

امنیت ترابری دریایی و اقدامات تأمینی دریایی

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۱/۲۴

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۵/۱۲

حسن عالی پور*

مژده بستان**

چکیده

ترابری دریایی هنوز در زیر سایه پیمان‌های بین‌المللی، موافقت‌نامه‌های دوجانبه و حتی قوانین ملی، احساس امنیت نمی‌کند. پیمان‌های جهانی و بین‌المللی نیاز به بستری دارد که همه کشورهای دارای مرز دریایی و حتی دیگر کشورها به آن‌ها پیوسته و مفادش را به اجرا بگذارند که چنین بستری فراهم نیست. اقدام تأمینی دریایی به تدابیر باشتاب برای دفع تهدید یا خطر و گاه برای ایجاد التزام عملی برای طرف دیگر گفته می‌شود. این اقدام می‌تواند از دو جایگاه حقوقی و نظامی بررسی شود. جایگاه حقوقی اقدام تأمینی به اعمال موردهای پیش‌بینی شده در قانون در قبال متصدیان ترابری دریایی، کشتی‌ها، کالا و مسافر گفته می‌شود که طبیعت کیفری و ماهیت جبران زیان نداشته و تنها برای دفع خطر یا ایجاد التزام و به طور ویژه در گستره دریایی مربوط به حاکمیت سرزمینی انجام می‌شود.

کلیدواژه‌ها: دریا، کشتی، ترابری دریایی، متصدی حمل و نقل، امنیت ترابری دریایی، اقدام تأمینی

* همکار پژوهشی پژوهشکده مطالعات راهبردی

** کارشناس ارشد حقوق شرکت‌های تجاری

مقدمه

درگیری نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با دزدان دریایی در خلیج عدن برای پاسداری از ترابری تجاری دریایی، در چندین نوبت از جمله در مرداد ۹۴ و گریزانیدن کشتی‌های دزدان دریایی از دو کشتی تجاری ایرانی از یک سو و بازداشت کشتی‌های تجاری برخی شرکت‌های خارجی در خلیج فارس از سوی نیروی دریایی سپاه برای اعاده حق شاکیان ایرانی از سوی دیگر، دو واکنش از دو جنس گوناگون است که در سال‌های کنونی در سپهر دریا انجامیده و چالش امنیت ترابری دریایی و شیوه‌های پاسداشت آن را پیش کشیده است.

ارزش امنیت دریایی هر کشور به اندازه وابستگی‌اش به دریاست. این وابستگی به دریا، حتی ارزش دریای سرزمینی که بخشی از خاک یک کشور به شمار می‌آید را هم تحت تأثیر قرار می‌دهد؛ به گونه‌ای که اگر بستر دریا از دریچه راهبردهای اقتصادی، ارتباطی و نظامی برجسته شود، روشن خواهد شد که امنیت دریایی بخشی جداناپذیر از امنیت ملی کشوری است که دارای مرز و کناره دریایی است.

امنیت دریایی^۱ مفهومی بر پایه «عنصرهای چهارگانه قدرت ملی یعنی دیپلماسی، اطلاعات، نیروی نظامی و ابزارهای اقتصادی است و از تعبیر ایمنی دریایی^۲ که رویکردی محیطی و ظاهری دارد، جداست» (Kraska and Pedrozo, 2013, 5). امنیت دریایی چهار حوزه عمده دارد: امنیت دریای سرزمینی، امنیت منابع دریایی و زیر دریا، امنیت بهداشت دریایی و امنیت ترابری دریایی. بر حسب نگرش به هنجارهای دریایی ممکن است گستره و بعدها امنیت دریایی دگرگونی اندکی داشته باشد. در یک رویکرد، امنیت دریایی «هفت حوزه را در بر می‌گیرد: امنیت در برابر تهدید دولت‌های بیگانه، امنیت ترابری، امنیت مدیریت منابع، امنیت در برابر قاچاق، امنیت در برابر تروریسم، امنیت در برابر رخدادهای طبیعی و امنیت اصول اقیانوس‌شناسی» (Sloggett, 2013: 37). امنیت ترابری دریایی به عنوان بخشی از امنیت دریایی به معنای نبود تهدید برای حمل‌ونقل از طریق دریاست. در امنیت ترابری دریایی، افزون بر بستر دریا، به کشتی به عنوان ابزار شناور در دریا و نیز شرکت‌های ترابری و هم‌این‌طور کالا و انسان به عنوان موضوع

1. Maritime Security
2. Maritime Safety

ترابری نیز پرداخته می‌شود. از همین رو، امنیت ترابری دریایی هرچند از جهت اهمیت راهبردی، به دیگر حوزه‌های امنیت دریایی نمی‌رسد، ولی گستره و بازیگران آن به اندازه‌ای برجسته است که سبب می‌شود به عنوان معیاری در سنجش امنیت دیگر گونه‌های امنیت دریایی به کار آید.

امنیت ترابری دریایی ایران به‌ویژه پس از وضع تحریم‌های شورای امنیت سازمان ملل بر ضد کشتیرانی ایران در سال ۱۳۸۹، بسیار شکننده شده است. جدا از کاهش ترابری دریایی در این دوره، توقیف کشتی‌های ایرانی به دلیل بدهی مالی یا مشکلات پرداخت بین‌المللی پول و حتی به حراج گذاشتن آن‌ها از جمله آسیب‌های ترابری دریایی است. با این حال، جایگاه امنیت ترابری دریایی ایران را تنها تحریم‌های بین‌المللی تعیین نمی‌کند، بلکه میزان بهره‌وری ایران از ترابری دریایی، جایگاه جغرافیایی ایران و دریاهایی که به آن‌ها راه دارد و نیز شیوه تعامل ایران با کشورهای منطقه و نظام بین‌الملل، بیانگر آن است که وضعیت امنیت ترابری دریایی ایران پیش از هر چیز باید با راهبردهای حقوقی سنجیده شود. در رویکرد کلی، امنیت ترابری ایران در گرو شناخت جایگاه ترابری دریایی در جهان از یک سو و اهمیت امنیت آن از سوی دیگر است.

امروزه کشتیرانی قلب اقتصاد جهانی است. گستره بسیار و به‌هم‌پیوسته اقیانوس‌ها و دریاها و آزاد و بی‌مالک بودن بخش بزرگی از آن‌ها از یک سو و ارزانی ترابری دریایی و گنجایش فراوان کشتی‌ها برای جای‌دهی و جابه‌جایی کالا و مسافر از سوی دیگر، نه تنها سبب شده «بیشتر از ۸۰ درصد ترابری جهانی از طریق آب انجام گیرد» (CDR James Kraska, JAGC, USN: 361)، بلکه کشورها حتی کشورهای بدون مرز دریایی نیز چشم‌اندازی برای گسترش هرچه بیشتر ترابری دریایی داشته باشند. در همین حال، ویژگی‌های مثبت ترابری دریایی گاه آسیب‌هایی برای امنیت ترابری دریایی نیز به شمار می‌آیند که برخی کشورها همچون ایالات متحده آمریکا، «ایمن نگه‌داشتن خطوط ترابری دریایی را به عنوان یکی از مهم‌ترین مأموریت‌های برون‌سرزمینی خود می‌دانند» (CDR James Kraska, JAGC, USN: 361).

تهدیدهای ضد امنیت ترابری دریایی گوناگون‌اند که روی هم‌رفته می‌توان به سه تهدید اشاره کرد: یکم، اقدامات جنگی یا تجاوز یک دولت بر ضد ترابری دریایی دولت دیگر. هر کشتی دولتی یا عمومی حامل پرچم کشور خود است و از این رو، کشتی به عنوان سرزمین سیال و بخشی از

قلمرو کشور دارای پرچم به شمار می‌آید. هر گونه اقدام نظامی بر ضد کشتی یا دریای سرزمینی همانند تجاوز به سرزمین به شمار می‌آید. دوم، اقدامات مجرمانه که در صدر آن‌ها اقدامات تروریستی دریایی و راهزنی دریایی است. بیشتر تهدیدهایی که در زمینه امنیت ترابری دریایی ترسیم می‌شود، اقدامات مجرمانه‌اند؛ «مانند ۱. تهدیدات داخلی یا تهدیدات دولت دارای دریا، تهدیدات تروریستی، تهدیدات مجرم چندملیتی و دزدی دریایی، تخریب محیطی (محیط زیست) و مهاجرت دریایی غیرقانونی» (CDR James Kraska, JAGC, USN: 380). در واقع، با فروکش کردن آتش جنگ در منطقه‌های گوناگون جهان به جهت دگرگونی‌های سیاسی و تک‌قطبی شدن جهان، ولی اقدام‌های تروریستی و راهزنی دریایی که گاه از نیابت‌گیری دولت‌ها در پدیدآوری تنش بی‌بهره نیستند، افزایش خیره‌کننده‌ای داشته است. از این رو، ایمن نگه‌داشتن خطوط دریایی از وظایف همه دولت‌های جهان دانسته می‌شود و به‌ویژه در آمریکا و اروپا که کشتیرانی و بندرها برای تجارت بین‌المللی و تجارت داخلی بسیار مهم هستند، لزوم پرداختن به روش‌های امنیتی جدید احساس می‌شود. بنابراین، «در جهانی که به طور فزاینده‌ای در منطقه‌های ساحلی متمدن و متمرکز شده، تعجبی ندارد که بسیاری از شهرهای بندری در نگاه تروریست‌ها منطقه‌ی غنی برای هدف آن‌ها باشد» (Cariag H. Allen: 171-172).

سوم، راه‌کارها و قوانین ملی و ساحلی برای اعمال در ترابری دریایی که هرچند مبتنی بر رویکرد قانونی یا سیاست کشور اعمال‌کننده است، ولی برای کشتی یا متصدی ترابری کشور دیگر به عنوان تهدید به شمار می‌رود. به سخن دیگر، پراکندگی قوانین و هنجارهای ترابری دریایی خود به عنوان سومین گونه از تهدیداتی دانسته می‌شود که می‌تواند آزادی و امنیت ترابری دریایی را نادیده بگیرد. این پراکندگی قوانین گاه برخاسته از اسناد بین‌المللی است.

در پاسخ به سه تهدید پیش‌گفته، ضمانت اجراهای گوناگونی مانند نظام کیفرهای ملی و بین‌المللی یا نظام جبران خسارت هست، ولی برجسته‌تر از این دو، اقدامات تأمینی است که نه تنها بسیار باشتاب‌تر از کیفرها و جبران خسارت اعمال می‌شود، بلکه پایه و چرایی آن برای جلوگیری از تحقق تهدید یا خطر است. اقدام تأمینی به معنای کنش قانونی سریع برای جلوگیری از وقوع خطر یا جرم یا جنگ است. این کنش‌های قانونی که در اصل واکنش به خطر یا تهدید است، هم چهره ملی دارد و هم بین‌المللی که اقدام‌های شورای امنیت برجسته‌ترین محور اقدامات تأمینی بین‌المللی است. در ترابری تجاری دریایی، بیشتر اقدامات

تأمینی درون‌سرزمینی اعمال می‌شود و آنچه در این زمینه به عنوان چالش بنیادین سر برمی‌آورد، ابهام در نوع و گستره اقدامات تأمینی برای پاسداشت امنیت ترابری دریایی است که ممکن است خود تهدیدی بر ضد ترابری دریایی شود. این نوشتار در سه گام آهنگ بررسی این چالش را دارد؛ در گام نخست بررسی خواهد شد که چگونه دریا، ظرفیت‌های بایسته برای گریز از اعمال قواعد حقوقی داخلی و بین‌المللی دارد. در گام دوم، به اعتبار حقوقی اقدامات تأمینی قابل اعمال نسبت به تهدیدهای مرتبط با ترابری تجاری دریایی پرداخته و در گام سوم نیز به راهبردهای اعمال اقدامات تأمینی برای امنیت دریایی اشاره می‌شود.

الف. ترابری دریایی در بستر گریز

ترابری یا حمل‌ونقل دریایی شاخه‌ای از بخش حمل‌ونقل است که متضمن جابه‌جایی کالا یا مسافر از طریق دریاست. ترابری دریایی را باید مفهومی خاص‌تر از ترابری آبی دانست که شامل دریاچه‌ها و رودخانه‌ها نیز می‌شود. در نگاه دیگر، «اصطلاح حمل‌ونقل دریایی دارای دو معنی است: «اول» در مفهوم اقتصادی آن، حمل‌ونقل دریایی، به عملیاتی گفته می‌شود که دال بر جابه‌جایی کالا و مسافر از طریق دریاست و دوم در مفهوم حقوقی، حمل‌ونقل دریایی، به یکی از قراردادهایی گفته می‌شود که برای تحقق این عملیات منعقد می‌شود» (تقی‌زاده، ۱۳۹۲: ۲۷، به نقل از Remond-Gouilloud, 1988) (۱). ترابری دریایی در بستر دریا و از طریق کشتی انجام می‌گیرد. دریا در حکم راهی بس گسترده برای کشتی و کشتی نیز ابزاری سیال و گاه بس بزرگ برای جابه‌جایی کالا و مسافر، هر دو قابلیت‌های فراوانی برای گریز از چارچوب‌های قانونی دارند که در دنباله به ظرفیت این دو پرداخته می‌شود:

۱. ظرفیت‌های ابزار ترابری؛ کشتی

کشتی «آلتی است که روی آب به وسیله‌ای (پارو، بادبان، بخار و غیره) حرکت و بار و مسافر را حمل کند» (معین، ۱۳۶۲). مطابق بند ۴ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳/۶/۲۹: «کشتی به هر وسیله‌ای اطلاق می‌شود که برای حمل بار در دریا به کار رود». «از ظاهر تعریف برمی‌آید که تعریف کشتی شامل «دوبه» و «کرجی» که برای حمل کالا از بارانداز به محل

توقف کشتی به کار می‌رود، نمی‌شود؛ اگرچه در بندرهایی که به دلیل عمق کم آب، کشتی نمی‌تواند تا اسکله جلو بیاید، کالاها توسط «دوبه» یا «کرجی» به کشتی منتقل می‌شوند. رویه قضایی کشورهای بایشینه در زمینه دریانوردی مانند انگلستان نیز «کشتی را شامل هر نوع کشتی باری دریایما که برای حمل کالا از بندری به بندر دیگری مورد استفاده قرار می‌گیرد، دانسته‌اند» (امید، ۱۳۵۳: ۴۴۵). همچنین، در سال ۱۸۴۴ در رویه دیوان کشور فرانسه، «کشتی به واحدی اطلاق می‌شود که با تجهیزات و اکیپ خاص خود سرویس معینی را انجام بدهد که برای تحقق یک صنعت مشخص کافی باشد، صرف نظر از اندازه، ظرفیت و اسمی که برای آن انتخاب شده است». اگرچه تعریف فوق بعضی از ابهام‌های موجود را مرتفع نموده، اما این تعریف ناقص است و شامل واحدهای شناوری کوچک در رودخانه‌ها نیز می‌شود» (اندرز، منتظر و مسعودی، ۱۳۹۱: ۷۶ به نقل از فخاری، ۱۳۶۴) (۲).

