

Intervention in International Navigation: A Case Study of Seizure of Oil Tankers by States in the Implementation of Domestic and International Cross-Border Sanctions

Reyhane Derogari¹, Hatam Sadeghi Ziyazi^{2}, Somayeh sadat Mirilavasani³*

1. PhD Student in Public International Law, Department of Law, Payame Noor University, Tehran, Iran.

Email: reyhannederogari@student.pnu.ac.ir

2. Assistant Professor, Department of Law, Payam Noor University, Tehran, Iran.

*Corresponding Author: Email: hatamsadeghi@pnu.ac.ir

3. Assistant Professor, Department of Law, Payam Noor University, Tehran, Iran.

Email: s.mirilavasani@pnu.ac.ir



S.D.I.L.
The SD Institute of Law
Research & Study



Publisher:
Shahr-e- Danesh
Research And Study
Institute of Law

Article Type:
Original Research

DOI:
10.48300/JLR.2022.359891.2165

Received:
11 September 2022

Accepted:
6 November 2022

Published:
5 March 2024



ABSTRACT

Exercising the jurisdiction of states in different maritime areas is a subject that has always been a source of controversy throughout the history of the international law of the seas. The efforts that have been made to increase these qualifications and the restrictions that have been applied to regulate them. However, on what basis such an increase and limitation of jurisdiction is done, it has caused many disputes. On the one hand, states emphasize the unquestionable principle of freedom of navigation contained in the UNCLOS, and on the other hand, by entering into some agreements to inspect and seize ships, they limit and, as a result, interfere with navigation. Today, in addition to the traditional interventions and restrictions on navigation that are stated in article 110 of UNCLOS, we are facing emerging issues in the field of seas, which can be the

Copyright & Creative Commons:

© The Author(s). 2021 Open Access. This article is licensed under a Creative Commons Attribution Non-Commercial License 4.0, which permits use, distribution and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. To view a copy of this licence, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.



reason for the intervention of ships in order to maintain international peace and security, interests and internal laws of states. Providing and implementing sanctions is an important part of this position. The main question is how to justify the intervention of international navigation in the implementation of cross border sanctions? In the present article, which is written with a descriptive analytical method and using library sources, by examining the legal bases of intervention in shipping and the implementation of economic sanctions in this regard, it can be concluded that today the acceptance and implementation of international agreements that it is considered as one of the main policies of governments, it has been able to remove the interventions towards the ships from the framework of the Convention on the Law of the Sea and puts the implementation of unilateral policies of the governments such as the application of cross border sanctions, which is a sign of deviation from important principles such as the principle of freedom of navigation.

Keywords: Intervention, International Navigation, Sanction, Seizure, Oil Tankers.

Excerpted from the Ph.D. thesis entitled "Intervention in International Navigation with an Emphasis on Governments Recent Function and Judicial Procedure", Payam Noor University, Department of Law, Tehran, Iran.

Funding: The author(s) received no financial support (funding, grants, and sponsorship) for the research, authorship, and/or publication of this article.

Author contributions:

Reyhane Derogari: Conceptualization, Methodology, Software, Validation, Formal analysis, Investigation, Resources, Writing - Original Draft, Writing - Review & Editing, Supervision.

Hatam Sadeghi Ziyazi: Conceptualization, Methodology, Software, Validation, Formal analysis, Investigation, Resources, Writing - Original Draft, Writing - Review & Editing, Supervision.

Somayeh Sadat Mirilavasani: Conceptualization, Methodology, Software, Validation, Formal analysis, Investigation, Resources, Writing - Original Draft, Writing - Review & Editing, Supervision.

Competing interests: The authors declare that they have no competing interests.

Citation:

Derogari, Reyhane, Hatam Sadeghi Ziyazi & Somayeh Sadat Mirilavasani. "Intervention in International Navigation: A Case Study of Seizure of Oil Tankers by States in the Implementation of Domestic and International Cross-Border Sanctions". *Journal of Legal Research* 22, no. 56 (March 5, 2024): 117-161.

