری ذکر شد، چنین بر می‌آید که یک فرمانده در یک واحد نظامی مانند یک ناو جنگی در سطح کوچک و دولت در سطح وسیعتر آن با استفاده از ابزار و امکانات موجود و در اختیار خود باید بداند که در یگان‌های چه اتفاقی در حال وقوع است و کارکنانش چه نقشه‌هایی دارند و چه اقدامات خلاف قانونی را انجام خواهند داد، یعنی باید پیش‌بینی کند و اقدامات موثر و پیشگیرانه را در خصوص جلوگیری از انجام اعمال خلاف توسط کارکنان انجام دهد. لذا مسئولیت دولت نیز در این زمینه مطرح است چرا که دولت صاحب پرچم، نفرات را جهت انجام وظایف محوله انتخاب، استخدام و اعزام نموده است و مسئول اعمال آنها نیز خواهد بود.

جرایم کارکنان در داخل ناو جنگی بر اساس وظایف غیر رسمی. یک ناو جنگی کلیه فعالیت‌ها و امورش را به وسیله کارکنانش انجام می‌دهد. در واقع دولت به واسطه وجود کارکنان معنی و مفهوم می‌یابد و قطعاً مواردی پیش می‌آید که کارکنان از عناوین و القاب خویش در مواردی خارج از حیطه وظایف رسمی سوء استفاده می‌کنند و خسارات و مشکلاتی را ایجاد می‌نمایند. بر مبنای نظریه تقصیر باید خساراتی را که از خطاهای شخصی کارکنان به بار آمده است از ضررهای ناشی از خطاهای اداری و رسمی آنان باز شناخت.

اگر زیان وارده ناشی از تصمیم شخصی و غلط یک کارمند در جریان فعالیت غیرسازمانی باشد، خطای او شخصی محسوب شده و

باشند، چرا که دولت بوسیله سلسله مراتب فرماندهی و سایر عوامل کنترلی که در اختیار دارد باید بتواند پیش‌بینی کند که کارکنانش در حال انجام کاری خلاف اعم از فعل یا ترک فعل هستند و اگر متوجه نشده و یا متوجه شده ولی اقدامی پیشگیرانه در این خصوص انجام نداده است در هر دو صورت مقصر است و باید برای کوتاهی وقصور خود تاوان بپردازد، که این تاوان همان مسئولیت ایجاد شده است و آثار و پیامدهای ناشی از خطا یا جرم کارمند خاطی که می‌تواند به طرق مختلفی توسط دولت جبران گردد.

با وجود اینکه حقوق داخلی هر کشور تعیین می‌کند که چه افراد و ارگان‌هایی جزء پیکره و ارگان‌های دولت محسوب می‌شوند، دولت نمی‌تواند در صورت بروز مواردی که بر اساس حقوق بین‌المللی منجر به مسئولیت دولت در قبال دولت یا دولت‌های دیگر می‌شود، به حقوق داخلی خویش استناد کند و بدین وسیله خود را از مسئولیت مبرا بداند، حتی اگر نماینده یا مامور متخلف خارج از حیطه اختیارات خود دست به عمل زده باشد و یا حتی قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی دولت متبوع را نقض کرده باشد.

جرایم کارکنان ناو جنگی در بندر خارجی در اثر وظایف غیررسمی: اصل کلی و مشتق از رویه دولتی و تصمیمات قضایی بین‌المللی آن است که رفتار شخص یا گروهی از اشخاص که از طرف دولت عمل نمی‌کنند، به موجب حقوق بین‌الملل فعل آن دولت تلقی نمی‌شود.

از اینرو ماده ۱۱ طرح مواد راجع به مسئولیت دولت در قبال اعمال متخلفانه بر این اصل مبتنی است که رفتار صرفاً خصوصی افراد قابل انتساب به دولت نیست.

تقریباً همه حقوقدانان بر این عقیده اند که در صورت عدم اثبات رابطه سببیت بین عمل خلاف مامور و وظیفه رسمی او عمل او شخصی تلقی می‌شود و قابل انتساب به دولت نیست.

لذا زمانی که یکی از کارکنان یک ناو جنگی در یک بندر خارجی فعل یا ترک فعلی خلاف انجام می‌دهد که خارج از وظایف رسمی اوست، یعنی فرد در مقام یک شخص خصوصی عملی را انجام می‌دهد که موجب ایراد صدمه یا خسارت به دولت ساحلی یا اتباع آن می‌شود، در واقع یک عمل خلاف بین‌المللی صورت نگرفته است، چون درست است که آن شخص یک مامور دولتی بوده، اما چون در مقام یک شخص خصوصی عمل کرده است، عملش قابل انتساب به دولت نیست و عملی که منتسب به دولت نباشد، نقض حقوق بین‌الملل به‌شمار نمی‌آید، چون یک شخص خصوصی از تابعان حقوق بین‌الملل نمی‌باشد و فعل یا ترک فعلش، حتی اگر خلاف حقوق بین‌الملل باشد، نقض تعهد بین‌المللی محسوب نمی‌شود. از اینرو برای دولت متبوعش مسئولیت بین‌المللی در اثر عمل خلاف آن مامور ایجاد نخواهد شد. البته این بدان معنا نیست که دولت هیچ مسئولیتی نخواهد داشت، بلکه ممکن است دولت

۱- چنانچه مجرم از کارکنان کشتی باشد دولت صاحب پرچم صلاحیت رسیدگی به جرم را خواهد داشت حتی اگر مجرم از اتباع دولت ساحلی باشد.

۲- چنانچه مجرم از کارکنان کشتی نباشد، ولی منجی علیه از کارکنان کشتی باشد دولت صاحب پرچم حق رسیدگی خواهد داشت.

۳- چنانچه مجرم و منجی علیه از کارکنان کشتی نباشند، در این حالت مقامات دولت ساحلی صلاحیت رسیدگی به جرم را خواهند داشت، البته اعمال این صلاحیت منوط به تحویل مجرم از جانب فرمانده ناو جنگی به مقامات ساحلی است. و در هیچ یک از موارد اعمال صلاحیت، حتی هنگامی که صلاحیت رسیدگی با مقامات قضایی دولت ساحلی است، پلیس محلی حق اعمال قدرت بر علیه ناو جنگی را ندارد (Sanadgol, 2014).

جرائم کارکنان در اثر وظایف رسمی در خارج از ناو جنگی: ناو جنگی بخشی متحرک و شناور از خاک یک کشور ومظهر حاکمیت دولت در دریا محسوب می‌شود.

ناو و کارکنانش در هر کشور خارجی که وارد می‌شوند از مصونیت‌های خاصی استفاده می‌کنند، چون نماینده دولت محسوب می‌شوند و در مقام رسمی نمایندگی دولت به آن کشور وارد شده و طی تشریفات خاصی مورد پذیرش قرار می‌گیرند، لذا حرکات و اعمال کارکنان ناو جنگی مذکور در همه مراحل و در تمام مدت حضور در کشور خارجی بیگانه بصورت دقیق کنترل می‌شود و هر گونه تخطی از قانون کشور پذیرنده توسط کارکنان ناو می‌تواند عواقبی را به دنبال داشته باشد.

دیوان دآوری ایران-ایالات متحده در قضیه کارکنان دیپلماتیک و کنسولی ایالات متحده تأیید کرده است که "برای انتساب عملی به دولت، ضروری است با قاطعیت و یقین معقولی بتوان عاملان آن رفتار را شناسایی و رابطه آنها با دولت را اثبات کرد.

همچنین ماده ۷ پیش نویس مواد راجع به مسئولیت دولت‌ها برای افعال متخلفانه بین‌المللی ۲۰۰۱ به این مساله تصریح می‌کند که رفتار ارگان‌ها یا واحدها و نهادهایی که مجاز به اعمال اقتدارات دولتی‌اند به دولت منتسب می‌شود، حتی اگر آن ارگان خارج از حدود اختیارات خویش یا مغایر با دستورات و فرامین دولت عمل کند.