بعضی از کشورها یگان شناور را از کشتی تفکیک نموده‌اند؛ مانند مقررات دریایی رومانی. در قانون این کشور آمده است: «یگان شناور واحدی است که افرادی را برای هدایت و تجهیز در دریا و رودخانه‌ها و دریاچه‌ها استخدام می‌نماید» و در تعریف کشتی آمده است: «به واحدی اطلاق می‌شود که در آب‌های داخلی و سراسر کرانه قابل کشتیرانی باشد». باید بین یگان شناور و کشتی تفکیک قائل شد، ولی در تعریف هر دو همسان بوده و تعریف کشتی شامل قایق‌های پارویی کوچک و کرجی نیز می‌شود. بعضی از کشورها قابلیت فنی کشتی و اختصاص آن به سفر دریایی را در قوانین خود لحاظ نموده‌اند مانند یونان. تعریفی که به نظر می‌توان از کشتی ارائه داد این است: «کشتی به واحدی اطلاق می‌شود که از قابلیت کشتیرانی لازم در سفرهای دریایی برخوردار بوده و همچنین آمادگی فنی لازم برای حمل مسافر و ثبت در دفتر مخصوص واحدی که دارای این ویژگی باشد را داراست» (اندرز، منتظر و مسعودی، ۱۳۹۱: ۷۶).

کنوانسیون رتردام در ۱۱ دسامبر ۲۰۰۸ به تصویب برخی کشورها رسیده و از جمله کنوانسیون‌هایی است که مقرراتی در زمینه حمل و نقل دریایی کالا وضع نموده است. این کنوانسیون نیز در تعریف کشتی در بند ۲۵ ماده ۱ مقرر می‌دارد: «واژه «کشتی» به معنی هر کشتی‌ای است که برای حمل کالاها از طریق دریا مورد استفاده قرار می‌گیرد». تحلیل

تعاریفی که از کشتی در مقررات داخلی و بین‌المللی به دست آمده، موضوع بحث را روشن تر می‌سازد. در قانون دریایی و نیز آیین‌نامه ثبت کشتی‌ها و شناورها که مصوب قانون‌گذار ایرانی‌اند، هیچ‌گاه کشتی به صورت مجزا تعریف نشده، بلکه هر جا قانون‌گذار دست به تعریف زده، همواره تحت تأثیر موضوعی بوده که کشتی یا شناور در ضمن آن مطرح شده است. برای مثال، در بخش باربری، کشتی را با توجه به این ماهیت تعریف کرده و در بخش حمل مسافر نیز قانون‌گذار این‌گونه عمل کرده است. کنوانسیون‌های بین‌المللی نیز همین رویه را پیش گرفته‌اند. به عنوان مثال، در کنوانسیون بروکسل، معاهده بین‌المللی تحدید مسئولیت صاحبان کشتی‌های دریایی مصوب ۱۹۵۷ (بند ۱ ماده ۱)، معاهده بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا مصوب ۱۹۶۱ (بند ۱ ماده ۱)، معاهده بین‌المللی مربوط به خطوط بارگیری کشتی، تعریف واحدی از کشتی به عمل نیاورده، بلکه هر یک از آنها تحت تأثیر موضوع خود تعریف متفاوتی از کشتی به دست داده است. بنابراین، در نظر گرفتن مفهوم ویژه برای کشتی در هر یک از موضوعات دریایی، نه تنها رویه‌ای غریب و ناشناخته به حساب نمی‌آید، بلکه فرآیندی است که نویسندگان و قانون‌گذاران داخلی و بین‌المللی نیز به آن نظر داشته‌اند» (محمدی، ۱۳۸۸: ۳۵۷-۳۵۶).

نبود رویکرد یکسان در تعریف و مصداق‌شناسی کشتی خود سبب پوشیدگی و سردرگمی هنجارهای حقوقی می‌شود. از این رو، گاه کوشش شده به جای تعریف مفهومی یا شمارش مصداقی آن، به بیان وصفی کشتی پرداخته شود. بر این اساس، «۱. کشتی یک بنای شناور با قابلیتش برای غوطه‌ور شدن، تا حدی قابل انتساب به طراحی فرورفته‌اش است. بنابراین، کلک، کشتی نیست.

۲. بنا باید برای حرکت بر روی آب یا از طریق آب در نظر گرفته شده و قادر به این کار نیز باشد. بنابراین، زیردریایی‌ها و قایق موتوری‌ها کشتی هستند، اما هواپیماهای دریایی هر چند می‌تواند بر روی آب حرکت کند، اما هدف اولیه‌اش پرواز کردن است.

۳. بنا باید ابعاد حداقلی خاص و توانایی حمل مسافر یا کالاها را داشته باشد و نمی‌تواند خیلی کوچک باشد.

۴. در حالی که هدف معمولی کشتی، حمل کالا یا مسافر است، نیازی نیست کشتی حتماً چنین کاری را انجام دهد تا در تعریف بگنجد. به طور معمول کشتی شامل کشتی‌های تفریحی، قایق‌های ماهیگیری و کشتی‌های جنگی نیز هست. با وجود این، قواعد حاکم بر کشتی به جهت نوع فعالیت با کشتی دیگر فرق دارد. برای مثال، خدمه کشتی‌های جنگی و کشتی‌های بازرگانی دریایی بایستی موضوع مقررات متفاوتی باشند» (Falkanger and others, 2011: 44-45).

از نگاه حقوقی، شاید ثبت کشتی برجسته‌تر از ساختار کشتی باشد. ثبت کشتی خود نشانه‌ای بر ضوابط شناور دریایی و موضوع فعالیت آن است. در واقع، ثبت کشتی نشان می‌دهد هر شناوری از جهت حقوقی کشتی نیست و ثبت گام مهمی برای برخی اعمال هنجارهای حقوقی مانند حمایت کیفری و مدنی یا تابعیت کشتی است. مطابق ماده ۱ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳:

۱. هر کشتی دریاییما (اعم از اینکه ساختمان آن پایان یافته و یا در دست ساختمان باشد) که ظرفیت غیرخالص ثبت شده آن حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط ذیل باشد، می‌تواند بر طبق مقررات این قانون به ثبت رسیده و تابعیت ایرانی و حق برافراشتن پرچم جمهوری اسلامی ایران را داشته باشد: الف. کشتی به اشخاص تابع ایران (اعم از طبیعی و حقوقی) تعلق داشته باشد و در صورتی که کشتی متعلق به شرکت ایرانی باشد باید سهام آن با نام بوده و حداقل ۵۱ درصد سرمایه واقعی آن متعلق به اتباع ایرانی باشد. ب. کشتی باید بر طبق مقررات این فصل به ثبت برسد.

۲. کشتی‌های نفتی متعلق به اشخاص (اعم از طبیعی یا حقوقی) که به امر تولید و یا تصفیه و یا حمل و نقل نفت خام و یا گاز و یا محصولات نفتی اشتغال دارند می‌توانند بدون رعایت حد نصاب مقرر در این ماده بنا به درخواست ذی‌نفع و موافقت سازمان بنادر و کشتیرانی به ثبت رسیده و تابعیت ایران را تحصیل کنند.

همچنین، بر طبق ماده ۵ قانون مذکور: «هر کشتی که در ایران ساخته می‌شود و ظرفیت آن حداقل ۲۵ تن باشد تا وقتی که سازنده کشتی آن را تحویل نداده است کشتی ایرانی تلقی می‌شود». کشتی‌های موضوع این ماده (کشتی‌های در دست ساختمان) باید موقتاً به ثبت برسند و گواهی‌نامه ثبت موقت جهت آن‌ها صادر گردد. این موضوع در ماده ۱۸ قانون دریایی ایران بیان شده است.

در عین حال، برای ثبت کشتی مطابق مواد ۹ و ۱۵ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ مالک کشتی و یا نماینده وی باید تقاضای ثبت را همراه با اظهارنامه و گواهی‌نامه‌های فنی کشتی که توسط سازمان بنادر و کشتیرانی و یا یکی از مراجع صلاحیت‌دار بین‌المللی که صلاحیت آن مورد قبول سازمان بنادر و کشتیرانی است، صادر شده را در دو نسخه تنظیم و به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم نماید. مستفاد از ماده ۱۷ قانون مورد اشاره، چنانچه کشتی به موقع به ثبت نرسد، کشتی حق برافراشتن پرچم ایران را نخواهد داشت (۳).

«کشور ثبت‌کننده کشتی قبل از واردشدن یک کشتی در دفتر ثبت کشتی‌ها بایستی اطمینان یابد که شرکت صاحب کشتی یا شرکت فرعی صاحب کشتی (کشتی‌سازی) تأسیس یافته و یا محل اصلی تجارتش مطابق با قوانین و مقررات آن کشور در قلمرو آن کشور است. صاحب کشتی بایستی نماینده یا شخص مدیریتی داشته باشد که ملیت کشور صاحب پرچم را داشته باشد یا در آن کشور ساکن شده باشد. نماینده می‌تواند شخص حقیقی یا شخص حقوقی باشد، اما بایستی عملکردهای مختلفی داشته باشد. وی باید برای هر فرآیند قانونی وجود داشته باشد و سرمایه کافی برای به دست آوردن پوشش بیمه برای خسارت‌هایی که به دلیل عملکرد کشتی به اشخاص ثالث وارد شده داشته باشد» (Falkanger and others, 2011: 53). «هیئت قانون‌گذاری سازمان بین‌المللی دریایی یک قطعنامه برای جلوگیری از ثبت کشتی‌های خیالی اتخاذ کرد. قطعنامه دولت‌ها را برای اعمال بررسی‌های مناسب و اسناد مصدق هنگام ثبت کشتی برای شناسایی هویت کشتی دعوت کرد» (CDR Kraska, JAGC, USN: 369).

«مکانیزم‌های بین‌المللی قوی‌تر شفافیت توسعه‌یافته در ثبت کشتی‌ها و هویت مالک کشتی، محموله‌ها و خدمه دریایی تجارتی چندملیتی و چندپرچمی دنیا را تضمین خواهد کرد. قوانین و اجرای ضعیف به وسیله برخی کشورها مانع شفافیت می‌شود. تروریست‌ها و مجرمان در حال حاضر از این آسیب‌پذیری به وسیله ثبت کشتی‌ها تحت شخصیت حقوقی صوری، تغییر نام و تغییر رنگ کشتی‌ها استفاده می‌کنند» (CDR Kraska, JAGC, USN: 39).

مسئله مورد بحث دیگر این است که کشتی باید قابلیت دریانوردی داشته باشد. «در قانون قابلیت دریانوردی ۱۹۰۳ نروژ واژه «قابلیت دریانوردی» بدین معنی بود که کشتی باید در وضعیتی باشد که بتواند سفر پیش‌بینی‌شده را بدون اینکه زندگی بشری در خطر باشد، انجام

دهد؛ اما امروزه شرایط واقعی به نوع سفر، نوع محموله‌ای که باید حمل شود و اینکه چه زمانی از سال است، بستگی خواهد داشت» (Falkanger and others, 2011: 296). قابلیت دریانوردی^۱ یعنی کشتی از نظر تجهیزات، ساختمان و ترکیب، سازوبرگ، متصدیان، کارگزاران، قطعات و مصالح برای سفری که مورد استفاده قرار می‌گیرد، توانایی داشته و از هر حیث به حد کفایت باشد». بنابراین، کشتی باید «قادر به تحمل خطرات دریایی و حوادثی که ممکن است در طول سفر برای آن پیش آید، باشد و صاحب کشتی باید قابلیت دریانوردی کشتی را با توجه به نوع محموله و نوع کشتی و فصلی که سفر در آن انجام می‌گیرد، تعیین کند. همچنین، کشتی باید از نظر کادر اداره‌کننده، مستخدمان و متصدیان امور مختلف کشتی اعم از امور فنی و تدارکاتی و اداری در حد مطلوب و لازم برای سفر مورد نظر باشد. انبارها، وسایل نقل و انتقال محموله، سوخت، غذا و سایر احتیاجات روزمره کارکنان باید در حد کفایت باشد، چون کشتی علاوه بر ایفای نقش وسیله حمل و نقل، انبار شناوری نیز هست. بنابراین، کشتی باید شرایط حمل کالای مخصوصی (۴) را که حمل می‌نماید نیز داشته باشد» (تقی‌زاده، ۱۳۹۲: ۱۷۹).