Extended Abstract

Freedom of navigation is one of the principles of customary and codified international law that has existed since ancient times. In fact, it is often cited as the most classic illustration of a mandatory law of nations norm. In every period of history, a state more powerful than other states has appeared, which tries to exert or impose its power on the seas as in all other fields. The many conflicts over the exercise of power over the seas have led mankind to the conclusion that there is a need to determine limits and rules for the use and exploitation of the seas. Freedom of navigation is considered a principle of international law, but despite this, coastal states exercise certain powers over their coastal waters in order to ensure security, stability and interests. Exercising the jurisdiction of states in different maritime areas is a subject that has always been a source of controversy throughout the history of the international law of the seas. The efforts that have been made in order to increase these qualifications and what restrictions have been applied to regulate it. However, on what basis such an increase and limitation of jurisdiction is done, it has caused many disputes. On the one hand, states emphasize the unquestionable principle of freedom of navigation contained in the 1982 Convention on the Law of the Sea, and on the other hand, by entering into some agreements to inspect and seize ships, they limit and, as a result, interfere with navigation. The rules related to the discussion of jurisdiction of states in the field of the law of the seas are particularly complex and this complexity brings many challenges. Although freedom of navigation is one of the fundamental principles and rules of the international law of the seas, according to which every state has the right to free navigation and other states are not allowed to interfere with the ships of other states. In the high seas, only the state that owns the flag has the right to exercise jurisdiction over ships flying its flag, with certain exceptions. This principle of non-interference in the navigation of a ship of another nationality is applied not only in the high seas, but also prevents coastal states from interfering in the harmless passage of foreign ships through their territorial waters and archipelagos or in transit through straits. However, despite all this, sea routes may be subjected to illegal exploitation, which justifies the need for the intervention of other governments. Today, in addition to the traditional interventions and restrictions on navigation that are stated in article 110 of UNCLOS, we are facing emerging issues in the field of seas, which can be the reason for the intervention of ships in order to maintain international peace and security, interests and internal laws of states. Providing and implementing sanctions is an important part of this position. In line with the implementation of maritime sanctions, the Security Council has authorized the inspection of ships of possible sanctions violators. The existing resolutions

in this field, by acknowledging the limits of jurisdiction based on international law of the sea and customary international law, have given member states broad powers to inspect ships in their territorial waters and in some circumstances to intervene against ships in the high seas. including resolutions 1803 dated 2008 and 1929 dated 2010, which targeted the cargo of Iranian ships and provided the possibility of inspection and seizure. The main question is how to justify the intervention of international navigation in the implementation of cross-border sanctions? In the present article, which is written with a descriptive-analytical method and using library sources, by examining the legal bases of intervention in navigation and the implementation of economic sanctions in this regard, it can be concluded that today the acceptance and implementation of international agreements that it is considered as one of the main policies of states, it has been able to remove the interventions towards the ships from the framework of the Convention on the Law of the Sea and puts the implementation of unilateral policies of the states such as the application of cross-border sanctions, which is a sign of deviation from important principles such as the principle of freedom of navigation.



مداخله در کشتی‌رانی بین‌المللی با مطالعه موردی توقیف نفت‌کش‌ها توسط کشورها در اجرای تحریم‌های فرامرزی داخلی و بین‌المللی

ریحانه دروگری^۱، حاتم صادقی زیازی^۲، سمیه سادات میری لواسانی^۳

۱. دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل عمومی، گروه حقوق، دانشگاه پیام‌نور، تهران، ایران.

Email: reyhanederogari@student.pnu.ac.ir

۲. استادیار، گروه حقوق، دانشگاه پیام‌نور، تهران، ایران.

*نویسنده مسئول: Email: hatamsadeghi@pnu.ac.ir

۳. استادیار، گروه حقوق، دانشگاه پیام‌نور، تهران، ایران.

Email: s.mirilavasani@pnu.ac.ir

چکیده:

اعمال صلاحیت دولت‌ها در مناطق مختلف دریایی موضوعی است که در طول تاریخ شکلگیری حقوق بین‌الملل دریاها همواره محل مناقشه بوده است. چه تلاش‌هایی که در پی افزایش این صلاحیت‌ها بوده و چه محدودیت‌هایی که در جهت به نظم درآوردن آن اعمال گردیده است؛ اما اینکه چنین افزایش و محدودیت صلاحیتی بر چه مبنایی صورت می‌گیرد، سبب اختلافات متعددی گردیده است. از یک‌سو دولت‌ها بر اصل مسلم آزادی کشتی‌رانی مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تأکید دارند و از سوی دیگر با انعقاد برخی موافقت‌نامه‌های بازرسی و توقیف کشتی‌ها اقدام به محدود نمودن و در نتیجه مداخله نسبت به امر کشتی‌رانی می‌نمایند. امروزه علاوه بر مداخلات و محدودیت‌های سنتی حاکم بر کشتی‌رانی که در ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ بیان شده است، با مسائل نوظهوری در عرصه دریاها مواجه هستیم که به جهت حفظ صلح و امنیت بین‌المللی می‌تواند زمینه مداخله نسبت به کشتی‌ها را فراهم سازد که اجرای از جمله



پژوهشکده حقوق



نوع مقاله:

پژوهشی

DOI:

10.48300/ILR.2022.359891.2165

تاریخ دریافت:

۲۰ شهریور ۱۴۰۱

تاریخ پذیرش:

۱۵ آبان ۱۴۰۱

تاریخ انتشار:

۱۵ اسفند ۱۴۰۲

کپی‌رایت و مجوز دسترسی آزاد:



کپی‌رایت مقاله در مجله پژوهش‌های حقوقی نزد نویسنده (ها) حفظ می‌شود. کلیه مقالاتی که در مجله پژوهش‌های حقوقی منتشر می‌شوند با دسترسی آزاد هستند. مقالات تحت شرایط مجوز 4.0 Creative Commons Attribution Non-Commercial License منتشر می‌شوند که اجازه استفاده، توزیع و تولید مثل در هر رسانه‌ای را می‌دهد، به شرط آنکه به مقاله استناد شود. جهت اطلاعات بیشتر می‌توانید به صفحه سیاست‌های دسترسی آزاد نشریه مراجعه کنید.