کمیسیون دعاوی مکزیکی-فرانسه در قضیه caire اظهار داشت که تنها در مواردی که "فعل هیچ رابطه‌ای با اشتغال رسمی یک مامور نداشته باشد در واقع عمل یک شخص خصوصی باشد" به دولت قابل انتساب نیست و در نتیجه مسئولیتی هم بر آن مترتب نیست.

اگر توسط کارکنان یک ناو جنگی در بندر خارجی جرمی صورت بپذیرد، مسئولیت بین‌المللی دولت را به همراه خواهد داشت، اگر کارکنان در اثر انجام وظایف رسمی خویش مرتکب این جرم شده

متبوع فرد خاطی به دلایل دیگری مسئول شناخته شود (Sanadgol, 2014).

در یک ناو جنگی که به یک بندر خارجی اعزام می‌شود تعدادی از عناصر کنترلی در کنار فرمانده کار نظارت بر عملکرد کارکنان را انجام می‌دهند و در صورت مشاهده مورد مشکوک، فرمانده را در جریان می‌گذارند، لذا زمانی که یکی از کارکنان ناو جنگی در خارج از ناو یعنی در بندر خارجی مرتکب خطایی می‌گردد که خارج از وظایف رسمی و سازمانی‌اش باشد، اینگونه نیست که فرمانده ناو یا در سطح وسیعتر دولت صاحب پرچم ناو جنگی کاملاً از مسئولیت مبرا باشند.

دولت صاحب پرچم ناو جنگی در مقابل خلافی که آن کارمند مرتکب شده و خسارت یا زبانی که برای دولت ساحلی یا اتباع آن ایجاد کرده است مسئول نیست، اما مسئولیت دارد، چون می‌بایست با استفاده از ابزار کنترلی موجود و در اختیار، از نیت کارکنان و عملی که انجام خواهند داد مطلع می‌بوده و اقدامات پیشگیرانه در این خصوص انجام می‌داده است، اما چون در انجام این وظیفه کوتاهی و قصور مرتکب شده، مرتکب نقض یک تعهد بین‌المللی شده است و به دلیل قصور در پیش‌بینی و پیشگیری از وقوع جرم و عدم کنترل موثر کارکنانش مسئول خواهد بود و همچنین دولت صاحب پرچم ناو جنگی در صورت عدم مجازات فرد خاطی می‌تواند در قبال دولت یا جامعه بین‌الملل مسئول تلقی شود، زیرا که دولت‌ها موظفند در مواردی که مامورین آنها در خاک کشور دیگر مرتکب جرمی شوند، دولت میزبان به دلیل مصونیت ماموران صلاحیت رسیدگی به جرم و مجازات مامور مجرم را نداشته باشد، خود نسبت به تنبیه و مجازات مامور مجرم خویش اقدام کنند و در صورتیکه از انجام این کار خودداری نمایند، مرتکب نقض تعهد بین‌المللی گردیده‌اند و این خودداری از مجازات مامور مجرم موجبات مسئولیت بین‌المللی دولت را فراهم خواهد آورد.

در نظام حقوقی کامن لا (common law) نیز آرای مشابهی در این خصوص ارائه گردیده است: در این نظام حقوقی، مسئولیت دولت نسبت به اعمال کارکنان خود به گونه سنتی ذیل عنوان مسئولیت به علت افعال دیگران و یا مسئولیت غیر مستقیم (Vicarious liability) خواهد بود. بدین ترتیب برای استقرار مسئولیت آمر، وجود دو شرط ضروری است: اول آنکه مامور مرتکب یک جرم شده باشد و دوم آنکه عمل مامور مرتبط با وظیفه‌ای که به او محول گردیده است؛ باشد.

در این نظریه، خطای دولت و مسئولیت ناشی از آن، هنگامی که مامور در حال انجام وظیفه است و به مناسبت آن مرتکب یک جرم می‌شود، با مفاهیمی نظیر "انتخاب بد" و عدم نظارت صحیح بر عملکرد مامور توجیه می‌گردد و خطایی غیر مستقیم به شمار می‌آید. لذا هنگامیکه یک کشتی جنگی در یک بندر خارجی پهلو

گرفته و در حال انجام ماموریت است، هر جرمی که توسط کارکنان در حین انجام وظایف رسمی آنها در داخل ناو به وقوع بپیوندد، در صورتی که آثاری زیانبار به دنبال داشته باشد، مسئولیت دولت صاحب پرچم را به دنبال خواهد داشت، چرا که کارکنان ناو، ماموران رسمی دولت هستند و در حال انجام وظایف محوله می‌باشند، لذا هرگونه تخطی و قانون شکنی توسط آنها باید به وسیله مقامات مافوق پیش‌بینی و پیش‌گیری شود و در صورتی که جرمی اتفاق بیافتد و مسئولین اقدامی در جهت پیش‌گیری از آن انجام نداده باشند، چه احتمال وقوع آن را می‌دادند و چه احتمال وقوع آن را نمی‌دادند، مقصر هستند، چرا که باید با استفاده از امکانات و با توجه به شرایط موجود، احتمال می‌دادند که جرمی به وقوع بپیوندد و می‌بایست اقدامات پیش‌گیرانه را در این مورد به کار می‌بستند.

در حقوق کیفری بین‌المللی اصلی وجود دارد که بر مبنای آن هیچ کس در قبال عملی که انجام نداده است یا به طریقی در ارتکاب آن مشارکت نکرده است و یا برای ترک فعلی که قابل انتساب به او نیست، مسئول شناخته نمی‌شود. در واقع این اصل دو مفهوم دارد:

۱- هیچ کس در قبال جرایم ارتكابی توسط دیگران مسئول شناخته نمی‌شود.

۲- شخص مسئول است، چنانچه او به شکلی در قبال نقض قواعد مقصر باشد.

بنابر این شخص در صورت داشتن عنصر روانی لازم جرم، اعم از عمد، بی‌اعتنایی یا غفلت (مانند پیشگیری نکردن از وقوع جرم توسط زیر دستان) مسئول شناخته می‌شود (Aghaei Janat & Makan, 2016).

ماده ۲۸ اساسنامه دیوان بین‌المللی کیفری مقرر می‌دارد: علاوه بر دیگر موارد مسئولیت کیفری مذکور در این اساس‌نامه، در مورد جرایمی که به صلاحیت دیوان مربوط می‌شود:

فرمانده نظامی یا شخصی که عملاً وظایف فرمانده نظامی را انجام می‌دهد نسبت به جرایمی که رسیدگی به آنها در صلاحیت دیوان است بر حسب مورد توسط نیروهایی که تحت فرماندهی و کنترل واقعی او یا تحت اقتدار واقعی او هستند، انجام گرفته، مسئول است؛ البته در صورتی که وی کنترلی را که باید در مورد نیروهای تحت امر خود اعمال کند، اعمال نکرده است و این در مواردی است که:

۱- فرمانده نظامی یا شخص مذکور با توجه به اوضاع و احوال قضیه می‌دانسته و یا باید می‌دانسته که نیروهای تحت امر او جرم مذکور را مرتکب شده و یا قریباً مرتکب خواهند شد، و

۲- فرمانده یا شخص مذکور همه اقدامات لازم و معقولی را که در توانش بوده برای جلوگیری از جرم یا منع از انجام آن یا برای طرح مسئله نزد مقامات صلاحیت دار به منظور انجام تحقیق و

تعقیب انجام نداده است. ممکن است شخصی مافوق محسوب نشود، اما به هر دلیل قدرت کنترل افراد را داشته باشد ( Barzegar et al., 2023)

مسئولیت دولت نیز در این زمینه مطرح است، چرا که دولت صاحب پرچم، نفرت را جهت انجام وظایف محوله انتخاب، استخدام و اعزام نموده است و مسئول اعمال آنها نیز خواهد بود. دولت در انتخاب و گزینش کارکنان آزاد است و باید بهترین افراد را گزینش نموده و در حین انجام وظایف توسط این افراد نیز باید کنترل موثری بر اعمال آنها داشته و پیش‌بینی‌های لازم برای جلوگیری از هرگونه تخطی از قوانین توسط آنها را انجام دهد، که این مهم می‌تواند با استفاده از آموزش خودکنترلی (Self-control) به کارکنان و مواردی از این قبیل صورت پذیرد. لذا در صورتی که عمل خلافی از کارکنان حین انجام وظایف رسمی‌شان سر بزند، بدین معنا است که دولت متبوع در یکی از مراحل گزینش، آموزش و یا کنترل موثر و پیش‌بینی وقوع جرم، کوتاهی و قصور داشته است و انجام عمل خلاف توسط کارمند، نتیجه این کوتاهی دولت است و دولت مسئولیت کوتاهی خودش را بر عهده می‌گیرد که به شکل خلاف یک کارمند جلوه گر شده است.