۲. واقعیت‌های بستر ترابری؛ دریا

بستر دریا به عنوان عامل نیرومندی برای گریز از قواعد حقوقی به سبب آزادبودن بخش بزرگی از دریاها و اقیانوس‌ها و کنترل ناپذیری آنهاست. همچنین، مرز دریا به فراتر از دریای سرزمینی همانند خشکی به راحتی کنترل‌پذیر نیست. در حالی که در مرز خشکی امکان بستن مرز یا بازداشت اشخاص یا ابزارها در مرز هست و یا حتی با بهره‌گیری از جت‌های باشتاب امکان کنترل کردن هواپیماهای غیرمجاز هست، ولی روشن نیست که کشتی غیرمجاز در حال برون‌شدن از دریای سرزمینی را با چه تدبیری می‌توان کنترل کرد؟ از این رو، بایسته است که دریا به عنوان بستر ترابری دریایی به جهت دسته‌بندی حقوقی شناخته شود. دریا را می‌توان به دو گستره قلمرو دریایی و دریای آزاد دسته‌بندی کرد. قلمرو دریایی مفهومی خاص‌تر از قلمرو آبی است. قلمرو آبی «قسمتی است که دولت‌ها در آن حقوقی اعمال می‌کنند و به سه دسته تقسیم می‌شود: مناطقی که دولت مانند قلمرو خشکی در آن اعمال حاکمیت می‌کند که

1. sea worthiness

عبارت‌اند از الف. آب‌های داخلی؛ ب. دریای سرزمینی؛ ج. آب‌های مجمع‌الجزایری. منطقه‌ای که دولت بخشی از مقررات یا قسمتی از حاکمیت خود را در آنجا اعمال می‌کند: منطقه مجاور یا منطقه نظارت و مناطقی که دولت در آنجا اعمال حقوق حاکم می‌کند: الف. فلات قاره ب. منطقه انحصاری اقتصادی» (بیگزاده، ۱۳۸۹: ۱۰).

۲-۱. کنترل در دریای سرزمینی

دریای سرزمینی در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو به دلیل تقسیم‌بندی دوگانه‌ای که در مورد دریا وجود داشت (منطقه تحت حاکمیت و دریای آزاد)، عبارت بود از «بخشی از دریا که فی‌مابین آب‌های داخلی و دریای آزاد قرار داشت، اما در کنوانسیون ۱۹۸۲ ژنو مناطق دریایی افزایش یافت، منطقه انحصاری اقتصادی ایجاد شد و به همین دلیل، تعریف این کنوانسیون متفاوت از کنوانسیون ۱۹۵۸ است. مطابق با کنوانسیون ۱۹۸۲ دریای سرزمینی منطقه‌ای است از دریا که فی‌مابین آب‌های داخلی و منطقه انحصاری اقتصادی قرار دارد» (بیگزاده، ۱۳۸۹: ۱۵).

در مورد حدود دریای سرزمینی طبق ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ هر دولتی حق دارد عرض دریای سرزمینی خود را حداکثر تا ۱۲ مایل دریایی از خط مبدأ تعیین کند. در حقیقت، دولت ساحلی حاکمیت خود را بر بخشی از منطقه دریا در ماوراء قلمرو خشکی، آب‌های داخلی (در مورد کشورهای مجمع‌الجزایری در ماوراء آب‌های مجمع‌الجزایر) اعمال خواهد کرد که عرض آن از خط مبدأ از ۱۲ مایل دریایی تجاوز نخواهد کرد. بر اساس حقوق بین‌الملل، «مناطق دریایی هر کشور را همان کشور تعیین می‌کند، اما الزام برای تسری به ثالث منوط به رعایت مقررات حقوق بین‌الملل است» (بیگزاده، ۱۳۸۹: ۱۶).

مطابق با ماده ۲ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان ۱۳۷۲/۱/۳۱ عرض دریای سرزمینی از خط مبدأ ۱۲ مایل دریایی است. مایل دریایی برابر ۱۸۵۲ متر است. در ذیل ماده ۲ به این مورد نیز اشاره شده که «جزایر متعلق به ایران اعم از اینکه داخل و یا خارج دریای سرزمینی باشند، طبق این قانون دارای دریای سرزمینی مخصوص به خود هستند».

ماده ۴ قانون مذکور در مورد تداخل دریای سرزمینی ایران با سایر دول بیان می‌دارد: «در مواردی که دریای سرزمینی ایران با دریای سرزمینی دول مجاور یا مقابل تداخل پیدا کند، مادامی که ترتیب دیگری بین طرفین توافق نشده باشد، حد فاصل بین دریای سرزمینی ایران و آن کشور خط منصفی است که کلیه نقاط آن از نزدیک‌ترین نقاط خطوط مبدأ طرفین به یک فاصله باشد».

آب‌های ساحلی بخشی از دریای سرزمینی است. «منظور از آب‌های داخلی صرفاً آب‌هایی نیست که در داخل قلمرو یک کشور (مانند رودخانه و دریاچه‌ها) قرار دارد؛ بلکه به طور کلی مقصود آب‌هایی است که طرف خشکی خط مبدأ قرار دارند» (موسی‌زاده، ۱۳۸۵: ۲۴۷). مستفاد از ماده ۳ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان ۱۳۷۲/۱/۳۱ آب‌های داخلی عبارت‌اند از آب‌هایی که بین خط مبدأ دریای سرزمینی و قلمرو خشکی و همچنین، آب‌هایی که بین جزایر متعلقه به ایران که فاصله آن‌ها از یکدیگر، از دو برابر عرض دریای سرزمینی تجاوز نکنند، واقع شده‌اند. در تعریفی دیگر، آب‌های واقع بین ساحل ایران و خط مبدأ و همچنین آب‌های واقع بین جزایر متعلق به ایران که فاصله آن‌ها از یکدیگر از ۱۲ مایل دریایی تجاوز نکنند، آب‌های داخلی کشور محسوب می‌گردد (۵).

ماده ۱ قانون اشاره شده مقرر می‌دارد: «جمهوری اسلامی ایران خارج از قلمرو خشکی و آب‌های داخلی و جزایر خود در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان بر منطقه‌ای از آب‌های متصل به خط مبدأ که دریای سرزمینی نامیده می‌شود نیز حاکمیت دارد. این حاکمیت همچنین شامل فضای فوقانی، بستر و زیر بستر دریای سرزمینی می‌باشد».

دریای سرزمینی به طور کامل پیرو اصل سرزمینی یا حاکمیتی بودن قوانین ملی است. با این حال، شکنندگی کنترل در دریای سرزمینی به‌ویژه اگر گستره آن زیاد باشد، کشورها را به سمت افزایش صلاحیت اعمال قوانین کشانده، به گونه‌ای که از سرزمین خشکی و هوایی سخت‌گیرانه‌تر است. ماده ۱۰ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان ۱۳۷۲/۱/۳۱ تصریح می‌دارد: «صلاحیت کیفری، تعقیب، رسیدگی و مجازات جرایم ارتكابی در کشتی‌های در حال عبور از دریای سرزمینی در موارد زیر در صلاحیت مراجع قضایی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد. الف. چنانچه اثرات و عواقب جرم متوجه جمهوری اسلامی ایران گردد. ب. چنانچه جرم ارتكابی منحل صلح و نظم و آرامش داخلی و

یا نظم عمومی دریای سرزمینی باشد. ج. چنانچه فرمانده کشتی یا نماینده دیپلماتیک یا کنسولی دولت صاحب پرچم کشتی تقاضای کمک و رسیدگی نماید. د. چنانچه رسیدگی و تعقیب برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و روان‌گردان ضروری باشد».

افزایش صلاحیت قوانین ملی بر کشتی غیرنظامی کشور دیگر همواره می‌تواند چالش‌های دیگری را ایجاد کند. از این رو، کشورها در کنار افزایش صلاحیت خود، پیمان‌های دو یا چندجانبه‌ای می‌بندند که در عمل افزایش صلاحیت را بیشتر نمادین و از منظر قدرت سیاسی نشان می‌دهد تا قدرت حقوقی. این حالت در پیمان‌های دوسویه ایران با کشورهای دیگر در کشتی‌رانی تجاری دیده می‌شود. برای نمونه، در ماده ۱۳ موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی با دولت جمهوری بلغارستان مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۱ این‌گونه آمده است که «۲- مقامات صلاحیت‌دار یکی از طرفین متعاقد نمی‌باید در امور کیفری مربوط به جرائمی که در عرشه کشتی تحت پرچم طرف متعاقد دیگر به هنگام توقف در بندر روی دهد، اعمال صلاحیت کیفری نمایند مگر در موارد ذیل:

الف. به موجب درخواست نماینده دیپلماتیک یا کنسول‌گری دیگر طرف متعاقد (که کشتی با پرچم آن دریانوردی می‌کند: ذکر شده در موافقتنامه ایران و اوکراین) یا با دارا بودن موافقت آن. ب. زمانی که برای جرم ارتكابی در قوانین داخلی کشور متعاقدی که کشتی در بندر آن توقف نموده (سنگین بوده: ذکر شده در موافقتنامه ایران و اوکراین یا)، مجازات کیفری بیش از ۵ سال حبس پیش‌بینی شده است. ج. زمانی که جرم و آثار آن نظم عمومی را در ساحل یا در بندر به مخاطره اندازد یا امنیت عمومی (ملی) را تحت تأثیر قرار دهد. د. هنگامی که افراد خارج از خدمه کشتی در جرم مزبور دخالت کنند یا جرم توسط اتباع دولت پذیرنده یا علیه آن‌ها صورت گرفته باشد. هـ. برای جلوگیری از تجارت غیرقانونی مواد مخدر، روان‌گردان یا مواد رادیواکتیو.

۳. این ماده ارتباطی با حق مقامات صالح طرفین متعاقد راجع به اجرای قوانین و مقررات داخلی‌شان در مورد حفظ سلامت عمومی، کنترل گمرکی، محافظت از محیط زیست دریایی، امنیت کشتی‌ها، بنادر، جان افراد و کالا و پذیرش خارجی‌ان در سرزمینشان ندارد».

شایان ذکر است کشتی جنگی از مصونیت برخوردار است و هیچ دولتی نمی‌تواند به آن متعرض شود، اما اگر کشتی جنگی یکی از ۴ مورد ذکر شده را انجام دهد، دولت ساحلی ابتدا از کشتی جنگی می‌خواهد که آب‌های دولت را ترک کند و اگر از باب نقض مقررات خساراتی وارد کرده، مسئولیت بین‌المللی دولت صاحب پرچم را مطرح می‌کند. اگر کشتی جنگی آب‌های ساحلی را ترک نکند، مصونیت آن از بین می‌رود.

۲-۲. کنترل در منطقه نظارت

منطقه نظارت «به بخشی از دریا در مجاورت دریای سرزمینی که در آن دولت ساحلی نظارت لازم را به منظور اعمال قوانین گمرکی، مالی، بهداشتی و مهاجرتی به عمل می‌آورد اطلاق می‌شود» (موسی‌زاده، ۱۳۸۵: ۲۸۵). به موجب مقررات ۱۹۵۸ ژنو دولت ساحلی می‌تواند در منطقه‌ای از دریای آزاد که مجاور دریای سرزمینی آن دولت است، نظارت لازم برای هدف‌های گفته‌شده در ماده ۲۴ این کنوانسیون را اعمال کند؛ اما کنوانسیون ۱۹۸۲، منطقه نظارت را دیگر بخشی از دریای آزاد محسوب نمی‌نماید، بلکه آن را جزء منطقه انحصاری اقتصادی به شمار می‌آورد. طبق بند ۲ ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ «منطقه نظارت نباید از ۲۴ مایلی خط مبدأ تعیین عرض دریای سرزمینی فراتر رود». این در حالی است که در کنوانسیون ۱۹۵۸ این منطقه محدود به ۱۲ مایل دریایی از خط مبدأ تعیین عرض دریای سرزمینی شده بود.

ماده ۱۲ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان ۱۳۷۲/۱/۳۱ نیز در تعریفی مشابه بیان می‌دارد: «منطقه نظارت منطقه‌ای است در مجاورت دریای سرزمینی که حد خارجی آن از خط مبدأ ۲۴ مایل دریایی می‌باشد». هر کشور ساحلی از جمله ایران با استناد به ماده ۲۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ و همچنین ماده ۱۳ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان ۱۳۷۲/۱/۳۱ می‌تواند در منطقه نظارت خود اقدامات زیر را انجام دهد: جلوگیری از نقض قوانین گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی دولت ساحلی در سرزمین یا دریای سرزمینی خود، مجازات نقض مقررات فوق در سرزمین یا دریای سرزمینی خود. مطابق

با ماده ۳۰۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ دولت ساحلی حق دارد مقررات خود را در خصوص اشیاء تاریخی و باستانی موجود در منطقه‌ی مجاور خود هم اعمال کند.

البته، بایستی خاطرنشان ساخت که در ماده ۱۳ اشاره شده نقض مقررات امنیتی نیز در صلاحیت دولت ایران قرار گرفته است. این گزاره ریشه در اصل واقعی بودن صلاحیت کیفری دارد که بیشتر کشورها به‌ویژه ایران نسبت به بزه‌های ضد امنیت ملی، صلاحیت دادگاه‌ها را نسبت به بزه‌های عادی می‌گستراند.