این زمینه‌ها است. سؤال اصلی این است که چگونه می‌توان مداخله نسبت به کشتی‌رانی بین‌المللی را در اجرای تحریم‌های فرامرزی توجیه نمود؟ در مقاله حاضر که با روش توصیفی - تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای نگارش یافته است با بررسی مبانی حقوقی مداخله نسبت به کشتی‌رانی و اجرای تحریم‌های اقتصادی در این راستا، به این نتیجه رسیده‌ایم که امروزه پذیرش و اجرای توافقات بین‌المللی که جز سیاست‌های اصلی دولت‌ها به شمار می‌رود، توانسته مداخلات نسبت به کشتی‌ها را از چهارچوب کنوانسیون حقوق دریاهای خارج نموده و در جهت اجرای سیاست‌های یک‌جانبه دولت‌ها همچون اعمال تحریم‌های فرامرزی قرار دهد که این خود نشان عدول از اصول مهمی چون اصل آزادی کشتی‌رانی است.

کلیدواژه‌ها:

مداخله، کشتی‌رانی بین‌المللی، تحریم، توقیف، نفت‌کش.

برگرفته از رساله دکتری با عنوان «مداخله در کشتی‌رانی بین‌المللی با تأکید بر عملکرد اخیر دولت‌ها و رویه قضایی»، دانشگاه پیام نور، گروه حقوق، مرکز تحصیلات تکمیلی، تهران، ایران.

حامی مالی:

این مقاله هیچ حامی مالی ندارد.

مشارکت نویسندگان:

ریحانه دروگری: مفهوم‌سازی، روش‌شناسی، استفاده از نرم‌افزار، اعتبارسنجی، تحلیل، تحقیق و بررسی، منابع، نوشتن - پیش‌نویس اصلی، نوشتن - بررسی و ویرایش، نظارت.

حاتم صادقی‌زیازی: مفهوم‌سازی، روش‌شناسی، استفاده از نرم‌افزار، اعتبارسنجی، تحلیل، تحقیق و بررسی، منابع، نوشتن - پیش‌نویس اصلی، نوشتن - بررسی و ویرایش، نظارت.

سمیه سادات میری لواسانی: مفهوم‌سازی، روش‌شناسی، استفاده از نرم‌افزار، اعتبارسنجی، تحلیل، تحقیق و بررسی، منابع، نوشتن - پیش‌نویس اصلی، نوشتن - بررسی و ویرایش، نظارت.

تعارض منافع:

بنابر اظهار نویسندگان این مقاله تعارض منافع ندارد.

استناددهی:

دروگری، ریحانه، حاتم صادقی‌زیازی و سمیه سادات میری لواسانی. «مداخله در کشتی‌رانی بین‌المللی با مطالعه موردی توقیف نفت‌کش‌ها توسط کشورها در اجرای تحریم‌های فرامرزی داخلی و بین‌المللی». مجله پژوهش‌های حقوقی ۲۲، ش. ۵۶ (۱۵ اسفند ۱۴۰۲): ۱۱۷-۱۶۱.

مقدمه

آزادی کشتی‌رانی، یکی از اصول حقوق بین‌الملل عرفی و مُدُون به شمار می‌رود و از آن به‌عنوان کهن‌ترین تصویر یک هنجار اجباری حقوق ملت‌ها یاد می‌شود. کشمکش‌های فراوان بر سر اعمال قدرت بر دریاها، بشر را به این نتیجه رسانید که برای استفاده و بهره‌برداری از دریاها نیاز به تعیین حدود و قواعدی است. دولت‌های ساحلی تلاش می‌کنند قلمروی دریایی خود را از نظر وسعت و صلاحیت، توسعه ببخشند تا امنیت و منافع اقتصادی خود را بهتر تأمین نمایند که این امر همواره با ناسازگاری قدرت‌های دریایی روبه‌رو بوده است.^۱ از مهم‌ترین اصول و قواعدی که توانست بعد از مدت‌ها بحث و گفتگو در مورد تعیین حدود و آزادی‌ها به نتیجه برسد، کنوانسیون ۱۹۵۸ در بای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای سازمان ملل متحد است که بحث آزادی‌های موجود در دریاها، از جمله آزادی کشتی‌رانی را مورد شناسایی قرار داده‌اند.^۲ مناطق مختلف دریاها دربرگیرنده صلاحیت‌های منحصر به فردی برای دولت ساحلی بوده که هر یک از این صلاحیت‌ها برای نیل به اهداف خاص بین‌المللی است. دریای سرزمینی جزئی از قلمروی دولت ساحلی و در نتیجه تحت حاکمیت دولت ساحلی است، اما نه حاکمیت مطلق و کامل همچون حاکمیت بر قلمروی خشکی، بلکه حاکمیت نسبی و در چهارچوب قواعد حقوق بین‌الملل.^۳ در عین حال باید حق عبور بی‌ضرر دیگر دولت‌ها را نیز به رسمیت بشناسد. دولت ساحلی در منطقه مجاور حاکمیتی ندارد. دولت ساحلی تنها بر اساس ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲، در خصوص چهار موضوع امور گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی اعمال صلاحیت خواهد نمود. دولت ساحلی بر منطقه انحصاری - اقتصادی نیز حاکمیت ندارد، بلکه دارای حقوق حاکمه یا حقوق ممتاز است و قلمروی این حقوق تنها در زمینه اقتصادی است و به این ترتیب برای سایر دولت‌ها حقوق نسبتاً گسترده‌ای نسبت به سایر مناطق دریایی در نظر گرفته می‌شود.^۴ هر دولتی چه ساحلی و چه محصور در خشکی، حق دارد با کشتی‌های حامل پرچم خود در دریاهای آزاد کشتی‌رانی نماید.^۵ اصل صلاحیت انحصاری دولت