به موجب یکی از نظریات مطروحه در خصوص خطای شخصی کارمند، هرگاه عملکردی که در نهایت به دولتی منسوب می‌گردد، در مقایسه با یک عملکرد متعارف، ناقص باشد دولت مورد نظر مرتکب خطا گردیده است. اما اگر زیان وارده، ناشی از تصمیم شخصی و غلط یک کارمند در جریان فعالیت غیرسازمانی باشد، خطای او شخصی محسوب شده و مسئولیت جبران ضرر بر دوش کارمند خاکی است. یعنی اگر یکی از کارکنان در داخل ناو اقدام به سرقت اموال یا ایراد ضرر و زیان به اموال شخصی دیگر کارکنان کند، در اینجا، خطا یک خطای شخصی است و ارتباطی با دولت یا وظایف رسمی کارمند ندارد، چراکه هیچ‌گاه دولت، شخصی را برای ایراد صدمه به اموال خود و کارکنانش استخدام نمی‌کند و این خطای کارمند جزء وظایف او نیست و هیچ ارتباطی با دولت ندارد و تنها خود فرد متخلف جوابگوی اعمالش خواهد بود و می‌بایست خسارات وارده را جبران نماید.

عمل خلاف کارمند کشتی جنگی که کارمند دولت صاحب پرچم محسوب می‌شود، در صورتی که خارج از وظایف رسمی او باشد قابل انتساب به دولت نیست و نقض تعهد بین‌المللی محسوب نمی‌شود، چون این شخص در مقام یک فرد عادی بوده و عمل او نیز نقض تعهد بین‌المللی محسوب نمی‌شود و هیچ کدام از دو بند ماده ۲ طرح مسئولیت دولت یعنی قابلیت انتساب به دولت و نقض تعهد بین‌المللی دولت را شامل نمی‌شود. قابل انتساب به دولت نیست، چون فرد خاکی در مقام رسمی کارمند دولت مرتکب خطا نشده و به عنوان یک شخص عادی خطایی را مرتکب شده که ارتباطی به وظیفه او نداشته است و عمل او نقض یک تعهد

بین‌المللی نیست، چون فعل یک شخص عادی نمی‌تواند موجبات نقض تعهد بین‌المللی را فراهم سازد، زیرا شخص، جزء تابعان حقوق بین‌الملل نمی‌باشد، پس این فرد تنها به عنوان یک فرد عادی پاسخگویی خطای شخصی خود خواهد بود و در صورت بروز ضرر و زیان و خسارت برای اشخاص دیگر، تنها خود کارمند مسئول جبران خسارت است و دولت صاحب پرچم ناو هیچ مسئولیتی در قبال عمل خلاف چنین فردی نخواهد داشت و ناگفته نماند که در چنین مواردی اصالتاً مسئله بین‌المللی نیست، چون معمولاً افرادی که در داخل یک ناو هستند، همه از اتباع یک کشورند و قانون حاکم بر روابط آنها همان قانون کشور صاحب پرچم ناو است و در صورت بروز هرگونه جرمی، طبق قوانین دولت صاحب پرچم رسیدگی صورت خواهد گرفت.

جرایمی که توسط کارکنان یک ناو در بندر خارجی انجام می‌شود، خواه ناخواه در بیرون از ناو آثاری را به دنبال خواهد داشت، چرا که یک عمل زمانی جرم تلقی می‌شود که با یک قانون داخلی یا بین‌المللی در تعارض و تضاد باشد. جرم در فرهنگ لغات حقوقی چنین تعریف شده است: «عملی که قانون آنرا از طریق تعیین کیفر منع کرده باشد.» لذا جرایمی که کارکنان ناو در خارج از ناو انجام می‌دهند، چون دارای کیفر هستند، آثاری را برای شخص مجرم و دولت متبوعش به دنبال خواهند داشت؛ «فعل دولت» متضمن فعل یا ترک فعل شخص یا گروه انسانی است. دولت‌ها تنها به واسطه نمایندگان و عوامل خویش عمل می‌کنند (Ebrahimgol, 2022).

مواردی که در آن مسئولیت بین‌المللی یک دولت بر مبنای ترک فعل مورد استناد قرار گرفته است، به همان اندازه موارد مسئولیت مبتنی بر افعال اجباری، متعدد است و اصولاً هیچ تفاوتی میان این دو وجود ندارد؛ به عنوان مثال دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه «کانال کورفو» (Corfu channel) رای داد که برای احراز مسئولیت آلبانی کافی است که آن دولت از وجود مین در آب‌های سرزمینی خویش اطلاع داشته یا می‌بایست، اطلاع می‌داشت و در این مورد به دولت‌های ثالث هیچ‌گونه هشدار می‌نماید (Ebrahimgol, 2022).

لذا مسئولیت دولت آلبانی به علت ترک فعل (خودداری از اطلاع رسانی در خصوص وجود مین در سواحل و آب‌های سرزمینی‌اش به دیگر کشورها). احراز می‌شود.

در تئوری، رفتار تمامی افراد انسانی، شرکت‌ها یا نهادهای مرتبط با یک دولت از طریق تابعیت، اقامتگاه عادی یا تشکیل شرکت قابل انتساب به دولت است، خواه با دولت ارتباط داشته باشند یا خیر. اما در حقوق بین‌الملل هم به دلیل محدود کردن مسئولیت به رفتاری که دولت را به عنوان یک سازمان درگیر می‌کند و هم به منظور به رسمیت شناختن استقلال اشخاصی که از طرف خویش عمل می‌کنند (نه به تحریک یک نظام عمومی)، از چنین رویکردی احتراز

در اثر انجام وظایف رسمی کارکنان یک کشتی جنگی در بندر خارجی جرمی صورت پذیرد، مسئولیت بین‌المللی دولت را به همراه خواهد داشت، چرا که دولت به‌وسیله سلسله مراتب فرماندهی و سایر عوامل کنترلی که در اختیار دارد، باید بتواند پیش‌بینی کند که کارکنانش در حال انجام کاری خلاف، اعم از فعل یا ترک فعل هستند و اگر متوجه نشده و یا متوجه شده، ولی اقدامی پیش‌گیرانه در این خصوص انجام نداد، در هر دو صورت مقصر است و باید برای کوتاهی و قصور خود تاوان بپردازد، که این تاوان همان مسئولیت ایجاد شده در اثر خطا یا جرم کارمند خاطی است که می‌تواند به طرق مختلفی توسط دولت جبران گردد.