یک نکته آنکه «در کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ فرض بر عدم صلاحیت دولت ساحلی بر کشتی‌های خارجی در منطقه نظارت است، ولی بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲، چون منطقه نظارت جزء دریای آزاد به شمار نمی‌آید و جزء منطقه انحصاری اقتصادی است، در نتیجه، فرض عدم صلاحیت دولت ساحلی کنار گذاشته می‌شود و در صورت بروز اختلاف در مورد صلاحیت دولت ساحلی مسئله باید بر اساس «عدل و انصاف» و یا «توجه به اهمیت منافع مربوط» طرفین ذی‌ربط و جهان به طور کلی فیصله یابد» (موسی‌زاده، ۱۳۸۵: ۲۸۹).

شایان توجه است چنانچه کشتی ایرانی مرتکب نقض سایر قوانین به غیر از قوانینی که در مواد مورد اشاره آمده است، شود، بازهم توسط دولت ایران تعقیب و محاکمه می‌شود. پس دولت ساحلی «صلاحیت کامل و تام بر منطقه نظارت خود ندارد، بلکه تا حدودی صلاحیت آن محدود می‌شود و فقط مواردی را در بر می‌گیرد که تصریحاً به مصداق‌های آن اشاره شده است. به عبارت دیگر، دولت ساحلی بر منطقه نظارت، نوعی صلاحیت محدود و مخصوص دارد نه صلاحیت تام» (شایگان، ۱۳۸۹: ۱۸۳).

۲-۳. کنترل منطقه انحصاری اقتصادی

این منطقه اولین بار توسط کنوانسیون ۱۹۸۲ ایجاد شد. ماده ۵۵ این کنوانسیون در این زمینه مقرر می‌دارد: «منطقه انحصاری اقتصادی در ماورا و مجاور دریای سرزمینی قرار گرفته و تابع نظام حقوقی ویژه مقرر در این قسمت (قسمت پنجم کنوانسیون) است. حقوق و صلاحیت دولت ساحلی و آزادی‌های سایر دولت‌ها طبق مقررات مربوط به این کنوانسیون تعیین می‌شود». «طبق همین ماده حد داخلی منطقه انحصاری اقتصادی، حد خارجی دریای سرزمینی

است و حد خارجی آن نیز نباید بیش از ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ دریای سرزمینی تجاوز کند. کنوانسیون ۱۹۸۲ حداکثر قابل قبول را اعمال کرده، ولی کشورها می‌توانند در صورت تمایل حدود کمتری را برای منطقه خود تعیین کنند و تعداد زیادی از کشورها با وضعیت جغرافیایی نامساعد، چاره‌ای جز این ندارند» (موسی‌زاده، ۱۳۸۵: ۲۸۷).

ماده ۱ آیین‌نامه احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۵/۹/۲۸ در تعریف منطقه انحصاری اقتصادی بیان می‌دارد: «ناحیه‌ای خارج و مجاور دریای سرزمینی که حداکثر به عرض دویست (۲۰۰) مایل دریای سرزمینی که در آن، کشور ساحلی دارای حقوق و صلاحیت‌های انحصاری در مورد منابع طبیعی و سایر صلاحیت‌های مربوط است»، «اما وضعیت خاص جغرافیایی خلیج فارس و سواحل آن و روش‌هایی که توسط کشورهای اطراف برای تحدید حدود منطقه انحصاری ماهیگیری و انحصاری اقتصادی اتخاذ شده است، موجب تداخل مناطق دریایی آن‌ها می‌شود. به عبارت دیگر، در این منطقه، اگر کشورهای نظیر ایران، عربستان سعودی، قطر و امارات که منطقه انحصاری اقتصادی و سایر کشورها که منطقه انحصاری ماهیگیری تعیین کرده‌اند، بخواهند آن را در خلیج فارس اجرا کنند، تمام آب‌های خلیج فارس بسته خواهد شد. از این رو، تحدید منطقه انحصاری اقتصادی و ماهیگیری اجتناب‌ناپذیر خواهد بود» (شایگان، ۱۳۸۹: ۱۸۸-۱۸۷). به همین دلیل است که مطابق ماده ۱۹ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان ۱۳۷۲/۱/۳۱ حدود منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره جمهوری اسلامی ایران مادامی که به موجب موافقت‌نامه‌های دوجانبه تعیین نشده باشد منطبق بر خطی خواهد بود که کلیه نقاط آن از نزدیک‌ترین نقاط خطوط مبدأ طرفین به یک فاصله باشد. گفتنی است «منطقه انحصاری اقتصادی از لحاظ منابع عین دریای سرزمینی است که هر آنچه در آنجا وجود داشت متعلق به دولت ساحلی بود. پس هر آنچه در این منطقه وجود دارد، متعلق به دولت ساحلی است، اما از نظر سایر استفاده‌ها مانند کشتی‌رانی، پرواز و... عین دریای آزاد است» (بیگزاده، ۱۳۸۹: ۳۴).

با تکیه بر ماده ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ می‌توان حقوق دول ساحلی را در منطقه انحصاری اقتصادی به قرار زیر بیان داشت: دولت‌های ساحلی دارای حقوق حاکمه در زمینه اکتشاف،

استخراج، حفاظت و اداره منابع غیرزنده (منظور مواد معدنی مختلفی است که می‌توان از آب دریا تحصیل کرد) و زنده در بستر و زیر بستر و آب‌های فوقانی منطقه انحصاری اقتصادی می‌باشند، دولت ساحلی همچنین دارای حقوق حاکمه در مورد سایر فعالیت‌های اقتصادی برای اکتشاف و بهره‌برداری در منطقه از قبیل تولید انرژی از آب، جریان‌های دریایی و باد است، ایجاد و استفاده از جزایر مصنوعی، تأسیسات، ساختمان‌ها و... که این مورد به موجب ماده کنوانسیون ۱۹۸۲، تحقیق و کاوش علمی در منطقه، موکول به کسب اجازه از دولت ساحلی است، حفاظت و نگهداری محیط دریایی و مبارزه با آلودگی محیط زیست.

«کلمه «انحصاری» مقرر در ماده ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ اندکی گمراه‌کننده است، چراکه از این کلمه چنین متبادر به ذهن می‌شود که این منطقه منحصراً تحت صلاحیت دولت ساحلی است، اما باید گفت هرچند حقوق حاکمه بر کلیه منابع اقتصادی در مورد دریا، بستر و زیر بستر دریا در این منطقه متعلق به دولت ساحلی است، اما چنانچه دولت ساحلی نتواند از منابع ماهی یا سایر منابع زنده - تا جایی که به آن‌ها لطمه وارد نشود - بهره‌برداری کند، بایستی در مازاد آنچه خود می‌تواند صید کند، با سایر دولت‌ها نیز سهیم شود و به آن‌ها اجازه دهد در منطقه انحصاری اقتصادی او به ماهیگیری بپردازند» (شایگان، ۱۳۸۹: ۱۸۶).

«بخش یازدهم کنوانسیون ۱۹۸۲ صلاحیت قانون‌گذاری و اعمال قوانین در منطقه انحصاری اقتصادی را به منظور مقابله با ریختن مواد زائد، انواع آلودگی ناشی از کشتی‌ها، آلودگی ناشی از فعالیت در بستر دریاها را به دولت ساحلی داده است. کنوانسیون ۱۹۸۲ مقرر می‌دارد که در مواردی که تخلف مشهود و آلودگی ناشی از آن بسیار مهم باشد، مقامات دولت ساحلی می‌توانند در منطقه انحصاری اقتصادی اقدام به تعقیب و توقیف کشتی خطاکار و احیاناً محاکمه‌ی ناخدای آن کند (ماده ۲۲۰)».

ماده ۲۰ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان ۱۳۷۲/۱/۳۱ تصریح می‌کند: «جمهوری اسلامی ایران صلاحیت‌های کیفری و مدنی خود را درباره متخلفین از مقررات منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره اعمال و بر حسب مورد نسبت به بازرسی و یا توقیف آن‌ها اقدام خواهد کرد». همچنین، آیین‌نامه احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان،

در ماده ۱۱ چنین مقرر داشته است: «در صورت نقض مقررات ایمنی، امنیتی از طرف شناورها و کشتی‌ها و اشخاص در مناطق یادشده (حریم ایمنی تأسیسات موضوع ماده ۲ این آیین‌نامه) در بالا علاوه بر تعقیب جزایی و مدنی و اقدامات تأمینی و پیش‌گیرانه، مراجع ایرانی فوراً مراتب را از طریق وزارت امور خارجه به اطلاع کشور صاحب پرچم خواهند رساند. در صورت عدم دسترسی به متخلف، وزارت امور خارجه مکلف است از دولت یادشده بخواهد نسبت به پیگرد قانونی وی اقدام و نتیجه را به اطلاع دولت جمهوری اسلامی ایران برساند». هرچند در قوانین بین‌المللی در مورد صلاحیت حاکمیت دولت‌ها سخنی به میان نیامده، اما ایران به موجب قوانینی که ذکر شد، برای خود صلاحیت کیفری و مدنی در این منطقه قائل شده است.

۲-۴. کنترل دریای آزاد

به موجب ماده ۸۶ کنوانسیون ۱۹۸۲، دریای آزاد به آن قسمت از دریاها و اقیانوس‌ها اطلاق می‌شود که ماورای منطقه انحصاری اقتصادی، دریای سرزمینی یا داخلی یک دولت و همچنین، فراتر از آب‌های مجمع‌الجزایری یک کشور مجمع‌الجزایری قرار گرفته باشد. ماده ۸۶ کنوانسیون مذکور به هیچ وجه آزادی‌هایی را که کشورها به موجب ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ از آن در منطقه انحصاری اقتصادی برخوردارند، محدود نمی‌کند.

به موجب ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ و مواد ۸۷ و ۸۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، «دریای آزاد به روی کلیه دولت‌ها اعم از ساحلی و غیرساحلی باز است و هیچ دولتی نمی‌تواند ادعای مشروعی به منظور حاکمیت بر قسمتی از آن داشته باشد». «مطابق کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ آزادی‌های شناسایی‌شده عبارت‌اند از ۱. آزادی کشتیرانی؛ ۲. آزادی صید؛ ۳. آزادی تعبیه کابل و خطوط لوله زیردریایی؛ ۴. آزادی پرواز؛ ۵. آزادی در امر ساختن جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات مجاز توسط حقوق بین‌الملل؛ ۶. آزادی تحقیقات علمی. هر دولتی اعم از ساحلی و غیرساحلی حق دارد کشتی‌هایی را که پرچم آن دولت را برافراشته‌اند به کشتیرانی در دریای آزاد بگمارد (ماده ۹۵ کنوانسیون ۱۹۸۲).

در دریای آزاد تنها صلاحیت پویا حاکم است و کشتی‌ها دارای ملیتی هستند که پرچم آن را برافراشته‌اند. در صورت وقوع تصادم در دریای آزاد، مسبب تصادم را تنها به وسیله مقامات قضایی کشور صاحب پرچم کشتی می‌توان تعقیب کرد. «به عبارت دیگر، در دریای آزاد، هر کشتی تابع صلاحیت قضایی کشوری است که پیوسته با پرچم آن کشور دریانوردی می‌کند و به طور کلی، دولت صاحب پرچم، دولتی است که به کشتی اجازه می‌دهد زیر پرچم آن دولت دریانوردی کند و دارای حق انحصاری صلاحیت قانون‌گذاری و اعمال قوانین بر کشتی‌ها در دریای آزاد است» (شایگان، ۱۳۸۹: ۱۹۵).

ب. اقدامات تأمینی دریایی قانونی

اقدامات تأمینی به تدابیر قانونی برای دفع تهدید یا خطر فردی، جمعی و بین‌المللی گفته می‌شود. اقدامات تأمینی فردی «تدابیری است الزامی بدون صبغه اخلاقی که درباره افراد خطرناکی که نظم اجتماعی را با رفتار خود تهدید می‌کنند به موجب حکم دادگاه اتخاذ می‌شود و هدف آن پیش‌گیری از وقوع جرم است» (اردبیلی، ۱۳۸۹: ۱۳۵). این خطرناکی ویژه اشخاص حقیقی نیست و اشخاص حقوقی را نیز در بر می‌گیرد. اقدامات تأمینی جمعی نسبت به خطر یا تهدید گروهی مانند شورش اعمال می‌شود و اقدامات تأمینی بین‌المللی به تدابیر بایسته برای دفع تهدید یا تجاوز از سوی کشور یا کشورها گفته می‌شود که بیشتر با اقدامات شورای امنیت سازمان ملل یا دفاع مشروع یا پیش‌دستانه کشورها شناخته می‌شود. اقدامات تأمینی رنگ کیفری نداشته و چون از سوی قانون برای زدودن خطر یا کنترل تهدید پیش‌بینی می‌شود، لزوماً چهره قضایی نداشته و ممکن است از سوی مأموران مرتبط نیز اعمال شود. همین نکته کلیدی در اقدامات تأمینی راه‌گشای فهم اعمال اقدامات تأمینی دریایی نسبت به تهدیدها و خطرهای بستر دریاست.