۱. جواد صالحی، «آزادی دریاهای آزاد در تقابل با اعمال صلاحیت دولت ساحلی با اتکا به پرونده نوراستار در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای»، مجله حقوقی بین‌المللی، ۳۷، ۶۳ (۱۳۹۹)، ۲۸۶.

۲. ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ در بای آزاد و ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای

۳. محمدرضا ضیایی بیگدلی، حقوق بین‌الملل عمومی (تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۴۰۰)، ۲۷۵.

۴. محمدکاظم عمادزاده، حقوق بین‌الملل عمومی (اصفهان: انتشارات ایتا، ۱۳۶۹)، ۱۵۳.

۵. ماده ۹۰ کنوانسیون ۱۹۸۲

صاحب پرچم در دریاهای آزاد، توسط دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری در مورد قضیه کشتی لوتوس^۶ به رسمیت شناخته شده است.

آزادی کشتی‌رانی از اصول و قواعد بنیادین حقوق بین‌الملل دریاهای آزاد است که بر اساس آن هر دولتی حق کشتی‌رانی آزاد را داشته و سایر دولت‌ها اجازه مداخله نسبت به کشتی‌های دولت‌های دیگر را ندارند. در دریای آزاد تنها دولت صاحب پرچم در کنار استثنائات مشخصی، حق دارد بر کشتی‌هایی که پرچم آن را برافراشته‌اند اعمال صلاحیت نماید. این اصل عدم مداخله در کشتی‌رانی نه تنها در دریای آزاد اعمال می‌شود، بلکه دولت‌های ساحلی را از مداخله در عبور بی‌ضرر کشتی خارجی از آب‌های سرزمینی و مجمع‌الجزایری آنها یا عبور ترانزیت از تنگه‌ها باز می‌دارد.^۷ با این حال، ممکن است مسیرهای دریایی مورد بهره‌برداری‌های غیرمشروع قرار گیرند که نیاز به مداخله سایر دولت‌ها را توجیه نماید.

امنیت دریایی، حفظ نظم و رعایت قواعد حقوق بین‌الملل ایجاب می‌نماید تا از صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم در قبال پاره‌ای از مسائل کاسته شود. امروزه علاوه بر مداخلات و محدودیت‌های سنتی حاکم بر کشتی‌رانی که در ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ بیان شده است، با مسائل نوظهوری در عرصه دریاهای مواجه هستیم که می‌تواند به جهت حفظ صلح و امنیت بین‌المللی زمینه مداخله نسبت به کشتی‌ها را فراهم کند. تهدیدهای بسیاری وجود دارند که امنیت دریاهای را به چالش می‌کشند. برای مثال دزدی دریایی که تصور می‌شد به کتاب‌های تاریخ و ماجراجویی در فیلم‌ها منتقل شده باشد، بار دیگر ظاهر شده و جان انسان‌ها را تهدید می‌کند. در کنار این موضوع، مسئله مهم دیگر برای دولت‌ها، حمل و نقل ایمن کالا است؛ چرا که دریاهای مسیر اصلی تجارت کالا در سراسر جهان را فراهم می‌کنند و امنیت آن یک ضرورت برای اقتصاد جهانی تلقی می‌شود. در کنار بحث امنیت دریاهای، موضوع صلاحیت خزنه دولت‌های ساحلی نیز زمینه را برای مداخله نسبت به آزادی کشتی‌رانی فراهم می‌کند؛ موضوع صلاحیت خزنه دولت‌های ساحلی نیز می‌تواند زمینه مداخله را افزایش داده و با مفهوم آزادی کشتی‌رانی در تقابل باشد و باید دید این مداخله، تا چه میزان بر مبنای اصول و قواعد حقوق بین‌الملل دریاهای، قابل پذیرش است. تحریم دریانوردی نیز از علل دیگر مداخله در کشتی‌رانی به شمار می‌رود. در راستای اعمال تحریم‌های کشتی‌رانی، شورای امنیت، بازرسی کشتی‌های ناقض احتمالی تحریم‌ها را مجاز اعلام کرده است. قطعنامه‌های موجود در این زمینه با اذعان به محدودیت‌های صلاحیت قضایی بر اساس

6. The Lotus Case. see: https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf

۷. محمد حبیبی مجنده، مترجم، حقوق بین‌الملل دریاهای (تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۹۸)، ۱۵.