دولت نمی‌تواند در صورت بروز مواردی که بر اساس حقوق بین‌الملل منجر به مسئولیت دولت در قبال دولت یا دولت‌های دیگر می‌شود، به حقوق داخلی خویش استناد کند و بدین وسیله خود را از مسئولیت مبرا بداند، حتی اگر نماینده یا مامور متخلف، خارج از حیطه اختیارات خود دست به عمل زده باشد و یا حتی قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی دولت متبوع را نقض کرده باشد ( Ahmad, 2014).

رفتار شخص یا گروهی از اشخاص که از طرف دولت عمل نمی‌کنند، به موجب حقوق بین‌الملل فعل آن دولت تلقی نمی‌شود.

به عنوان یک اصل کلی، رفتار اشخاص یا نهادهای خصوصی به موجب حقوق بین‌الملل به دولت قابل انتساب نیست. اصل کلی و مشتق از رویه دولتی و تصمیمات قضایی بین‌المللی آن است که

هنگامی که یک فرد از کارکنان دولت مرتکب خطایی شود، برای آنکه بتوان آن خطا را به دولت نسبت داد و مسئولیت دولت را پیش کشید، باید وجود رابطه سببیت بین خطای کارمند یا مامور با عمل و وظیفه رسمی او به اثبات برسد. براساس رویه قضایی بین‌المللی رفتار اشخاص خصوصی هیچ‌گاه موجب مسئولیت دولت تلقی نشده است، مگر اینکه همراه با فعل یا ترک فعل از سوی یک ارگان دولتی بوده باشد.

ماده ۳ کنوانسیون چهارم لاهه ۱۹۰۷ و ماده ۹۱ پروتکل الحاقی اول به کنوانسیون‌های چهارگانه ژنو ۱۹۴۹، عنوان می‌دارند که دولت متخاصم، مسئول همه اقدامات صورت گرفته از سوی اعضای نیروهای مسلح اش است. ( Shamsaei and Salimy, 2007 )

این دیدگاه، به وسیله رویه قضایی نیز مورد حمایت است. دیوان بین‌المللی کیفری یوگسلاوی سابق، در قضیه "فوروند زیجا" در سال ۱۹۹۸ و در قضیه "نادیچ" در سال ۱۹۹۹، مسئولیت

شده است. از اینرو قاعده کلی این است که تنها رفتار قابل انتساب به دولت در سطح بین‌المللی، رفتار ارگان دولت یا رفتار اشخاصی است که تحت هدایت، تحریک، یا کنترل آن ارگان یعنی ماموران دولتی عمل کرده‌اند ( Shamsaei and Salimy Torkamani, 2007 ).

یکی از مهم‌ترین این ارگان‌ها، واحدهای نظامی مانند پلیس و ارتش هستند. رفتار این‌گونه نهادها که کارکردهای عمومی داشته و اقتدارات عمومی را اعمال می‌کنند، قابل انتساب به دولت است، حتی اگر آن نهادها به موجب حقوق داخلی از قوه مجریه مستقل باشند. کشتی جنگی یکی از بخش‌ها یا ارگان‌هایی است که در هر کشوری جزء دولت و قدرت حاکمیت محسوب می‌شود.

دیوان دآوری ایران-ایالات متحده در قضیه کارکنان دیپلماتیک و کنسولی ایالات متحده تأیید کرده است که «برای انتساب عملی به دولت، ضروری است با قاطعیت و یقین معقولی بتوان عاملان آن رفتار را شناسایی و رابطه آنها با دولت را اثبات کرد.» ( Shamsaei and Salimy Torkamani, 2007 ). ماده ۷ طرح مسئولیت دولت به این مسأله اشاره می‌کند که رفتار ارگان‌ها یا واحدها و نهادهایی که مجاز به اعمال اقتدارات دولتی‌اند به دولت منتسب می‌شود، حتی اگر آن ارگان‌ها خارج از حدود اختیارات خویش یا مغایر با دستورات و فرامین دولت عمل کنند ( Shamsaei and Salimy Torkamani, 2007 ).

ماده ۴ طرح مسئولیت دولت تصریح می‌کند که:

۱- رفتار هر ارگان دولتی به موجب حقوق بین‌الملل، فعل آن دولت تلقی می‌شود، فارغ از اینکه آن ارگان، کارکرد تقنینی، قضایی، اجرایی یا کارکردی دیگر داشته باشد و اعم از اینکه ارگان مذکور در سازمان دولتی چه موقعیتی دارد و...

۲- ارگان شامل هر شخص یا نهادی می‌شود که به موجب حقوق داخلی دولت، وضعیت مزبور را داشته باشد. در این ماده هیچ‌گونه تمایزی میان اعمال ماموران مافوق و مادون به عمل نیامده است، مشروط بر اینکه آنها در سمت رسمی خویش عمل کرده باشند.

تردید نیست که ماموران مادون و سطح پایین، محدوده فعالیت محدودتری دارند و نمی‌توانند تصمیم‌نهایی را اتخاذ کنند. با این وجود رفتاری را که آنها در سمت رسمی خویش انجام می‌دهند، در چارچوب ماده ۴ به دولت قابل انتساب است.

همانطور که از مفاد طرح مسئولیت دولت‌ها بر می‌آید و همچنین براساس عرف بین‌المللی و عقاید حقوقدانان و رویه قضایی بین‌المللی، هر دولتی، مسئول کلیه اعمالی است که کارکنان و نمایندگان در مقام رسمی و تحت عنوان وظایف قانونی انجام می‌دهند، ولو اینکه از حدود اختیاراتشان تجاوز کرده باشند. لذا اگر

دولت برای همه اعمال ارتكابی به وسیله اعضای نیروهای مسلح‌اش را پذیرفت.

یک شهر فیلیپین دانست؛ زیرا افسران نیروی دریایی آمریکا اقدامات موثر پیش‌گیرانه را رعایت نکرده بودند

در دعوی رودن (Ruden) میان آمریکا و پرو در سال ۱۸۷۰ که مقامات انتظامی پرو متهم بودند به اینکه، نه تنها از غارت مزارع کشاورزی «رودن» تبعه آمریکا ممانعت نکردند، بلکه سربازان آن دولت که تحت امر یک افسر بودند، در این غارت مشارکت داشتند. دیوان داوری، دولت پرو را محکوم به پرداخت خسارت به مالک مزرعه نمود (Foyouzi, 2000).

مسئولیت بین‌المللی دولت ناشی از یک عمل نادرست بین‌المللی، متضمن آثاری حقوقی است. این آثار حقوقی در درجه نخست تعهدات جدیدی را برای دولت مجرم، مانند تعهد به جبران خسارت، به وجود می‌آورد. یک عمل از نظر بین‌المللی نادرست، متضمن روابط حقوقی جدیدی میان دولت‌ها است. هرگاه یکی از ارکان دولت، تعهد بین‌المللی را نقض کند، دولت مزبور از نظر بین‌المللی مجرم شناخته می‌شود. رابطه مبتنی بر مسئولیت میان دولت مجرم و طرف لطمه دیده می‌تواند حتی بدون وارد آمدن خسارت برقرار شود. به عبارت دیگر وارد آمدن خسارت، شرط لازمی برای تعیین طرف لطمه دیده و ارزیابی مبنای ادعای او در مورد جبران آثار عمل نادرست نیست. در صورتی که فعل متخلفانه بین‌المللی نقض شدید یک قاعده آمره حقوق بین‌الملل باشد، نقض مزبور آثار و نتایج دیگری را هم برای دولت مسئول در پی خواهد داشت (Ebrahimgol, 2022).

عمل نادرست و متخلفانه کارکنان کشتی جنگی در یک بندر خارجی، می‌تواند پیامدهایی را به دنبال داشته باشد که معمولاً به دوشکل جبران خسارت و یا اخراج ناو از بندر خارجی و جلوگیری از ورود مجدد آن ناو به آب‌های سرزمینی دولت ساحلی نمایانگر می‌شوند.

جبران خسارت (Reparation): تعهد به جبران خسارت در اسناد بین‌المللی به رسمیت شناخته شده است و برای هر طرف مختصمه، خواه متجاوز، خواه مدافع، بار می‌شود.