اقدامات تأمینی دریایی نسبت به اشخاص حقیقی یا همان کارکنان و بازیگران انسانی ترابری دریایی، اشخاص حقوقی یا همان شرکت‌ها و نهادهای متصدی ترابری دریایی و ابزار که همان کشتی است، قابل اعمال است. اقدامات تأمینی نسبت به اشخاص حقیقی از جهت انجام بزه،

نسبت به اشخاص حقوقی از جهت تسهیل انجام بزه در آینده و نسبت به کشتی از جهت ابزار بزه واقع شدن اعمال می‌شود که هر سه گونه از تدبیر در قانون اقدامات تأمینی ۱۳۳۹ پیش‌بینی شده بود. در عین حال، این قانون در سال ۱۳۹۲ و به موجب واپسین ماده قانون مجازات اسلامی نسخ شد و تا کنون جایگزین روشنی برای قانون سال ۱۳۳۹ پیش‌بینی نشده که این نیز اعمال اقدامات تأمینی در حوزه ترابری دریایی را پوشیده و پرسش‌دار می‌کند. با این حال، در این حوزه در قوانین گوناگون بر حسب مورد اقدامات تأمینی پیش‌بینی شده است.

یک: نسبت به متصدیان ترابری دریایی: اقدام تأمینی نسبت به متصدیان ترابری دریایی می‌تواند هم نسبت به اشخاص حقیقی و هم اشخاص حقوقی باشد. بازداشت اشخاص حقیقی مانند بازداشت صیادان چینی غیرمجاز در کناره دریایی عمان در مرداد ۱۳۹۴ از سوی ایران در این راستا جای می‌گیرد. هرچند به سبب بزه انجامی، این اقدام ایران برای پیگرد قضایی است، ولی بیشتر موردها در پیوند کشورهای دوست دادرسی کیفری راستین انجام نمی‌گیرد و با انجام چانه‌زنی‌ها و رهاشدن کشتی‌ها یا متصدیان آن‌ها، در پایان همان بازداشت چندگانه، برجسته‌ترین پاسخ برای اشخاص حقیقی یا شناورهای آنان می‌شود که در این حال ماهیتی تأمینی پیدا می‌کند تا کیفری.

درباره اشخاص حقوقی می‌توان به تعطیلی موقت یا دائم یک مؤسسه یا شرکت اشاره کرد. برای مثال به موجب ماده ۱ قانون مجازات متخلفین از تعرفه نرخ حمل کالا و مسافر ۱۳۶۷/۱/۲۳، شرکت‌ها، مؤسسات و یا پیمان‌کاری حمل‌ونقلی که از تعرفه نرخ حمل کالا و مسافر که توسط وزارت راه و ترابری اعلام می‌شود، تجاوز می‌کنند. علاوه بر جزای نقدی مذکور در این ماده، برای بار اول تعطیلی موقت به مدت ۱۵ تا ۴۵ روز، برای بار دوم تعطیلی به مدت شش ماه و برای بار سوم با تعطیلی دائم روبه‌رو خواهند شد.

همچنین، در بند «ب» ماده ۲۲ قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۴، ایجاد هر گونه آلودگی یا انتشار بیماری‌های مسری و تخلیه فاضلاب‌های صنعتی و هر گونه مواد آلاینده که باعث خسارت به منابع آبی شود، جرم دانسته شده و در ادامه ماده چنین بیان شده که محاکم قضایی واحد آلاینده را نیز تا رفع نقص از ادامه کار بازمی‌دارد. این بازداشتن از ادامه کار، اقدام تأمینی محسوب می‌شود.

مطابق ماده ۵ قانون مبارزه با قاچاق انسان ۱۳۸۳/۴/۲۸، چنانچه مؤسسات و شرکت‌های خصوصی به قصد ارتکاب جرائم موضوع این قانون، ولو با نام و عنوان دیگری تشکیل شده باشند، علاوه بر اعمال مجازات‌های مقرر، پروانه فعالیت یا مجوز مربوط ابطال و مؤسسه و شرکت به دستور مقام قضائی تعطیل خواهد گردید. در این ماده روشن است که ابطال پروانه یا فعالیت شرکت، کیفر تکمیلی نیست، زیرا کیفر تکمیلی به کیفر اصلی افزون می‌گردد، ولی در این ماده، این ضمانت اجرا تنها برای اشخاص حقوقی است و تعبیر «علاوه بر اعمال مجازات‌های مقرر» نه به معنای اعمال بر شخص حقوقی، بلکه اعمال بر مرتکبین شخص حقیقی که در ماده‌های پیشین پیش‌بینی شده، خواهد بود. بدین حال، ضمانت اجرای پیش‌بینی شده در ماده پیش‌گفته، تأمینی است.

ماده ۷۰ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز ۱۳۹۲/۱۰/۳ نیز در تبصره خود بیان می‌دارد: «در صورتی که شرکت و مؤسسه به قصد قاچاق تأسیس شود و یا پس از تأسیس، فعالیت و هدف آن به این منظور منحرف گردد، در مرتبه اول، فعالیت شرکت سه ماه تا یک سال تعلیق می‌شود و در صورت تکرار، شرکت منحل می‌گردد». البته در این ماده تنها تعلیق برای مدت سه ماه تا یک سال را که برای بار اول صورت می‌گیرد را می‌توان اقدام تأمینی دانست، ولی انحلال مجازات کیفری اصلی است که بر شخص حقوقی تحمیل می‌شود.

اقدام تأمینی دیگر در ماده ۵۵ قانون امور گمرکی ۱۳۹۰/۸/۲۲ پیش‌بینی شده است. به موجب این ماده: «در موارد استثنائی که ظن قوی به تخلف وجود دارد و بر اثر کنترل‌های گمرکی در مسیر عبور، اختلافی بین محموله و پروانه عبور کشف شود، در مورد کالای اضافی نسبت به ضبط کالا و در مورد کالای کسری و مغایر، طبق مقررات قاچاق اقدام می‌شود. چنانچه برای نیروی انتظامی در طول مسیر عبور کالا ظن قوی قاچاق نسبت به محموله عبوری به وجود آید یا با فک مهر و موم و پلمپ کامیون یا بارگنج با هر گونه دخل و تصرف در کالای عبوری مواجه گردد، فک مهر و موم و پلمپ و بازرسی محموله فقط با حضور نماینده گمرک و تنظیم صورت‌مجلس امکان‌پذیر است».

بنابراین، مطابق این ماده در صورتی که در طول مسیر عبور ظن قوی قاچاق نسبت به محموله عبوری به وجود آید، فک مهر و موم و پلمپ و بازرسی محموله از سوی نیروی

انتظامی با حضور نماینده گمرک امکان‌پذیر است که در این صورت، این عمل آن‌ها اقدام تأمینی محسوب می‌شود.

در مورد گواهی‌نامه‌های شایستگی دریانوردی که توسط سازمان بنادر و کشتیرانی صادر می‌شوند، در صورتی که آن‌ها مورد جعل یا سوءاستفاده واقع شوند، ماده ۱۴ آیین‌نامه اجرایی صدور و اعطای گواهی‌نامه‌های شایستگی دریانوردی افسران ناوبر و فرماندهان کشتی‌های بازرگانی در مسافت نامحدود مصوب سال ۱۳۶۸ شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی بیان می‌دارد که علاوه بر تعقیب از طریق مراجع قضایی، این اسناد توسط سازمان بنادر و کشتیرانی ضبط و باطل می‌شوند. به نظر می‌رسد ضبط و باطل نمودن این اسناد توسط سازمان مذکور اقدام تأمینی محسوب می‌شود.

دو: نسبت به ابزار ترابری دریایی: ضبط اشیا و اموالی که در ارتکاب جرم به کار رفته یا مقصود از آن برای به‌کارگیری در جرم بوده و نیز ضبط اموال به دست آمده از بزه که گاه از آن با عنوان مصادره یاد شده است، برجسته‌ترین و مهم‌ترین اقدام تأمینی است. مصادره اموال در نظام حقوقی ایران یک کیفر دانسته می‌شود که تنها به موجب حکم محکومیت دادگاه اعمال می‌شود. تعبیر «مصادره کل اموال» نیز به عنوان یکی از درجه‌های مهم کیفر تعزیری، در ماده ۲۰ به عنوان ضمانت اجرایی برای شخص حقوقی محکوم است که به تصرف همه دارایی از سوی دولت گفته می‌شود. در برابر، در مصادره عادی اموال، تنها اموال به دست آمده از بزه مصادره می‌شود که معنایی نزدیک به ضبط اموال در مقام کیفر پیدا می‌کند. در واقع، ضبط مال هرچند به دلیل کیفری بودن یا در جامه مصادره رفتن تا اندازه‌ای پوشیده است، ولی طبیعت این اقدام، تأمینی است و حتی به سبب واکنش قضایی برای تأمیناتی مانند نادیده‌گرفتن احضار متهم در کفالت و وثیقه یا گرفتن ابزار به کار گرفته در بزه، از طبیعت کیفر دور می‌شود.

در ترابری دریایی، «مصادره کشتی برای تخلفات یا جرایم گوناگون به موجب مقررات بیشتر مناطق دریایی مجاز شده است، جایی که مصادره اتفاق می‌افتد، مالکیت کشتی خاطی (و حاصل هر فروش کشتی) به دولت منتقل می‌شود. این اختیارات ضمانت اجرای مؤثرتری (و برتر) برای نقض قوانین مواد مخدر، گمرک و قوانین عمومی مشابه نسبت به هر یک از حقوق

امنیتی موجود تحت کنوانسیون‌های مختلف بین‌المللی حقوق ممتازه و رهن دریایی فراهم می‌کند» (Tetley, William, 1996: 243).

در ماده ۲۲ قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۴/۶/۱۴ به مصادره محصولات صیادی و یا حاصل فروش آن‌ها و همچنین شناور صیادی و آلات و ادوات صید و سایر ابزار مواد به‌کاررفته در ارتکاب جرائم موضوع مواد این قانون اشاره شده است. همچنین ماده ۸ قانون مبارزه با قاچاق انسان ۱۳۸۳/۴/۲۸ بیان می‌دارد: «تمامی اشیاء، اسباب و وسایط نقلیه‌ای که عالمماً و عامداً به امر «قاچاق انسان» اختصاص داده شده‌اند، به نفع دولت ضبط خواهد شد».

مطابق مواد ۱۸، ۲۱ و ۲۲ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز ۱۳۹۲/۱۰/۳ در صورت قاچاق کالا و ارز و حمل یا نگهداری آن، کالا یا ارز ضبط می‌گردد. (۶) به علاوه، مطابق با ماده ۲۰ و همچنین ماده ۲۳ قانون مورد اشاره وسیله نقلیه مورد استفاده در قاچاق کالا و ارز در صورت وجود شرایطی ضبط می‌شود. این شرایط در مواد پیش‌گفته، تصریح شده‌اند. به موجب ماده ۲۰ و تبصره‌های آن: «وسایل نقلیه مورد استفاده در حمل قاچاق کالای موضوع ماده ۱۸ این قانون، اعم از زمینی، دریایی و هوایی به شرح زیر ضبط می‌گردد: الف- وسایل نقلیه سبک در صورتی که ارزش کالای قاچاق مکشوفه یکصد میلیون (۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال یا بیشتر باشد. ب-... پ- وسایل نقلیه نیمه‌سنگین هوایی و دریایی در صورتی که ارزش کالای قاچاق مکشوفه نهصد میلیون (۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال یا بیشتر باشد. ت-... ث- وسایل نقلیه سنگین هوایی و دریایی در صورتی که ارزش کالای قاچاق مکشوفه سه میلیارد (۳,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال یا بیشتر باشد».

بر پایه تبصره ۱ این ماده، توقیف به عنوان اقدام تأمینی موقتی و خفیف‌تر از ضبط دانسته شده و پیش از صدور حکم و در فرآیند رسیدگی نیز شدن است. طبق این مقرره، در غیر از موارد فوق وسیله نقلیه توقیف می‌شود و در صورتی که محکوم علیه ظرف دو ماه از تاریخ ابلاغ حکم قطعی، جریمه نقدی مورد حکم را نپردازد، از محل فروش وسیله نقلیه برداشت و مابقی به مالک مسترد می‌گردد. در واقع، توقیف نه برای وسایل غیر سبک، نیمه‌سنگین و سنگین که برای همین سه گونه از ابزار ترابری است، ولی در جایی که ارزش کالا قاچاق شده، از اندازه مقرر برای هر یک از وسایل بر حسب مورد کمتر باشد. با این حال، در صورتی که

ارتکاب جرم قاچاق با هر یک از انواع وسایل نقلیه مذکور حداقل سه بار تکرار شود و ارزش کالا در مجموع معادل یا بیشتر از مبالغ این ماده باشد، وسیله نقلیه ضبط می‌شود.

طبق تبصره ۴ ماده پیش‌گفته در صورتی که وسیله نقلیه متعلق به شخصی غیر از مرتکب قاچاق باشد و از قرائنی از قبیل سابقه مرتکب ثابت شود، با علم و اطلاع مالک برای ارتکاب قاچاق در اختیار وی قرار گرفته است، وسیله نقلیه ضبط می‌شود و در غیر این صورت، وسیله نقلیه به مالک مسترد و معادل ارزش آن به جریمه نقدی مرتکب اضافه می‌گردد.