حقوق بین‌الملل دریاها و حقوق بین‌الملل عرفی، به کشورهای عضو اختیارات گسترده‌ای برای بازرسی کشتی‌ها در آب‌های سرزمینی خود و در برخی شرایط مداخله نسبت به کشتی‌ها در دریای آزاد را داده است. از جمله قطعنامه‌های ۱۸۰۳ مورخ ۲۰۰۸ و ۱۹۲۹ مورخ ۲۰۱۰ که محموله کشتی‌های ایرانی را مورد هدف تحریم قرار داده بود و امکان بازرسی و توقیف را فراهم می‌ساخت. پژوهش حاضر ضمن بیان کلیات و مبانی حقوقی مربوط به بحث مداخله در کشتی‌رانی بین‌المللی در مناطق مختلف دریایی و صلاحیت‌های حاکم، به بررسی نقش تحریم‌های فرامرزی به‌عنوان ابزاری جهت اعمال مداخلات بیشتر در کشتی‌رانی می‌پردازد و این مبانی و اقدامات را در خصوص توقیف‌های اخیر نفت‌کش‌ها از جمله نفت‌کش گریس^۸، استنا ایمپرو^۹ و توقیف نفت‌کش روسیه توسط یونان تجزیه و تحلیل خواهد نمود.

۱- مداخله نسبت به کشتی‌رانی بین‌المللی

با وجود اصل آزادی کشتی‌رانی، نسبت به آن استثنائات و محدودیت‌هایی نیز اعمال می‌گردد. به‌گونه‌ای که کشتی‌های تمام دولت‌ها خواه جنگی، دولتی یا تجاری حق کشتی‌رانی در دریاها را دارند و هیچ دولتی نمی‌تواند از کشتی‌های تجاری خارجی بخواهد به کشتی‌های جنگی ادای احترام کنند. تمامی این کشتی‌ها تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم خود هستند و هیچ دولتی حق متوقف کردن، سوار شدن و ورود بر عرشه، تفتیش و بازرسی آن را ندارد؛ اما با وجود اصل آزادی کشتی‌رانی، ممنوعیت‌ها، محدودیت‌ها یا استثنائاتی بر این اصل مسلم وارد است که می‌توان این امر را در حق بازدید یا تلاش برای جلوگیری از انجام اعمال غیرقانونی در دریا مشاهده نمود؛ برای مثال جلوگیری از انجام اعمال غیرقانونی از طریق دریا.^{۱۰}

۱-۱- مفهوم حقوقی مداخله

مفهوم حقوقی مداخله اغلب از کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها و همچنین از قواعد عرفی ناشی می‌شود، در این زمینه سه حق متمایز اعمال می‌شود:

۱. حق نزدیک شدن: این حق شامل نزدیک شدن به کشتی‌ها جهت تأیید پرچم، محل ثبت یا سایر

8. Grace 1

9. Stena Impero

10. Efthymios Papastavridis, "The Right of Visit on the High Seas in a Theoretical Perspective: Mare Liberum versus Mare Clausum Revisited", *Leiden Journal of International Law*, 24, 1(2011), 56.

علایم تابعیتی کشتی است که در رویه اخیر و مدرن می‌توان از ارسال پیام‌های رادیویی نیز نام برد.
۲. حق بازرسی: مطابق ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حق بازرسی شامل ورود به کشتی (مرحله اول) و بررسی اسناد و مدارک است یا ممکن است از کشتی مورد نظر خواسته شود که مدارک خود را جهت بازرسی به ناو جنگی تحویل دهد (مرحله دوم) و در صورت وجود شک پس از طی مراحل فوق، بازرسی کشتی، محموله، خدمه و مسافران صورت می‌گیرد (مرحله سوم).