ماده ۳۴ طرح مسئولیت دولت‌ها در بیان اشکال جبران خسارت اعلام می‌دارد: «جبران کامل زیان ناشی از فعل متخلفانه بین‌المللی مطابق مقررات، به شکل اعاده وضع به حال سابق، غرامت و جلب رضایت است که منفرداً یا مجتمعاً بر طبق مقررات صورت می‌گیرد» (Ebrahimgol, 2022).

هرگونه خسارتی - اعم از مادی یا معنوی، که ناشی از عمل متخلفانه تابعان فعال حقوق بین‌المللی باشد، خسارت در مفهوم حقوق بین‌الملل است. بند دو ماده ۳۱ طرح مسئولیت دولت‌ها، مبین مطلب مذکور است.

ماده ۳۱ طرح مسئولیت دولت‌ها:

زمانی که یکی از کارکنان یک کشتی جنگی در یک بندر خارجی فعل یا ترک فعلی خلاف انجام می‌دهد که خارج از وظایف رسمی اوست، یعنی فرد در مقام یک شخص خصوصی عملی را انجام می‌دهد که موجب ایراد صدمه یا خسارت به دولت ساحلی یا اتباع آن می‌شود، در واقع یک عمل خلاف بین‌المللی صورت نگرفته است، چون درست است که آن شخص یک مامور دولتی بوده، اما چون در مقام یک شخص خصوصی عمل کرده است، عملش قابل انتساب به دولت نیست و عملی که منتسب به دولت نباشد، نقض حقوق بین‌الملل به‌شمار نمی‌آید، چون یک شخص خصوصی از تابعان حقوق بین‌الملل نمی‌باشد، تا عمل وی تخلف از حقوق بین‌الملل به‌شمار آید. از این‌رو برای دولت متبوعش مسئولیت بین‌المللی در اثر عمل خلاف آن مامور ایجاد نخواهد شد. البته این بدان معنا نیست که دولت هیچ مسئولیتی نخواهد داشت، بلکه ممکن است دولت متبوع فرد خاطی به دلایل دیگری مسئول شناخته شود.

دولت صاحب پرچم کشتی جنگی به دلیل خلافتی که کارمند مرتکب شده و خسارت یا زیانی که برای دولت ساحلی یا اتباع آن ایجاد کرده است مسئول نیست، اما چون می‌بایست با استفاده از ابزار کنترلی موجود و در اختیار، از نیات کارکنان و عملی که انجام خواهند داد مطلع می‌بوده و اقدامات پیش‌گیرانه در این خصوص انجام می‌داده، ولیکن در پیش‌بینی و پیش‌گیری از اعمال خلاف کارکنان

مراقبت لازم را به عمل نیاورده و بر اثر این کوتاهی در پیش‌گیری، توسط کارمند مذکور زیانی به دولت خارجی و اتباع آن وارد شده، مسئولیت بین‌المللی متوجه دولت می‌شود. لذا دولت به دلیل قصور در پیش‌بینی و پیش‌گیری از وقوع جرم و عدم کنترل موثر کارکنانش مسئول خواهد بود و همچنین دولت صاحب پرچم کشتی جنگی در صورت عدم مجازات فرد خاطی می‌تواند در قبال دولت یا جامعه بین‌الملل مسئول تلقی شود، زیرا که دولت‌ها موظفند در مواردی که مأمورین آنها در خاک کشور دیگر مرتکب جرمی شوند و دولت میزبان به دلیل مصونیت مأموران، صلاحیت رسیدگی به جرم و مجازات مأمور مجرم را نداشته باشد، خود نسبت به تنبیه و مجازات مأمور مجرم خویش اقدام کنند و در صورتی که از انجام این کار خودداری نمایند، مرتکب نقض تعهد بین‌المللی گردیده‌اند و این خودداری از مجازات مأمور مجرم، موجبات مسئولیت بین‌المللی دولت را فراهم خواهد آورد. امتناع و خودداری از تعقیب و مجازات مجرم توسط دولت یکی از دلایل محرز شدن مسئولیت دولت است. در دعوی زفیرو (zafiru) میان بریتانیا و آمریکا به سال ۱۹۲۵، دیوان داوری، آمریکا را مسئول خسارت ایجاد شده توسط یک خدمه چینی کشتی نیروی دریایی آمریکا در

دولت‌ها با یکدیگر حاکمیت برابر دارند و هیچ دولتی نمیتواند بدون رضایت سایر دولتها در امورداخلی آنها مداخله و حاکمیت شان را نقض کند (Seyfi, 2023).

خسارات ناشی از عملکرد کارکنان کشتی جنگی در بنادر خارجی نیز می‌تواند به دو شکل مادی و معنوی باشد؛ یعنی دولت صاحب پرچم کشتی جنگی، در هر صورت اگر خسارتی از جانب کشتی جنگی‌اش در بندر خارجی به دولت میزبان یا اتباع آن دولت وارد شود، باید برای جبران خسارت وارده اعم از مادی یا معنوی، اقدام لازم و عاجل را انجام دهد و وضعیت را به حال سابق درآورد. در رابطه حقوقی جدید ایجاد شده در اثر خطای کارکنان کشتی جنگی، که از ارکان دولت محسوب می‌شوند، دولت باید به هر طریقی سعی کند که وضعیت نامساعد موجود را به وضعیت متوازن قبل از انجام خطا و نقض تعهد تغییر دهد. یعنی اگر خطا مادی بوده و در اثر خطای کارکنان ناو، خسارتی مادی به یک شخص یا یک بنای دولتی و یا امثالهم وارد شده است، دولت صاحب پرچم کشتی جنگی باید اشکال را رفع کند، یعنی در صورتی که عین مال صدمه دیده قابل جایگزینی نیست، باید معادل پولی آن را به دولت میزبان یا تبعه صدمه دیده او بپردازد.

اما اگر خطای کارمند دولت باعث ایراد خسارت معنوی یا حقوقی شده باشد، برای مثال اگر کارمند خاطی به پرچم کشور میزبان یا هرچیزی که برای دولت و ملت میزبان مقدس و قابل احترام است، بی‌احترامی کرده باشد، دیگر خسارت وارده به صورت فیزیکی و مالی قابل جایگزینی نیست و در این موارد احساسات دولت میزبان جریحه‌دار شده است و دولت باید از راه‌های رسمی و دیپلماتیک سعی در عادی کردن روابط و بازگرداندن وضعیت به حالت سابق نماید که می‌تواند شامل صدور بیانیه رسمی عذرخواهی و مواردی از این قبیل باشد. یک دولت نمی‌تواند با توسل به قواعد نظام حقوقی داخلی خود، از زیر بار تعهدات بین‌المللی شانه خالی کند (ماده ۲۷ عهدنامه ۱۹۶۹ وین در مورد حقوق معاهدات).

هنگامی که حقوق داخلی اعاده وضعیت به حال سابق را از لحاظ حقوقی ناممکن گرداند، چاره توسل به دیگر راه‌های جبران خسارت است. این راه حل را می‌توان در معاهدات میان دولت‌ها یافت.

ماده ۵۰ مقاله نامه اروپایی حقوق بشر مقرر می‌دارد که اگر حقوق داخلی اعاده وضعیت به حال سابق را اجازه ندهد، باید غرامت مالی پرداخت شود. هدف این مقررات به وضوح حمایت از حقوق داخلی در مقابل مداخلات خارجی است. در موافقتنامه اشخاص پناهنده و خلع ید شده، منضم به معاهده دیتون (Dayton) پاریس، بیان شده است که این افراد باید در مورد اموال و دارایی‌های از دست داده در جریان مخاصمات ۱۹۹۱، حق اعاده وضعیت به حالت سابق را داشته باشند. همچنین موافقتنامه جامع ۱۹۹۸ فیلیپین در

« ۱- دولت مسئول، متعهد است که زیان ناشی از فعل متخلفانه بین‌المللی را به طور کامل جبران کند.