توقیف ابزارهای بزرگی مانند کشتی‌های پهن‌پیکر با چالش‌هایی همراه است که حتی قانون مدنی مصوب ۱۳۰۷ نیز در این زمینه احتیاط کرده است. طبق ماده ۲۴ این قانون، «انواع کشتی‌های کوچک و بزرگ و قایق‌ها و آسیاها و حمام‌هایی که در روی رودخانه‌ها و دریاها ساخته می‌شود و می‌توان آن‌ها را حرکت داد و کلیه کارخانه‌هایی که نظر به طرز ساختمان جزو بنای عمارتی نباشد، داخل در منقولات است ولی توقیف بعضی از اشیاء مزبوره ممکن است نظر به اهمیت آن‌ها موافق ترتیبات خاصه به عمل آید». یکی از برجسته‌ترین مقرره‌های مرتبط با این «ترتیبات خاصه»، توقیف کشتی‌های بیگانه است. طبق ماده ۱۱ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲، مقامات ذی‌صلاح دولت جمهوری اسلامی ایران می‌توانند در موارد زیر به منظور اجرای قرار تأمین و یا احکام محکومیت، نسبت به متوقف‌کردن تغییر مسیر و یا توقیف کشتی و بازداشت سرنشینان آن اقدام نمایند: الف- کشتی از آب‌های داخلی ایران خارج و در دریای سرزمینی در حرکت باشد. ب- کشتی در دریای سرزمینی ایران متوقف باشد. ج- کشتی در حال عبور از دریای سرزمینی باشد، مشروط بر اینکه منشأ قرار تأمین و یا حکم محکومیت، تعهدات و یا الزامات ناشی از مسئولیت مدنی همان کشتی باشد.

این ماده، هرچند به اطلاق به کشتی‌های ایرانی نیز نظر دارد ولی جایگاه اصلی آن برای اعمال بر کشتی‌های بیگانه است ولی این توقیف باید از سوی مقام‌های ذی‌صلاحی انجام شود که طبق قانون باید دستورهای قضایی را اجرا کنند. به سخن دیگر، «مقام ذی‌صلاح» اجراکننده هم در قانون پیش‌بینی می‌شود و هم قاضی با توجه به اختیارهای قانونی خود می‌تواند آن را تعیین کند.

در نظام حقوقی آمریکا، افزون بر مصادره‌های کیفری، مصادره‌های مدنی کشتی نیز وجود دارد. قانون جامع جلوگیری و کنترل سوءاستفاده از داروی مخدر ۱۹۷۰، مصادره مدنی هر وسیله نقلیه شامل کشتی که در حمل و نقل استفاده شده، فروش، یا تملک جنس ممنوع (قاچاق) را مقرر می‌کند. هم قانون موضوعه و هم رویه قضایی به دولت صلاحیت انتخاب اینکه آیا یک مصادره مدنی را تعقیب کنند را اعطا می‌کنند. چنین مصادره‌هایی حتی وقتی مقدار کمی از کالای قاچاق کشف شده، مورد حمایت قرار گرفته‌اند. «کشتی در چهار موقعیت می‌تواند توقیف شود: ۱. وقتی توقیف به دنبال بازداشت یا بازرسی به موجب مجوز است ۲. وقتی کشتی موضوع مصادره قبلی به نفع ایالات متحده است ۳. وقتی دلیل محتمل و عقلایی برای خطرناک بودن مال توقیف‌شده وجود دارد و ۴. وقتی دلیل محتمل و عقلایی مبنی بر اینکه مال موضوع مصادره مدنی به موجب قانون است، وجود دارد. به دلیل اینکه مصادره نوعی جبران خسارت مدنی فرض شده، وقتی دولت وجود دلیل محتمل و عقلایی برای توقیف را احراز می‌کند، بار اثبات بر دوش خواهان (مالک یا دارنده منافع بی‌گناه) نهاده می‌شود. علاوه بر این، کشتی توقیف‌شده سریعاً بدون هیچ رسیدگی قضایی قبلی مصادره می‌شود» (Tetley, William, 1996: 24).

بنابراین، کشتی مال منقول محسوب می‌شود و در صورتی که مالک کشتی که می‌تواند شخص حقیقی یا حقوقی باشد، بدهی داشته باشد، کشتی به عنوان مال قابل توقیف است همان‌گونه که از ماده ۲۱ برداشت می‌شود. بنابراین، توقیف کشتی را به عنوان ضمانت اجرای مدنی نیز می‌توان در نظر گرفت. (۷)

«برای متحدالشکل کردن قواعد و مقررات مربوط به دستگیری و توقیف کشتی، در سال ۱۹۵۲ میلادی کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی مربوط به دستگیری کشتی‌های دریایی» به تصویب رسید.

به موجب ماده ۱ کنوانسیون بروکسل ۱۹۵۲، هر کشتی دریایی که پرچم کشورهای عضو کنوانسیون را حمل نماید، در صورت طرح هر گونه دعوی دریایی علیه آن قابل توقیف توسط مراجع صلاحیت‌دار قضایی خواهد بود. برابر ماده ۴ کنوانسیون فقط دادگاه و مراجع ذی‌صلاح قضایی کشورهای عضو می‌توانند کشتی را که پرچم یکی از کشورهای عضو را برافراشته توقیف نمایند. (۸) هدف اصلی کنوانسیون، تأمین هرچه بیشتر حقوق زیان‌دیدگان از حوادث و سوانح و

قراردادهای دریایی است. به همین دلیل برابر کنوانسیون، کشتی دریایی در صورتی قابل تأمین و توقیف است که دعوی مطروحه علیه آن ناشی از یکی از دعاوی دریایی از قبیل تصادم، رهن، حقوق ممتاز، خسارت مشترک و غیره باشد. بدیهی است سایر دعاوی که منشأ حقوق و حوادث دریایی ندارند، از شمول کنوانسیون خارج هستند. در چنین مواردی، مرجع صلاحیت‌دار می‌تواند به درخواست مدعی کشتی را توقیف نماید. بازداشت و توقیف کشتی نه تنها مشمول خود کشتی می‌شود، بلکه بار و کرایه و حتی ثمن حاصل از فروش آن نیز قابل تأمین و توقیف است. همچنین، باید خاطر نشان ساخت برابر این کنوانسیون، کلیه مسائل و قواعد مربوط به توقیف، دستگیری، تأمین و آزادی کشتی برابر قانون کشور محل توقیف کشتی صورت خواهد گرفت. همچنین، قواعد شکلی مربوط به توقیف کشتی برابر قانون آیین دادرسی محل توقیف صورت می‌گیرد. در این خصوص تابعیت کشتی، تابعیت خواهان و خوانده هیچ تأثیری در دادگاه صالح و قانون حاکم بر دادرسی ندارد، مگر آنکه به موجب قرارداد خاص طرفین قانون حاکم را تعیین نموده باشند» (اعلائی فرد، ۱۳۸۷: ۲۰۷-۲۰۴).

سه: نسبت به موضوع ترابری دریایی: موضوع ترابری دریایی یا همان کالا و مسافر بر حسب مجاز و غیرمجاز بودن وضعیتی جدا خواهند داشت. کالای غیرمجاز نه تنها توقیف یا ضبط می‌شود، بلکه دستاویزی برای توقیف یا ضبط کشتی نیز خواهد بود. مسافر غیرمجاز نیز بازداشت می‌شود جدا از اینکه برای تحمل رفتار مجرمانه‌اش مسئول باشد یا نباشد. نسبت به کالا یا مسافر مجاز، هرچند کشتی غیرمجاز باشد، مشمول اقدام‌های تأمینی و نیز کیفری نخواهند شد.

ج. اقدامات تأمینی دریایی سیاسی - نظامی

ترابری دریایی با سه مقوله بزرگی کشتی و اهمیت بار آن و بستر دریایی که از آن می‌گذرد، به راحتی در راهبردهای سیاسی و امنیتی کشورهای جهان جای گرفته است. کشتی‌های بزرگ باری و مسافری که شهری پویا در پهنه آب‌ها هستند و بار آنها که به‌ویژه در نفت و کالاهای گران‌بها نمود می‌یابند و نیز راه آنها که گاه از گذرگاه‌های راهبردی و مهمی مانند تنگه‌های بین‌المللی می‌گذرند، سبب شده اقدامات تأمینی برای نگهداشت امنیت ترابری بیشتر از هر واکنش دیگر در نگاه باشد. به این موردها باید اقدامات تأمینی یا آفندی دریایی سرزمینی و

منطقه نظارت را نیز افزود، به‌ویژه در جایی که همانند ایران ترابری دریایی از میان تنگه‌ای انجام گیرد که در زمره دریایی سرزمینی ایران و عمان است. اقدام‌های تأمینی سیاسی - نظامی را می‌توان در سه حوزه بررسی کرد: دیده‌بانی کشتی تجاری، توقیف کشتی تجاری و محدودسازی بستر ترابری تجاری. این سه اقدام از آن رو جایگاه حقوقی روشنی ندارند که از سوی نیروهای نظامی اعمال می‌شود نه نیروهای قضایی و پلیسی.

یک. دیده‌بانی کشتی تجاری: بسیاری از کشورها از کشتی‌های جنگی برای دنباله‌روی کشتی‌های تجاری بهره می‌گیرند؛ به‌ویژه کشتی‌های بزرگی که حامل کالاهای مهم مانند نفت‌اند. پاسداشت کشتی‌های تجاری که گاه با اعلام دولت‌ها انجام می‌شود، جایگاه حقوقی ندارد ولی اقدامی خلاف قانون نیست؛ بلکه این وضعیت برگرفته از بی‌اعتمادی دولت‌ها به امنیت دریاها و آزاد و حتی منطقه‌های دریایی دیگر به‌ویژه دریای سرزمینی است. دیده‌بانی و پاسداشت کشتی‌های تجاری بیشتر از آنکه اقدام تأمینی برای زدودن خطر واقعی باشد، کنشی پیش‌گیرانه است تا نسبت به آن توقیف یا بازرسی خودسرانه یا راهزنی دریایی انجام نشود. همراهی کشتی‌های جنگی آمریکایی با کشتی‌های تجاری این کشور و حتی متحدان آن در خلیج فارس و نیز همراهی کشتی‌های نظامی ایران با کشتی‌های تجاری برای دفع راهزنی دریایی در شرق آفریقا از جمله این اقدام‌هاست.

دو. توقیف کشتی تجاری: کشتی‌های تجاری هرچند خصوصی، نماینده یک کشورند. بنابراین، از دید کشورها دارای دریای سرزمینی و قابل کنترل همانند یک عامل بیگانه از سوی کشور دیگر به شمار می‌آیند. توقیف کشتی هم به عنوان تأمین خواسته حقوقی و هم به سبب اعمال کیفر تکمیلی در نظام حقوقی ایران پذیرفته شده و پیرو مقرره‌های دیگر اموال است، ولی مسئول اعمال آن دادگستری است. با این حال، توقیف کشتی‌ها با تجویز ماده ۲۴ قانون مدنی ممکن است با «ترتیبات خاصه» همراه باشد که البته این ترتیبات باید در قانون پیش‌بینی شده باشد؛ ولی توقیف برخی کشتی‌ها در خلیج فارس از سوی نیروهای دریایی نظامی (به‌طور ویژه توقیف کشتی شرکت مرسک دانمارکی که بزرگ‌ترین شرکت ترابری دریایی جهان است) هرچند به‌طور ظاهری بیانی از همین «ترتیبات خاصه» است و هرچند توقیف کشتی‌های تجاری بیگانه نیاز به قدرت، امکانات و تخصص ویژه دارد که از عهده

دادگستری بیرون است، ولی اقدام نظامی برای توقیف کشتی در راستای شکایت شاکی این چالش را به همراه دارد که چرا یک موضوع حقوقی ساده با محوریت حساس‌ترین نهادهای یک کشور یعنی نظامیان باید انجام بگیرد، امری که باید از سوی پلیس دریایی اعمال شود. با این حال، این در توقیف موقت کشتی‌های بیگانه در خلیج فارس از سوی نیرو دریایی سپاه، این چالش حقوقی را پیش می‌کشد که آیا این نیرو می‌تواند ابزار احقاق حقوق شرکت‌های بخش اقتصادی سپاه باشد؟ یعنی نیروی دریایی به این دستاویز که باید از شرکت‌های تجاری مرتبط با خود پشتیبانی کند، به اقدام تأمینی دست می‌زند؟

سه. محدودسازی بستر ترابری دریایی: بستن مسیر گذر کشتی‌ها به‌ویژه در دریای سرزمینی، یکی از اقدام‌های تأمینی پرتنش در ترابری دریایی است. تنش‌زا بودن آن بیشتر به سبب پیوندش با تنگه‌های بین‌المللی است، وگرنه هر اقدام نظامی یا قضایی در دریای سرزمینی همانند اقدامات درون‌سرزمینی است. این اقدام به‌ویژه از سوی ایران همیشه در نگاه بوده و یکی از دلایل اصلی چندین درگیری آمریکا و ایران در میانه جنگ ایران و عراق، کنترل تنگه هرمز بوده است. پس از اعلام تحریم‌های اتحادیه اروپا بر ضد ایران در سال ۱۳۹۰، ایران تهدید به بستن تنگه هرمز کرد و حتی در این زمینه طرحی از سوی مجلس شورای اسلامی آماده شد. این اقدام تأمینی همانند بستن مؤسسه یا شرکت بزه‌کار نیست، بلکه بستن راه یا بستن شهری را می‌ماند که به طور آشکار خلاف قوانین ملی و بین‌المللی است. از دید عرف بین‌المللی و دو پیمان بین‌المللی ژنو ۱۹۵۸ و جامائیکا ۱۹۸۲ درباره حقوق دریاها، محدودسازی یا بستن تنگه بین‌المللی شدنی نیست. از دید اسناد جهانی، تنگه بین‌المللی در هیچ حال بسته نخواهد شد، مگر گذر زیان‌آور کشتی که در پیمان ۱۹۵۸ آمده است. بهره‌گیری از این گزاره، برای ایران برای بستن تنگه هرمز شدنی نیست. جدا از اینکه ایران به اسناد جهانی نپیوسته، گزاره عبور بی‌خطر برای کشتی است و پیامد آن نیز جلوگیری از گذر کشتی از دریای سرزمینی تنگه است نه برای بستن تنگه. بنابراین، خاستگاه خطر یا زیان باید کشتی باشد که گذرش تهدیدآفرین باشد. از جهت مقررهای داخلی نیز ایران حق بستن تنگه در مفهوم بستن کلی را ندارد و تنها در دریای سرزمینی خود می‌تواند هر گونه اقدامی را برای پاسداشت امنیت کشور انجام دهد. امنیت

کشور به سانی که در قانون‌های داخلی آمده، با تهدیدهایی تعریف شده که مرتبط با «شناور» باشد.