۳. حق توقیف: اگر مراحل بازرسی و تفتیش شواهدی را ارائه نماید که کشتی درگیر فعالیت‌های غیرقانونی است، ناو جنگی حق توقیف کشتی، دستگیری مظنونان و ضبط محموله آن را دارد.^{۱۱} سوءرفتار یا سوءاستفاده از حقوق ذکر شده در بالا یک رویداد محتمل است. به همین دلیل کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای یک حفاظت ضروری در برابر آن تعیین کرده است که در این راستا بند ۳ ماده ۱۱۰ کنوانسیون مقرر می‌دارد: «اگر شک و ظن بی‌اساس باشد، مشروط به اینکه کشتی که به آن وارد شده‌اند هیچ عملی که چنین شکی را توجیه کند انجام نداده باشد، در این صورت هرگونه خسارت یا ضرری که ممکن است وارد شده باشد، جبران خواهد شد.» شناسایی عناصر موجود در مفهوم مداخله (مفهومی که در کنوانسیون ۱۹۸۲ وجود ندارد) کار ظریفی است. توقف، سوار شدن و تفتیش یک کشتی خصوصی خارجی همه، مراحل هستند که به طور کلی در زیر چتر عملیات مداخله دریایی صورت می‌گیرد و شامل سایر اقدامات همچون توقیف و ضبط محموله یا کشتی، دستگیری و بازداشت افراد در کشتی و حتی تعقیب متخلفان، است. پس از توقف شناور، به دلیل مشکوک بودن به انجام فعالیت‌های ممنوعه، مراحل سوار شدن و جستجوی احتمالی پیش می‌آید. بر اساس بند ۲ ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲، سوار شدن به کشتی به منظور «تأیید حق کشتی برای برافراشتن پرچم خود» است، یعنی تأیید تابعیت واقعی کشتی که ناو جنگی با آن مواجه می‌شود. در مجموع، ناو جنگی حق خود را جهت بررسی پرچم با تأیید اوراق کشتی، یعنی اسناد صادر شده توسط دولت صاحب پرچم که به کشتی حق برافراشتن پرچم خود را داده است، اعمال می‌کند. برای این منظور، ناو جنگی ممکن است یک قایق به فرماندهی یک افسر به کشتی مشکوک ارسال کند.

اگر پس از بررسی مدارک، شبهات برطرف شود به کشتی توسط ناو جنگی اجازه داده می‌شود مسیر خود را طی نماید. چنانچه پس از بررسی مدارک، سوءظن باقی بماند - یا سوءظن جدیدی ایجاد شده باشد - که کشتی درگیر برخی فعالیت‌های ممنوعه است، ناو جنگی می‌تواند به بررسی بیشتر ادامه دهد؛ چراکه

11. Grigoris I. Tsaltas and Gerasimos Rodotheatos, "Maritime Interdiction Operations: A View through International Law Lens", *NMIOTC MIO Journal*, 2(2010), 45.

هدف از این اقدام ناو مداخله‌گر کشف شواهدی است که ظن به وجود آمده را تأیید می‌کند و باید با تمام ملاحظات ممکن صورت پذیرد.^{۱۲}

۲- حق بازدید کشتی‌ها

حق بازدید در عملیات مداخله دریایی از اهمیت کلیدی برخوردار است. این حق به‌طور کلی به حقوق بازدید در زمان صلح و در طول درگیری‌های مسلحانه بین‌المللی تقسیم می‌شود. مورد نخست در مواد ۱۱۰ و ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تدوین شده است و مورد دوم اشاره به حق بازدید و تفتیش خصمانه دارد که جزو حقوق جنگ دریایی است. در راستای این دیدگاه که مبانی حقوقی متعددی برای مداخله دریایی وجود دارد، استدلال می‌شود که حق بازدید جلوه‌های بیشتری نسبت به تفکیک سنتی این حق به حقوق زمان صلح و زمان جنگ دارد و ممکن است شامل مظاهر برخاسته از مبانی حقوقی متفاوتی نیز باشد. به‌عنوان مثال، در حال حاضر حق بازدید بر اساس مجوز شورای امنیت سازمان ملل که از رضایت موقت یا بر اساس توافق‌های بین‌المللی ناشی می‌شود، پذیرفته شده است. حق بازدید به‌عنوان قاعده‌ای تعریف شده است که اختیار بازدید از یک کشتی با پرچم خارجی را توسط یک ناو جنگی تنظیم می‌کند. در اصل، یک بازدید شامل سه جنبه است که هم به مبانی حقوقی و هم به رژیم حقوقی مربوط می‌شود:

مبنای قانونی برای سوار شدن عبارت است از اختیار دولت مداخله‌گر برای سوار شدن در طول بازدید و رژیم‌های قانونی که در طول انجام بازدید اعمال می‌شود. برای مثال، اگر یک ورود به کشتی بر اساس یک توافقنامه بین‌المللی باشد، خود توافقنامه مبنای قانونی است و دامنه اختیارات را در طول سوار شدن با جزئیات توضیح می‌دهد. این سه مرحله بازدید در کنار هم محدوده کامل قواعدی را تشکیل می‌دهند که یک گروه بازدیدکننده باید در هنگام سوار شدن به کشتی در نظر بگیرد.

رژیم‌های حقوقی اعمال شده به وضعیت واقعی بستگی دارد که می‌تواند بر مبنای حقوق بین‌الملل بشری یا حقوق مخاصمات مسلحانه باشد.

قطعنامه سازمان ملل متحد می‌تواند مبنای قانونی برای ورود به کشتی باشد که محدوده اختیارات خود را برای ورود توضیح می‌دهد؛ اما با وجود این، نحوه اجرای این اختیار بستگی به رژیم حقوقی قابل اجرا دارد. برای مثال، می‌توان به این موضوع اشاره کرد که اگر یک ناو جنگی به یک کشتی

12. Satya N Nandan, Shabtai Rosenne and Neal R Grandy, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, vol III (Netherlands: Nijhoff, 1995), 245.