۲- زیان، عبارت از هرگونه خسارت اعم از مادی یا معنوی است که از فعل متخلفانه بین‌المللی دولت ایجاد شود» (Ebrahimgol, 2022).

خسارت معنوی یا غیر مادی، خسارتی است که بر اثر حدوث آن، به هیچ وجه لطمه مادی و مالی وارد نمی‌گردد، این نوع ضرر و زیان جنبه معنوی و غیر مالی دارد، مانند توهین و بی‌احترامی به مأموران دیپلماتیک خارجی یا کارمندان سازمان‌های بین‌المللی و یا بی‌حرمتی به پرچم یک کشور یا یک سازمان بین‌المللی.

خسارت مادی ممکن است ناشی از عمل مستقیم یک کشور و یا اتباع آن و یا یک سازمان بین‌المللی باشد، مانند غرق و یا ضبط یک کشتی دولتی و یا تخریب محل یک سازمان بین‌المللی و یا سفارت خانه (Ziyaei Bigdeli, 2023).

در پرونده آلمان علیه لهستان در خصوص ملی کردن کارخانه کروزو، هیات داوران قواعد کلی را برای جبران خسارت تعیین نمودند. طبق نظریه هیات داوران، جبران خسارت باید به اندازه‌ای باشد که تمام آثار عملکرد خلاف قانون را از بین ببرد و شرایط را به حالت قبل از رخ دادن عمل خلاف برگرداند. جبران خسارت باید به صورت مثلی یا قیمی باشد، مثلاً در پرونده معبد پری‌وی‌هیبر، دیوان بین‌المللی دادگستری، تایلند را مجبور کرد اشیاء مقدس را به معبد کامبوج بازگرداند و اگر رد عین، ممکن نباشد قیمت عین یا به عبارت دیگر قیمت مثلی و کلیه ضرر و زیان‌های غیرقابل پوشش با رد عین و قیمت مثلی باید پرداخت شود (Pour Noori, 2004).

جبران خسارت وارده در اثر فعل خلاف حقوق بین‌الملل دولت متخلف، به اشکال زیر قابل اجرا است:

- ۱- اعاده وضعیت به حالت سابق
- ۲- پرداخت غرامت
- ۳- جلب رضایت

اعاده وضعیت به حالت سابق. اعاده وضعیت به حال سابق اساسی‌ترین و بهترین روش جبران خسارت را تشکیل می‌دهد و دو صورت متفاوت دارد:

۱- اگر چنانچه خسارت جنبه مادی داشته باشد، با تجدید بنای ساختمان خراب شده متعلق به بیگانه و یا آزاد کردن شخص بیگانه بیگانه و امثال آن، ترمیم تحقق می‌پذیرد.

۲- اگر خسارت ناشی از یک عمل حقوقی باشد (مانند قانون یا فرمان مغایر با حقوق بین‌الملل). با لغو آن و اتخاذ تصمیم داخلی مغایر با آن عمل خسارت جبران شده تلقی می‌گردد (Ziyaei Bigdeli, 2023).

باشد، با انجام اقداماتی رضایت خاطرش را جلب کند. این اقدامات اشکال مختلفی دارد: اظهار تاسف و عذر خواهی رسمی، اعمال نمادین مانند ادای احترام نظامی به پرچم یا اعزام نمایندگان برای شفاعت، پیگرد قانونی و مجازات‌های داخلی، اعم از تدابیر اداری، انضباطی یا قضایی علیه ماموران دولتی یا اشخاص خصوصی و عامل عمل خلاف.

طبق ماده ۳۸ طرح مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها:

۱- کشوری که مسئول عمل متخلفانه بین‌المللی شناخته شده، موظف است به منظور جبران خسارت ناشی از این عمل خلاف، رضایت کشور زیان دیده را جلب نماید، البته به شرطی که خسارت وارده از طریق اعاده وضعیت به حال سابق یا پرداخت غرامت جبران نشده باشد.

۲- جلب رضایت ممکن است به شکل شناسایی رسمی نقض، اظهار تاسف، عذرخواهی رسمی یا سایر اشکال متناسب صورت پذیرد.

۳- جلب رضایت باید با خسارت متناسب باشد و نمی‌تواند برای کشور مسئول، شکل توهین‌آمیز داشته باشد.

در رویه دولت‌ها موارد بسیاری از ادعاهای جلب رضایت به چشم می‌خورد که در آن‌ها فعل متخلفانه بین‌المللی دولت، موجب زیان غیر مادی به دولت دیگر شده است. عنوان مثال، می‌توان به توهین به نمادهای ملی یک کشور همچون پرچم ملی آن، نقض حاکمیت یا تمامیت سرزمینی یک کشور، حمله به کشتی‌ها یا هواپیماها، بد رفتاری یا حملات عمدی به سران یک دولت یا نمایندگان دیپلماتیک و کنسولی یا دیگر اشخاص مورد حمایت و نقض مصونیت‌های اماکن، سفارتخانه‌ها یا کنسول‌گری‌ها یا محل سکونت اعضای ماموریت اشاره کرد. (در این مورد به عنوان مثال می‌توان به حمله ای که در سال ۱۹۶۱ توسط یک جنگنده فرانسوی علیه هواپیمای حامل برژنف بر فراز آب‌های آزاد مدیترانه و غرق کردن یک کشتی باهامایی توسط هواپیمای کوبایی صورت گرفت، اشاره کرد.)

لذا اگر بر فرض مثال یکی از کارکنان کشتی جنگی در یک بندر خارجی مرتکب خطایی شد که نیاز به جلب رضایت بود، مانند توهین به پرچم ملی کشور میزبان، جلب رضایت می‌تواند به یکی از روش‌های ذکر شده در ماده ۳۸ انجام شود، اما نباید دولت میزبان از دولت مسئول عملی را بخواهد که در حکم مقابله با عمل انجام شده باشد و موجبات توهین یا تحقیر دولت مسئول را فراهم سازد و دولت صاحب پرچم می‌تواند با تنبیه قضایی یا اداری کارمند خاطی یا عذرخواهی رسمی و یا هر روش مناسب دیگری که خود با توجه به اوضاع و احوال صلاح می‌داند، موجبات جلب رضایت زیان دیده را فراهم کند.

مورد احترام به حقوق بشردوستانه، یکی از اشکال جبران خسارت را اعاده وضعیت به حالت سابق می‌داند.

پرداخت غرامت. شکلی از جبران خسارت است که با پرداخت پول صورت می‌گیرد. ادعای پرداخت غرامت در کنار، یا به جای اعاده وضعیت به حال سابق مطرح می‌شود و غالباً هم با تقاضای جلب رضایت همراه است. از میان اشکال مختلف جبران خسارت، پرداخت غرامت معمول‌ترین روش جبران خسارت در رویه بین‌المللی است.

در ماده ۲۷ طرح سال ۱۹۶۱ مدرسه حقوقی "هاروارد" در مورد مسئولیت بین‌المللی دولت در قبال لطمات وارد شده به بیگانگان آمده است، جبران خساراتی که از یک دولت به خاطر ارتکاب فعل یا ترک فعلی که از بابت آن مسئول است، تقاضا می‌شود ممکن است به شکل پرداخت غرامت پولی باشد. غرامت باید به طور دقیق، صحیح و تا حد امکان مطابق با زیان وارده باشد. البته، اگر خسارت جنبه مادی داشته باشد، باید تعیین غرامت خسارت احتمالی را نیز در نظر گرفت. بنابر این غرامت شامل هرگونه خسارتی است که از حیث مالی قابل ارزیابی است و می‌تواند شامل منافع و حتی در صورت لزوم و تحت شرایطی، عدم‌النفع نیز باشد، اما خسارات غیرمستقیم به هیچ وجه قابل مطالبه نیست، مواد ۳۶، ۳۸، ۳۹ طرح مسئولیت دولت، کمابیش متضمن مطالب مذکور است (Ziyaei Bigdeli, 2023).