روشن است که بخشی از اقدامات تأمینی در ترابری دریایی به‌راستی با چارچوب‌های حقوقی سازگاری ندارند، ولی نکته اصلی این است که برای کنترل ترابری بسیار کلان دریایی در سطح جهان و مدیریت خطرها و کنترل تهدیدهای آن چه باید کرد؟ دفع خطر بر روی بستر دریا یا کنترل بستر دریا برای دفع خطر. «ارزیابی خطر (۹) به فرآیند استفاده‌شده برای تعیین اولویت‌های مدیریت خطر به وسیله ارزیابی و مقایسه سطح خطر در برابر استانداردهای از پیش تعیین‌شده، سطوح خطر هدف یا دیگر شرایط برمی‌گردد. مدیریت خطر شامل کاربرد پایدار سیاست‌های مدیریت، رویه‌ها و شیوه‌ها به وظایف شناسایی، تجزیه و تحلیل، ارزیابی، درمان و نظارت بر ریسک می‌شود. برخی اقدامات مدیریتی از مقررات الزامی می‌آیند، در حالی که برخی دیگر به عهده ترکیبی از اقدامات دولتی یا خصوصی غیر الزامی (اختیاری) واگذار شده است. مدیریت خطر برای به حداقل رساندن خطرات و هزینه کاهش خطر کوشش خواهد کرد. هزینه از بین بردن کامل خطر عموماً به وسیله مزیت‌های کسب‌شده توجیه نشده است. برای مثال، گاهی اوقات خاطر نشان شده که امنیت دریایی کامل صرفاً به وسیله بستن سیستم ترابری می‌تواند کسب شود. در حالی که هیچ کس برای امنیت کامل هزینه اختصاص نمی‌دهد. به گفته مایکل چرتاف: «ما اعتقادی به امنیت به هر قیمتی نداریم، ما به مدیریت خطر معتقدیم» (Cariag H.Allen: 177-178).

در جهان پس از رخداد تروریستی یازدهم سپتامبر ۲۰۰۱، ناامنی و تهدیدهای ترابری دریایی نیز عملاً به دو دسته تروریسم و غیرتروریسم دسته‌بندی شده است. «از سال ۲۰۰۱، ایالات متحده آمریکا یک استراتژی امنیتی را برای شناسایی، هدف‌گیری کردن و بازرسی کانتینرهای محموله قبل از رسیدن آن‌ها به بنادر آمریکا طراحی و اجرا کرده است. به موجب این استراتژی، دولت ایالات متحده آمریکا تجسس را برای بازنگری اطلاعات بر روی ۱۰۰ درصد از تمامی محموله‌هایی که وارد بنادر آمریکا می‌شوند، استفاده و تمامی محموله‌هایی که خطری را برای کشور ایجاد می‌کنند با استفاده از اشعه ایکس و تجهیزات بازرسی تشعشعی

کنترل می‌کند. به علاوه، دولت ایالات متحده اطلاعات قبلی درباره تمامی کانتینرها به پشتیبانی گمرک و مرز ایالات متحده آمریکا را قبل از رسیدن آنها در اختیار می‌گیرد. در حقیقت، اطلاعات ۲۴ ساعت قبل از اینکه محموله کشتی‌ها در بنادر دریایی خارجی بارگیری شود، باید ارسال شود (قانون ۲۴ ساعت). کانتینرهای حامل تهدید تروریستی بالقوه قبل از رسیدن آنها در بنادر دریایی آمریکا به وسیله مرکز هدف‌گذاری ملی شناسایی و هدف‌گیری می‌شوند» (CDR James Kraska, JAGC, USN: 396).

با این حال، اقدام‌های تروریستی برجسته‌ترین گونه از ناامنی‌های دریایی‌اند و طرح‌های امنیتی دریایی تنها شامل اقدام‌های مجرمانه نیست. «طرح‌های امنیت دریایی ایجادشده به وسیله سازمان دریایی بین‌المللی شامل آنهایی می‌شود که به دنبال افزایش شفافیت در هویت اجاره‌کنندگان و مالکان کشتی و فرستندگان و گیرندگان محموله است. کد بین‌المللی امنیت تسهیل بندر و کشتی که تحت حمایت سازمان دریایی بین‌المللی در سال ۲۰۰۲ منتشر شد و در سال ۲۰۰۴ به اجرا گذاشته شد، چارچوب بین‌المللی الزامی برای شناسایی تهدیدات امنیتی نسبت به تجهیزات بندر و کشتی‌های به کار گرفته شده در تجارت بین‌الملل و انجام اقدامات ممانعتی در برابر آنها مستقر ساخت. کد خواستار این است که تجهیزات بندر و کشتی‌ها برنامه‌های امنیتی برای موافقت دولت پیشنهاد دهند و افسران امنیتی آموزش دیده منصوب کنند. سازمان دریایی بین‌المللی همچنین یک کد عمل در مورد امنیت در بنادر در سال ۲۰۰۳ منتشر کرد» (Cariag H. Allen: 2006).

اقدامات برای تأمین امنیت دریا (۱۰) بایستی به گونه‌ای پذیرفته شوند که تجارت جهانی را تسهیل کند و آزادی دریاها برای دریانوردی نظامی و تجاری قانونی و دیگر فعالیت‌های قانونی (مشروع) و همچنین آزادی‌های مدنی و حقوق اعطاشده به موجب قوانین اساسی را حفظ کند. از این رو، اقدامات تأمینی و کیفی ملی در دریاها آزاد هم با شرایطی پذیرفته شده تا حتی الامکان اصول آزادی دریاها برای ترابری و دریانوردی باشد نه انجام بزه یا اعمال تهدید یا ایجاد خطر. از این رو، جدا از مقرره‌های مناطق دریایی در دریای آزاد هم اعمال موارد زیر پذیرفته شده است:

الف) تعقیب فوری یا ادامه تعقیب در دریای آزاد (ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲): «تعقیب فوری کشتی خارجی هنگامی صورت می‌گیرد که کشتی مزبور قوانین و مقررات دولت ساحلی را در یکی از مناطق تحت صلاحیت آن کشور (آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره) نقض کرده، برای فرار از مجازات به دریای آزاد روی آورد. دولت ساحلی می‌تواند تحت شرایطی کشتی خاطی را مورد تعقیب قرار داده، مجازات کند».

ب) دزدی دریایی (مواد ۱۰۰ الی ۱۰۷ کنوانسیون ۱۹۸۲): دزدی دریایی جرمی است که در دریای آزاد ارتکاب می‌یابد. در دریای آزاد یا هر محل دیگری که از حوزه صلاحیت دولت‌ها خارج است، دولت‌ها می‌توانند کشتی دزد دریایی را که با دزدی تصرف شده، توقیف کنند، افراد حاضر در آن را بازداشت و اموال موجود در آن را ضبط کنند... (ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲).

پ) حق بازرسی و تفتیش کشتی‌های خارجی (ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲): «طبق ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲، جز در مواردی که مداخله ناشی از اختیارات اعطاشده بر اساس معاهدات باشد، به هنگام مواجهه یک کشتی جنگی در دریای آزاد یا یک کشتی خارجی به استثنای کشتی‌هایی که طبق مواد ۹۵ و ۹۶ مصونیت کامل دارند، نمی‌توان وارد کشتی مزبور شد، مگر وجود دلایل جدی مبنی بر اینکه آن کشتی به دزدی دریایی، تجارت برده، یا پخش برنامه‌های رادیویی غیرمجاز اشتغال دارد یا اینکه فاقد تابعیت یا پرچم یا از نشان‌دادن پرچمش امتناع می‌کند».

ت) دفاع از خود یا دفاع مشروع: در برخی موارد، دولت‌ها می‌توانند حتی در غیرمواقع جنگ، به منظور دفاع از خود مدعی حق دخالت در کشتی شوند. این دفاع در برابر مداخله قانونی دیگر کشتی‌ها به‌ویژه از سوی دزدان دریایی پذیرفتنی نیست.

ث) نگهداشت منابع محدود دریایی.

ج) جلوگیری از حمل برده (ماده ۹۹ کنوانسیون ۱۹۸۲).

چ) قاچاق غیرقانونی مواد مخدر یا داروهای روان‌گردان (ماده ۱۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲): بر این اساس، هر دولتی اگر دلایل قانع‌کننده‌ای در دست داشته باشد که کشتی حامل

پرچمش در دریای آزاد و منطقه انحصاری اقتصادی مبادرت به این تجارت نموده، می‌تواند همکاری بین‌المللی را برای مقابله با این اقدام درخواست نماید. بدیهی است تعهد به این همکاری، «حق انحصاری مقامات صالح دولت صاحب پرچم مبنی بر تعقیب افراد داخل کشتی و اشخاص مظنون به انجام چنین فعالیت‌هایی را مخدوش نمی‌سازد» (ممتاز، ۱۳۸۱: ۴۴۲).

«پروتکل کنوانسیون پالرمو که به قاچاق مهاجران اختصاص دارد نیز پیش‌بینی می‌کند که دولت‌هایی که با یک کشتی در حال قاچاق مهاجران و یا مظنون به قاچاق مهاجران مواجه می‌شوند، قدرت کافی برای اتخاذ اقدامات مناسب برای توقیف کشتی و مقابله با قاچاقچیان را فراهم نمایند. پیش‌گیری و بازرسی شناورها با موافقت دولت صاحب پرچم از مباحث کلیدی این بخش می‌باشد» (ممتاز، ۱۳۸۱: ۴۵۲).

ح) موضوعات مربوط به تصادف یا هر حادثه دریانوردی دیگر (ماده ۹۷ کنوانسیون ۱۹۸۲): «در کنوانسیون منع اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی نیز به نظر می‌رسد اصل همکاری کشورها در جریان تعقیب و رسیدگی کیفری به جرایم مندرج در این کنوانسیون پذیرفته شده است. به محض دستگیری و در صورتی که شرایط و اوضاع و احوال ایجاب نماید، عامل جرم بر اساس ماده ۸ کنوانسیون و بر اساس اصل پذیرش تقدم دولت صاحب بندر به عنوان یک قاعده می‌تواند توسط ناخدا کشتی به مقامات بندری یکی از دولت‌های متعاقد کنوانسیون مذکور تسلیم شود. دولت صاحب بندر نیز در جهت ممانعت از گریز متهم از تعقیب قضایی موظف به همکاری خواهد بود و باید فوراً در راستای اثبات رخداد مربوطه به تحقیق و تجسس پردازد. این اقدامات عاجل به منظور پرهیز از نگهداری متهم در کشتی به علت خطرات احتمالی اقدام هم‌دستان متهمان جهت آزادسازی آن‌ها پیش‌بینی شده است» (ممتاز، ۱۳۸۱: ۴۴۹-۴۴۸). در واقع، کنوانسیون مزبور به منظور اطمینان از وجود دولت صلاحیت‌دار برای جلوگیری از ارتکاب جرم در هر وضعیت، ضمن توجه به اینکه هیچ‌گونه صلاحیت کیفری مورد اعمال مطابق با قانون‌گذاری ملی دولت‌های متعاقد حذف نشود، رقابت واقعی میان صلاحیت‌های گوناگون ایجاد می‌کند.

نتیجه گیری

ترابری دریایی به سبب گستردگی و کلان بودنش از یک سو و به دلیل پیوند با قدرت ملی کشورها و در همان حال چانه‌زنی آن‌ها در حوزه سیاست‌های دریایی از سوی دیگر، نشان می‌دهد که امنیت خود را بیش از آنکه در گرو اقدام‌های کیفری یا پیش‌گیرانه بدانند، مدیون اقدام‌های تأمینی است. اقدام‌های کیفری در حوزه ترابری دریایی یا به درستی اجرا نمی‌شوند یا با چانه‌زنی دولت‌های ذی‌نفع بازیچه معامله می‌شوند یا اگر اجرا شوند، بسیار زمان‌بر و کم‌تأثیراند. اقدام‌های پیش‌گیرانه نیز به دلیل گستره دریاها و پویایی نقطه‌های بحران و تهدید، هم هزینه‌بر و هم نامشخص‌اند. نسبت به برخی تهدیدها که از سوی دولت‌ها پدید می‌آید نیز اقدام پیش‌گیرانه به طور منطقی قابل اعمال نیست. در برابر اقدام‌های تأمینی که با تدابیر مناسب برای مدیریت یا دفع خطر یا تهدید واقعی نمود می‌یابد، یکی از ابزارهای برجسته برای تأمین امنیت ترابری دریایی است.