چندملیتی تحت دستور سازمان ملل واگذار شده باشد عملیات تحریم دریایی مانع از این نمی‌شود که این ناو همچنین مجاز به ورود به کشتی‌هایی باشد که فاقد تابعیت بوده یا مشکوک به دزدی دریایی هستند. با این حال، ممکن است بر فرماندهی و کنترل ناوهای جنگی کمک‌کننده تأثیر بگذارد. در مواردی که یک فرمانده ناو جنگی می‌تواند مطابق با این مأموریت دستور بازدید بدهد، سایر انواع اختیارات، اصولاً در نزد دولت مشارکت‌کننده باقی می‌ماند، مگر اینکه اختیار خود را به یک فرمانده دیگر تفویض کرده باشد. دوم اینکه، در نتیجه موارد فوق، مظاهر مختلف حق بازدید می‌تواند هم‌زمان در یک منطقه عملیاتی وجود داشته باشد. در طول عملیات دریایی ایالات متحده و بریتانیا در خلیج فارس در مارس سال ۲۰۰۳ علیه عراق که در آن حق خصمانه بازدید و جستجو اعمال شد، این مجوز بازدید ناشی از قطعنامه شورای امنیت سازمان ملل برای اجرای تحریم دریایی علیه عراق هنوز در منطقه خلیج فارس وجود داشت.^{۱۳} بازدید از یک کشتی با پرچم خارجی توسط یک ناو جنگی به‌خودی‌خود هدف نیست؛ بلکه وسیله‌ای است که در خدمت هدف دیگر و خاصی است. از طریق بازدید از کشتی‌های دیگر، دولت‌ها می‌توانند یک فعالیت غیرقانونی یا نقض قطعنامه سازمان ملل را تأیید کرده و در صورت نیاز، در ادامه آن را متوقف سازند یا از اختیاراتی تحت حقوق جنگ دریایی استفاده کنند.

۲-۱- حق بازدید بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

ناوهای جنگی در چند مورد می‌توانند کشتی‌های خارجی را مورد بازدید و تفتیش قرار دهند. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، جهت حفظ حاکمیت دولت صاحب پرچم موارد حق بازدید و بازرسی کشتی‌ها را به‌طور صریح اعلام نموده است. حق بازرسی کشتی‌های خارجی تنها در اختیار ناوهای جنگی بوده که باید بر اساس یک سوءظن قوی صورت گیرد. چنانچه یک کشتی خارجی به اقداماتی چون دزدی دریایی و تجارت برده مشغول باشد و یا از نشان دادن پرچم خود امتناع نماید و از پرچم یک دولت خارجی استفاده کند و یا بدون تابعیت باشد، توسط ناو جنگی مورد بازرسی قرار خواهد گرفت. در خصوص پخش غیرمجاز امواج، تنها ناو جنگی دولت صاحب پرچم حق مداخله و بازرسی خواهد داشت.^{۱۴} چنانچه کشتی خارجی دارای همان تابعیت ناو جنگی باشد، ناو جنگی می‌تواند جهت احراز هویت کشتی، وارد کشتی شده و مدارک آن را بررسی نماید. با توجه به اینکه بازدید و بازرسی یک کشتی در حقیقت مداخله

13. Rob McLaughlin, United Nations Security Council Practice in relation to the use of force in no-fly zones and maritime exclusion zones. In: Weller M (ed), *The Oxford Handbook of the Use of Force in International Law*. (New York: Oxford University Press, 2016), 267-268.

۱۴. بند ۱ ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲

در حاکمیت دولت صاحب پرچم و به‌نوعی تعرض به آن محسوب می‌گردد، تنها باید در صورت وجود سوءظن معقول و قوی صورت گیرد.^{۱۵} در همین راستا است که کنوانسیون‌های حقوق دریایا برای جلوگیری از سوءاستفاده‌های احتمالی توسط ناوهای جنگی مقرر داشته‌اند که اگر شک و سوءظن ناو جنگی بی‌پایه و اساس باشد، کشتی خارجی حق مطالبه و جبران خسارت و ضرر وارده را خواهد داشت.^{۱۶}