هدف از غرامت، مجازات دولت مسئول نیست. هدف از غرامت مالی آن است که تا حد ممکن خسارت وارده به دولت زیان دیده بر اثر نقض تعهد جبران شود. جلب رضایت با زیان غیر مادی و به ویژه صدمه و خسارت غیر مادی وارده به دولت مرتبط است که محاسبه ارزش مالی برای آن تقریبی است.

محاکم و دیوان‌های بین‌المللی در موارد متعدد، غرامت مربوط به صدمات شخصی را ارزیابی کرده‌اند. به عنوان مثال در قضیه "کشتی سایگا" (M/V Saiga) دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای استحقاق "سنت ویسنت و گرنادین (Saint Vincent And The Grenadines) به دریافت غرامت ناشی از صدمات وارده به خدمه دستگیر شده کشتی و بازداشت غیر قانونی آنها و دیگر اشکال بدرفتاری رای داد (Ebrahimgol, 2022).

جلب رضایت. جلب رضایت را می‌توان اقدامی دانست که دولت خاطی طبق حقوق بین‌الملل عرفی یا براساس موافقت‌نامه‌ای میان طرف‌های اختلاف، جدا از اعاده وضعیت به حال سابق یا پرداخت غرامت به عمل می‌آورد. این شکل از جبران خسارت برای زیان‌های غیر مادی یا لطمات معنوی وارد شده به شخصیت یک دولت مناسب است.

هنگامی که خسارت مستقیماً به یک کشور یا سازمان بین‌المللی وارد آمده باشد، متضرر حق دارد از کشور یا سازمان بین‌المللی متخلف بخواهد تا برای جبران خسارت وارده، مخصوصاً اگر خسارت معنوی

دولت مسئول فعل متخلفانه بین‌المللی، متعهد است:

الف- در صورت تداوم فعل، آنرا متوقف کند؛

ب- در صورتی که شرایط ایجاب کند، اطمینان و تضمینات مناسبی برای عدم تکرار آن ارائه دهد.

بند الف ماده ۳۰ از تعهد دولت مسئول ارتکاب فعل متخلفانه بین‌المللی به توقف آن فعل سخن می‌گوید. براساس آنچه که در ماده ۲ گفته شده واژه "فعل" اعم از فعل یا ترک فعل است. از اینرو توقف در مورد تمامی افعال متخلفانه که در زمان جریان دارند صادق است، فارغ از اینکه رفتار دولت، فعل یا ترک فعل باشد، زیرا توقف ممکن است متضمن خودداری از برخی اعمال باشد (Ebrahimgol, 2022).

توقف رفتار ناقض تعهد بین‌المللی نخستین شرط محو آثار رفتار متخلفانه است. این شرط به همراه جبران خسارت یکی از دو نتیجه کلی مترتب بر فعل متخلفانه بین‌المللی است. بر اثر متوقف ساختن عمل غیر قانونی، منشاء مسئولیت از میان می‌رود، یعنی انجام دادن عمل نادرست متوقف می‌گردد. به هر حال این اقدام بر عواقب حقوقی یا واقعی عمل نادرستی که پیش از متوقف ساختن وجود داشته است اثر نمی‌گذارد.

زمانی که کارکنان یک کشتی جنگی در بندر خارجی مرتکب عمل غیرقانونی می‌شوند، دولت ساحلی برای کاهش آثار عمل غیرقانونی انجام شده در قلمرو خویش و کاستن از فشارهای داخلی معمولاً سعی می‌کند اعمالی را علیه کشتی جنگی مذکور انجام دهد. اما از آنجا که کشتی جنگی دارای مصونیت‌های گوناگون از جمله مصونیت از تعرض است و دولت ساحلی نمی‌تواند علیه آن عملیات نظامی انجام دهد و یا آن را توقیف کند، به ناچار بهترین روش برخورد با ناو متخلف، اخراج از بندر و جلوگیری از ورود مجدد آن به بندر دولت زیان دیده است، که البته میزان برخورد به موافقت‌نامه‌های دو جانبه فی‌مابین دو دولت بستگی دارد؛ اما بر اساس قواعد حقوق بین‌الملل دولت ساحلی این حق را دارد که در صورت بر هم زدن نظم داخلی یا نقض قوانین ملی و بین‌المللی توسط کارکنان کشتی جنگی خروج فوری ناو را از آب‌های سرزمینی خویش خواستار شده و در ضمن از راه‌های دیپلماتیک خواهان جبران خسارات وارده به دولت یا اتباع خویش گردد، که می‌تواند شامل هر کدام از راه‌های جبران خسارت ذکر شده در بالا باشد و کشتی جنگی متخلف نیز موظف است در کمترین فاصله زمانی آب‌های دولت ساحلی را ترک نماید.

لذا می‌توان این اقدام دولت‌های ساحلی یعنی اخراج کشتی جنگی متخلف از آب‌های سرزمینی را یکی از راه‌های متوقف ساختن عمل غیرقانونی ناقض تعهد دانست، که علاوه بر اینکه متضرر می‌تواند از دولت متخلف خواهان قطع عمل خلاف و باز گرداندن

اخراج ناو از بندر و جلوگیری از ورود مجدد آن با دستور مقامات دولت ساحلی. اعمال اقتدار دولت‌ها بر مناطق دریایی از دیرباز مسئله ای حیاتی و سرنوشت ساز است. اصل صلاحیت سرزمینی ار بنیادی ترین اصول صلاحیت اعمال قوانین کیفری است. اعمال صلاحیت سرزمینی دولت‌ها نسبت به اشخاص در قلمرو داخلی، مفهومی پذیرفته شده در حقوق بین‌الملل عرفی است (Salehi, 2018).

اعمال صلاحیت دولت ساحلی در قلمروهای مختلف دریایی و خارج از چهارچوب حقوق بین‌الملل منجر به نقض آزادی دریانوردی کشتی‌های خارجی می‌شود. البته این به معنای نادیده گرفتن حق اعمال حاکمیت و صلاحیت دولت صاحب پرچم بر امور کشتی حامل پرچم، خارج از مقررات کنوانسیون نیست (Salehi, 2020).

آب‌های داخلی. حاکمیت دولت بر آب‌های داخلی و فقدان حق عبور بی‌ضرر در آنها، به تبع این نتیجه را در بر دارد که بر اساس حقوق بین‌الملل عرفی، حتی برای کشتیهای خارجی برای دسترسی به بندر کشورها وجود ندارد. البته، کشورها می‌توانند در صورت تمایل کشتی‌های خارجی را پذیرا شوند. رویه دولت‌ها باعث تغییرات اندکی بر این قاعده اساسی شده است. اساساً کشور ساحلی می‌تواند آن دسته از بنادر خود را که برای تجارت بین‌المللی باز هستند، تعیین کند؛ لکن، چنانچه احساس کنند که برای «صلح، ایمنی و آسایش شهروندان خود الزم است»، آنها را ببندند. علاوه بر این، دولت‌های ساحلی آزادی عمل گسترده‌ای در تعیین شرایط دسترسی به بندر دارند. با این حال، اصلی شناخته شده وجود دارد که به کشتی‌های دچار وضعیت اضطراری، به منظور تأمین ایمنی خود، حق ورود به بندر خارجی را می‌دهد. در غیر اینصورت، طبق حقوق بین‌الملل عرفی هیچ‌گونه حق ورودی وجود ندارد، حتی به بندر تعیین شده ای که به دلیل خاصی هیچ‌گاه بسته نبوده‌اند. گرچه حق دسترسی موجود تا حدودی شامل حق خروج هم می‌شود ولی این حق خروج منوط بر محدودیت‌های مهمی است. کشورها می‌توانند طبق روال عادی حقوقی، اقدام به توقیف کشتی‌ها در بندر خود کنند (Churchill and Alan, 2010).