تأمین امنیت ترابری دریایی گاه خود برای تأمین امنیت دریایی با رویکرد نظامی و امنیتی تهدید می‌شود؛ به‌ویژه توقیف کشتی‌ها یا محدودسازی بستر آمدوشد کشتی‌ها با آنکه خود اقدام تأمینی‌اند، ولی به همان حال برای دارنده کشتی تهدید به شمار می‌روند. بنابراین، برجسته‌ترین چالش امنیت دریایی از طریق اقدامات تأمینی، تعارض تأمین‌هاست. از آنجا که اقدام‌های تأمینی در زمان خطر یا پیش از آن اعمال می‌شوند، از طریق نهاد قضایی یا دوری حل و فصل نمی‌شوند بلکه پیرو یک اقدام باشتاب و قاطع بروز می‌یابند. به همین دلیل، چنین اقدام‌هایی خود می‌تواند سبب ناامنی دریایی شود. به سخن دیگر، اقدامات تأمینی بیشتر بر پایه نبود تعامل‌های بایسته میان کشورها و ناامنی دریاهاست که خود به طور یکجانبه می‌تواند به نام امنیت دریایی به عنوان شاخص امنیت ملی، امنیت ترابری دریایی را قربانی کند. در برابر، به هر اندازه پیمان‌ها و تعامل‌ها میان دولت‌ها زیاد باشد و از سوی دیگر، به نهادهای قضایی کشورهای هم‌پیمان نیز اعتماد باشد، نیازی به اقدامات تأمینی نخواهد بود. بنابراین، به طور موردی، وقتی در تنگه هرگز میان دو کشور ایران و عمان پیمانی برای وضعیت حقوقی آن نباشد و نیز پیمان‌های دریایی ایران با دیگر کشورها در سطح بسیار پایینی به هنجارمندی ترابری دریایی پردازند و از همه برجسته، در جایی که حس تهدید از سوی کشورهای دیگر به همراه حس مالکیت و قدرت‌نمایی دریایی آمیخته شود، روشن است که اقدام‌هایی بسیار پررنگ‌تر از اقدامات کیفری و قضایی اعمال خواهند شد. اقدام‌هایی که تنها در کوتاه‌مدت به تأمین امنیت دریایی می‌انجامند، ولی در درازمدت دستاوردی جز ناامنی دریایی نخواهند داشت.

یادداشت‌ها

۱. مشخصات کامل منبع غیرمستقیم بدین شرح است:

Martine Remond-Gouilloud, 1988. Droit Maritime, pedone.456

۲. مشخصات کامل منبع غیرمستقیم بدین شرح است: فخاری، امیرحسین، کشتی و سفر دریایی، مجله تحقیقات

حقوقی دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، دوره دوم، شماره اول، ۱۳۶۴

۳. چندین تلاش برای تعریف حداقل الزامات بین‌المللی برای اینکه یک بنا، کشتی تلقی شود و باید ملیت خاص داشته باشد، صورت گرفته است. نقطه عطف در ماده ۵ کنوانسیون دریاهای آزاد که در کنفرانس سازمان ملل در جنوا در سال ۱۹۵۸ تصویب شد، وجود دارد. این ماده بیان می‌کند:

«هر دولت باید شرایطی را برای اعطای ملیت به کشتی‌ها، برای ثبت کشتی‌ها در قلمروش و برای حق اینکه پرچمش را به اهتزاز درآورند، ایجاد کند. کشتی‌ها ملیت کشوری را دارند که حق برافراشتن پرچم آن کشور به آن‌ها داده شده است. بایستی ارتباط واقعی بین کشور و کشتی وجود داشته باشد؛ به‌ویژه کشور باید به طور مؤثری حاکمیتش را اعمال کند و در موضوعات اداری، فنی و اجتماعی بر کشتی‌هایی که پرچمش را به اهتزاز درمی‌آورند، اعمال کنترل کند» (Falkanger and others, 2011: 51).

۴. واژه Seaworthiness همچنین در ارتباط با محموله استفاده شده است. در این ارتباط اصطلاح Cargoworthiness گاهی به عنوان هم‌معنی استفاده شده است. یک کشتی دارای قابلیت اولیه برای محموله، کشتی‌ای است که انتظار می‌رود محموله را بدون خسارت به مقصدش برساند. در این معنای آخری، یک سری شرایط وجود دارد که ممکن است زندگی انسانی را در خطر قرار دهد، اما ممکن است برای امنیت محموله مهم یا حیاتی باشد. معنی Cargoworthiness به ماهیت محموله و سفر ویژه بستگی دارد (Falkanger and others, 2011: 296).

۵. مستفاد از ماده ۶ قانون اصلاح قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت ایران مصوب ۱۳۳۸/۱/۲۲

۶. به استناد ماده ۱۸ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مصوب ۱۳۹۲: «هر شخص که مرتکب قاچاق کالا و ارز و حمل و یا نگهداری آن شود، علاوه بر ضبط کالا یا ارز، به جریمه‌های نقدی زیر محکوم می‌شود: الف- کالای مجاز: جریمه نقدی یک تا دو برابر ارزش کالا، ب- کالای مجاز مشروط: جریمه نقدی معادل یک تا سه برابر ارزش کالا، پ- کالای یارانه‌ای: جریمه نقدی معادل دو تا چهار برابر ارزش کالا، ت- ارز: جریمه نقدی ارز ورودی، یک تا دو برابر بهای ریالی آن و جریمه نقدی ارز خروجی، دو تا چهار برابر بهای ریالی آن».

۷. توقیف کشتی تجاری توسط ایران در خلیج فارس با حکم دادگاهی در تهران: ایران یک کشتی تجاری را در تنگه هرمز توقیف و آن را به سوی بنادر خود در خلیج فارس هدایت کرده است. توقیف این کشتی با حکم دادگاهی در تهران و به دلیل شکایت یک شاکای خصوصی از شرکت مالک کشتی صورت گرفته است.

گزارش‌های اولیه از آمریکایی‌بودن این کشتی حکایت داشت، اما وزارت دفاع آمریکا تأیید کرد که این کشتی مرسک تیگریس نام دارد و با پرچم جزایر مارشال در آب‌های ساحلی ایران در حال حرکت بوده است. طبق گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ایران شکایت شاکی خصوصی منجر به صدور حکم قضایی دادگاه در تاریخ ۲۵ اسفند ۱۳۹۳ برای توقیف اموال شرکت مرسک شده بود. به گفته او گارد ساحلی ایران این کشتی را با حکم قضایی دادگاه تهران، در آب‌های ایران توقیف کرد. به گفته معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، معمولاً صاحبان کالا یا بنادر یا ذی‌نفعان به دلیل اینکه خط کشتیرانی بدهی داشته و آن را پرداخت نمی‌کنند، از طریق مراجع ذی‌صلاح پیگیر مطالبات خود می‌شوند. این کشتی نیز به همین دلیل با حکم دادگاه توقیف شده است. در این مورد، منشأ حکم صادرشده از سوی دادگاه عمومی حقوقی تهران، تعهدات و الزامات ناشی از مسئولیت مدنی همان کشتی نبوده و رأی صادرشده علیه شرکت مرسک به جهت تخلف از انجام مفاد قرارداد حمل‌ونقل توسط شرکت مذکور بوده و ارتباطی به کشتی توقیف‌شده نداشته است. بنابراین، توقیف کشتی مذکور بر اساس قوانین ایران و نیز مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ در مورد حقوق دریایا صحیح نبوده است. اشکال دیگر این بوده که قبل از توقیف بررسی‌های لازم در مورد تعلق کشتی به شخص محکوم علیه صورت نگرفته و پس از توقیف مشخص شده که اساساً کشتی متعلق به شرکت مذکور نیست.

۸. در بهار ۱۳۹۴، سپاه پاسداران به یک کشتی باربری در خلیج فارس «تیر هشدار شلیک کرد»: یک کشتی باربری محصولات نفتی که با پرچم سنگاپور حرکت می‌کرد، پس از اینکه در خلیج فارس مورد حمله قرار گرفت خود را به بندر جبل علی در امارات متحده عربی رساند. خبرگزاری‌های غربی به نقل از منابع نظامی می‌گویند که نیروهای سپاه پاسداران در آب‌های بین‌المللی به کشتی «آلباین ایترنیتی» تیر هشدار شلیک کرده‌اند.

۹. با کنارگذاشتن خطرات مرتبط با عوامل اتفاقی و حوادث طبیعی و در عوض تمرکز بر اقدامات عامدانه به وسیله دولت‌های متخاصم، تروریست‌ها یا مجرمان، برآورد خطر از بررسی تهدیدات به وسیله این عاملان و آسیب‌پذیری ما از این تهدیدها ناشی شده است. تهدیدات یک کارکرد از توانایی بالقوه و قصد دشمن برای ایجاد آسیب هستند. آسیب‌پذیری به نقطه ضعفی که می‌تواند به کار انداخته شده باشد، برمی‌گردد. تهدید وقتی وجود دارد که شخص توانایی و قصد به‌کاراندازی آسیب‌پذیری به منظور تحمیل صدمه را دارد. اگر تهدید وجود دارد اما کشور نسبت به آن آسیب‌پذیر نیست، پس خطر صفر است. اگر کشور آسیب‌پذیر است، اما هیچ دشمن بالقوه‌ای توانایی و قصد موجود برای به کار انداختن آسیب‌پذیری را ندارد، خطر صفر است.

۱۰. اقدامات امنیتی زنجیره تأمین، مزیت‌هایی هم برای بخش عمومی و هم برای بخش خصوصی دارد. در بخش عمومی چون بنادر نقش مهمی در اقتصاد کشور دارند و در صورت بروز اتفاق برای ترابری دریایی اقتصاد جهانی دچار رکود می‌شود، پس به نفع دولت است که اقدامات امنیتی برقرار کند. در بخش خصوصی هم این اقدامات باعث کاهش خسارات ناشی از قاچاق سلاح‌های کشتار جمعی یا اتفاق‌های تروریستی و همچنین کاهش خطر خسارات به دلیل جرم و کلاهبرداری می‌شود و در نتیجه، باعث اعتبار زنجیره تأمین می‌شود.

منابع

- اردبیلی، محمدعلی (۱۳۸۹) *حقوق جزای عمومی*، جلد دوم، تهران: میزان، چ بیست و یکم.
- اعلائی فرد، محمدعلی (۱۳۸۷) *حقوق دریایی (حمل و نقل بین‌المللی دریایی)*، تهران: نخل دانش.
- امید، هوشنگ، *حقوق دریایی* (۱۳۵۳) جلد اول، تهران: مدرسه عالی بیمه.
- اندرز، داود؛ منتظر، مهدی؛ و مسعودی، فرزاد (۱۳۹۱) «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال مسافر در حقوق ایران (با مطالعه تطبیقی اجمالی)»، *دوفصلنامه دانش حقوق مدنی*، سال اول، شماره ۱، بهار و تابستان.
- بیگزاده، ابراهیم (۱۳۸۹) *تقریرات حقوق بین‌الملل عمومی ۲*، تهران: دانشگاه شهید بهشتی، پاییز.
- تدینی، عباس و حاتمی، علی اصغر (۱۳۸۷) «شیوه اعمال صلاحیت ملی در دریاها»، *دیدگاه‌های حقوقی*، سال چهارم، شماره ۱۶-۱۵، پاییز- زمستان.
- تقی‌زاده، ابراهیم (۱۳۹۲) *حقوق حمل و نقل دریایی*، تهران: مجد، چ دوم.
- توسلی، حمیدرضا (۱۳۹۱) «نظام حقوقی آب‌ها»، کتاب *ماه تاریخ و جغرافیا*، شماره ۶۷، فروردین.
- شایگان، فرهاد (۱۳۸۹) «مناطق دریایی در معاهدات بین‌المللی و حقوق جزای ایران»، *مجله کانون وکلا*، شماره ۲۰۸ و ۲۰۹، بهار و تابستان.
- محمدی، عباس (۱۳۸۸) «ماهیت حقوقی قرارداد اجاره کشتی»، *مجله حقوق*، دوره سی و نهم، زمستان، شماره ۴.
- معین، محمد (۱۳۶۲) *فرهنگ فارسی*، تهران: امیرکبیر.
- ممتاز، جمشید (۱۳۸۱) «جرایم ارتكابی در دریا»، ترجمه مختاری امین، مرتضی؛ هاشمی، کامران، *فصلنامه سیاست خارجی*، شماره ۶۲، تابستان.
- موسی‌زاده، رضا (۱۳۸۵) *بایسته‌های حقوق بین‌الملل عمومی*، تهران: میزان، چ چهارم، پاییز.
- Criag, H. Allen (2008) "The International Supply Chain Security Regime and the Role of Competent International Organizations", in **Legal Challenges in Maritime Security**, Edited by Myron H. Nordquist, Rudiger Wolfrum, John Norton Moore and Ronan Long, Martinus Nijhoff Publishers: Leiden and Boston.
- Falkanger, Thor and Bull, Hans Jacob and Brautaset, Lasse (2011) **Scandinavian Maritime Law: The Norwegian Perspective**, Rusaanes Bokproduksjon AS, 3d edition.
- Kraska, James and Pedrozo, Raul (2013) **International Maritime Security Law**, Martinus Nijhoff Publishers: Leiden and Boston.
- Kraska, James, JAGC, USN (2008) "Developing Piracy Policy for the National Strategy for Maritime Security", in **Legal Challenges in Maritime Security**, Edited by Myron H. Nordquist, Rudiger Wolfrum, John Norton Moore and Ronan Long, Martinus Nijhoff Publishers: Leiden and Boston.
- Sloggett, David (2013) **The Anarchic Sea: Maritime security in the twenty- first century**, Hurst publisher.
- Tetley, William (1996) "Vessel Forfeitures for Drug and Criminal Offences: A Comparative Study", **Journal of Maritime Law and Commerce**, Vol. 27, No. 2, April.