ارتکاب عمل نادرست بین‌المللی، تعهدات جدیدی را برای دولت متخلف به وجود می‌آورد، که از جمله آنها، و درجه اول، متوقف ساختن نقض تعهد است. هر عمل نادرستی نه تنها به دولت دیگر لطمه می‌زند، بلکه تهدیدی نسبت به قاعده‌ای که نقض می‌شود به شمار می‌آید.

کمیسیون حقوق بین‌الملل، در طرح مسئولیت دولت‌ها ۱۹۹۶ چنین پیش‌بینی نموده بود که کشور زیان‌دیده در صورتی که شرایط اقتضا کند، حق دارد از کشور متخلف بخواهد تا عمل خلاف را قطع نموده و به زیان‌دیده تضمین دهد و او را مطمئن سازد که عمل خلاف تکرار نخواهد شد (Ziyaei Bigdeli, 2023).

طرح مسئولیت دولت‌ها در ماده ۳۰ اعلام می‌دارد :

ناوهای جنگی، جزء دردسزاترین کارکنان برای دولت‌ها محسوب می‌شوند. براساس آنچه در قسمت‌های قبل این تحقیق ذکر شد، دولت‌ها در قبال جرائم کارکنان کشتی‌های جنگی مسئولیت خواهند داشت، خواه این جرائم در اثر وظایف رسمی کارکنان باشد یا خارج از وظایف رسمی آنها. لذا در خصوص جرایم ارتكابی ۴ حالت وجود دارد که به در همه ۴ حالت، دولت‌های صاحب پرچم ناو مسئولیت دارند، اما مسئولیت دولت‌ها به شکل مستقیم و غیر مستقیم است و راه‌های جبران خسارت آن متفاوت می‌باشد.

۱- جرایم کارکنان در داخل ناو جنگی در بندر خارجی در اثر وظایف رسمی.

۲- جرایم کارکنان در داخل ناو جنگی در بندر خارجی در اثر وظایف غیر رسمی.

۳- جرائم کارکنان در خارج از ناو جنگی در بندر خارجی در اثر وظایف رسمی.

۴- جرایم کارکنان در خارج از ناو جنگی در بندر خارجی در اثر وظایف غیررسمی.

اگر جرائم ارتكابی در اثر وظایف رسمی باشد، مسئولیت دولت از نوع مستقیم است و دولت مسئول جبران خسارت، اما اگر جرائم ارتكابی خارج از وظایف رسمی کارکنان و در اثر سهل‌انگاری و سستی و عدم تمکین به قوانین دولت پذیرنده کارکنان رخ داده باشد مسئولیت دولت از نوع غیر مستقیم خواهد بود و دولت می‌تواند با برخی اعمال از جمله تنبیه عامل جرم یا تحویل او به مراجع دولت زیان‌دیده جهت مجازات بار مسئولیت خویش را کمتر نماید.

اوضاع به حالت سابق به هر کدام از اشکال ذکر شده گردد، خود نیز می‌تواند راسا در جهت تسریع در روند قطع عمل ناقض تعهد اقدام کند و خروج فوری ناو متخلف را خواستار گردد و همچنین جهت پیش‌گیری از تکرار مجدد چنین مواردی دولت ساحلی می‌تواند از ورود مجدد این ناو یا کارکنان آن به بنادر و سواحل خویش جلوگیری نماید.

#### ۴. بحث و نتیجه گیری

در صحنه بین‌المللی، مسئولیت با هر دولت به عنوان تابع حقوق بین‌الملل پیوندی ناگسستگی دارد، بنابراین هر زمان که قواعد حقوق بین‌الملل به علت فعل یا ترک فعل نقض گردد، خود به خود رابطه حقوقی جدیدی به وجود می‌آید. براساس این رابطه هرگاه دولتی به خاطر ارتكاب عملی خلاف قواعد حقوق بین‌الملل علیه دولت دیگر مقصر شناخته شود، از نظر حقوق بین‌الملل مسئول است. مسئله مسئولیت بین‌المللی دولت در قبال جرائم کارکنان، از جمله مهم‌ترین مسائل و چالش‌های دولت‌هاست. دولت‌ها همواره براساس عرف و قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی در قبال جرائم کارکنان خویش که در مقام نمایندگی دولت عمل می‌کنند، مسئول شمرده شده و می‌شوند. یکی از مواردی که اکثر دولت‌ها با قانون‌شکنی کارکنان خود مواجه هستند و بار سنگین مسئولیت بر دوش دولت می‌افتد، مربوط به حضور نیروهای نظامی دول در سایر کشورها و جرائم ارتكابی توسط نیروهای نظامی آنهاست؛ در این بین با توجه به افزایش قدرت و حضور پررنگ‌تر نیروهای دریایی کشورهای مختلف در اقصی نقاط عالم، کارکنان نیروهای دریایی بالاخص کارکنان

#### References:

- Aghaei Janat Makan, H., 2016. *The Trial of Power*. Ganj Danesh. (In Persian).
- Ahmad, A., 2014. Maritime Power and Strategy. *NDU Journal*, 28, pp.23-41.
- Barzegar, M., Saedi, B. and Aghaei Jannatmakan, H., 2023. Analyzing the Doctrine of the Civilian Superior Responsibility Based on International Case law. *Public Law Studies Quarterly*, 53(1), pp. 511-533. doi: 10.22059/jpls.q.2020.287685.2138. (In Persian).
- Churchill, R. and Alan, L., 2010. *International Law of the Seas*. Translated to persian by Bahman Aghaei, Ganj Danesh. (In Persian)
- Divsalar, M., 2012. Examining the international responsibility of the Iranian state in the case of blocking the Strait of Hormuz. Ms.c thesis, *Chalous Azad University, Iran*. (In Persian).
- Ebrahimgol, A., 2022. *International state Responsibility*. Shahr Danesh Publications. (In Persian).
- Foyouzi, R., 2000. *Laws of International Responsibility and the Theory of Political Protection of Nationals*. University of Tehran Publication. (In Persian).
- Moqtadar, H., 2007. *Public International Law*. Ministry of Foreign Affairs Publications. (In Persian).
- Pour Noori, M., 2004. *International Public Law*. Mehr Huqoq Publications. (In Persian).
- Salehi, J., 2018. Applying the criminal jurisdiction of the coastal state by relying on domestic laws in opposition to treaties with the jurisdiction of the flag state. *Criminal Law Doctrines*, 15(16),

- pp. 187-222. DOR: 20.1001.1.22519351.1397.15.16.7.0. (In Persian).
- Salehi, J., 2020. Freedom of the High Seas in Conflict with Coastal State Jurisdiction with Reference to “Norstar” Case. *International Law Review*, 37(63), pp. 283-308. doi: 10.22066/cilamag.2020.115673.1807. (In Persian).
- Shamsaei, M. and Salimy Torkamani, H., 2007. Reflection on International Responsibility of States for Violation of International Humanitarian Rights. *Islamic Law*, 5(17), pp. 179-205. (In Persian)
- Sanadgol, E., 2014. Responsibility of the flag state for warship’s crew crimes in foreign ports in international law viewpoint, Ms.c thesis, *Chalous Azad University*, Iran. (In Persian).
- Seyfi, B., 2023. An analysis of the seizure of Greek and Iranian oil tankers from the perspective of international law of the seas. *Journal of Marine Science and Technology*, 22(2), pp. 50-67. doi: 10.22113/jmst.2023.384787.2512. (In Persian)
- Ziyaei Bigdeli, M.R., 2022. *Public International Law*. Ganj Danesh Publications. (In Persian).