۲-۲- حق بازدید مبتنی بر رضایت خاص

رضایت میان دولت‌ها مبنای حقوقی برای بازدید از کشتی با پرچم خارجی است. در واقع وضعیتی را بیان می‌کند که بازدید از طریق رضایت خاص صورت می‌گیرد و این رضایت را باید با توجه به نوع عملیات و محدوده مقررات اجرایی جستجو نمود. با این حال، هنگامی که اختیار ورود به کشتی از طریق رضایت اعطا می‌شود این امر به‌طور خودکار دامنه و اختیارات بازدید را روشن نمی‌کند؛ زیرا چهارچوب حقوقی خاصی وجود ندارد که به‌طور خودکار وارد عمل شود.^{۱۷} نکته مهم این است که رضایت خاص طبق تعریف شامل اختیار انجام فعالیت‌های اجرایی قضایی نمی‌شود بلکه مداخله، مشروط به شرایطی خواهد بود که توسط دولت رضایت دهنده ایجاد می‌شود و از طریق رضایت، یک دولت می‌تواند از صلاحیت اجرایی انحصاری خود چشم‌پوشی کند؛ با وجود این، مجوز ورود به کشتی ممکن است محدود باشد و چنین امری همیشه مستلزم رضایت برای بازرسی، جستجو یا توقیف کشتی نیست.^{۱۸} بنابراین هدف و دامنه اقدامات اجرایی در طول بازدید بستگی دارد به آنچه میان دولت‌ها مورد توافق واقع شده که به‌عنوان یک راهنما نیز باید به اندازه کافی مشخص باشد. نکته اخیر در پرونده^{۱۹} مدودیف^{۲۰} نیز به تصویر کشیده شده است. موافقت دیپلماتیک کامبوج شامل اختیار رهگیری، بازرسی و اقدام قانونی علیه وینر^{۲۱} بود.^{۲۲} دادگاه اروپایی حقوق بشر^{۲۳} یادداشت دیپلماتیک را به‌عنوان مبنای قانونی پذیرفت، اما اظهار داشت که سرنوشت خدمه به اندازه کافی تحت پوشش این یادداشت قرار نگرفته است و بنابراین ثابت نشد که

15. United States V. Ricardo, 619.2d 1124,1130 n.4 (5th cir.1980)

۱۶. بند ۳ ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲

17. Terry Gill, Military intervention at the invitation of a government (Oxford: Oxford University Press, 2010), 230.

18. James Kraska, "Broken taillight at sea: The peacetime international law of visit, board, search and seizure". Ocean and Coastal Law Journal, 16, 1)2010(, 11.

19. ECtHR, Medvedye v and others v. France, Application no. 3394/03. Judgment 29 March 2010.

20. Medvedyev

21. Winner

22. Ibidem.

23. European Court of Human Rights - ECHR, CEDH

محرومیت از آزادی خدمه منوط به توافق بین فرانسه و کامبوج است و صلاحیت اجرایی فرانسه برای دستگیری و بازداشت افراد حاضر در کشتی توسط مقامات کامبوج اعطا نشده است.^{۲۴} در این مورد، اطمینان حقوقی که باید از یادداشت ناشی می‌شد نیز، از استانداردهای حقوق بشری در مورد محرومیت از آزادی ناشی گردید.^{۲۵} بنابراین در این مرحله کافی است نتیجه بگیریم که آنچه بر اساس رضایت مجاز است، باید به اندازه کافی روشن شود.

بر اساس ماده ۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دولت صاحب پرچم صلاحیت انحصاری نسبت به کشتی خواهد داشت. طبق اصل صلاحیت شخصی (فعال و منفعل)، زمانی که برای مثال افراد حاضر در کشتی (به طور مثال مظنون به جنایت یا قربانیان جنایت) دارای تابعیت یکسانی با دولت بازدیدکننده باشند، این دولت می‌تواند صلاحیت رسیدگی به اشخاص را داشته باشد؛ به عبارت دیگر، موقعیت‌های صلاحیت موازی می‌تواند در این زمینه وجود داشته باشد؛ اما از آنجایی که دولت صاحب پرچم صلاحیت انحصاری نسبت به کشتی دارد، صلاحیت اولیه با دولت صاحب پرچم خواهد بود؛ بنابراین، دولت رضایت دهنده می‌تواند انتخاب کند که یا به دولت بازدیدکننده اجازه اجرای صلاحیت قضایی از طرف دولت صاحب پرچم را بدهد، یا تصمیم بگیرد که از صلاحیت اجرایی خود به نفع صلاحیت اجرایی دولتی که وارد کشتی می‌شود، چشم‌پوشی کند. وضعیت اول، اگرچه در یک توافق بین‌المللی مورد موافقت واقع شده است؛ با وجود این، در مقررات پروتکل ۲۰۰۵ جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی^{۲۶} و همچنین قراردادهای دوجانبه ورود به کشتی بین ایالات متحده و سایر دولت‌ها نیز پیش‌بینی شده است. به علاوه، بعید است که یک دولت بدون هیچ دلیلی از سوی دولت درخواست‌کننده، با سوار شدن به یکی از کشتی‌های دارای پرچم خود موافقت کند. کشور بازدیدکننده باید به دولت صاحب پرچم دلایل لازم برای وجود سوءظن در خصوص عمل متخلفانه یا ممنوعه خاص در حال انجام در کشتی را اعلام نماید که باید علیه آن اقداماتی انجام شود.

۳- حق بازدید در آیین موافقت‌نامه‌های بین‌المللی

یک مبنای قانونی برای بازدید و مداخله، زمانی وجود دارد که دولت‌ها موافقت‌نامه‌های بین‌المللی منعقد نمایند. هنگامی که بازدید مبنای قانونی خود را در یک توافق‌نامه بین‌المللی پیدا می‌کند، هدف و محدوده

24. Medvedyev, op. cit. 10.

25. Medvedyev, op. cit. 98-99.

26. Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, <https://www.refworld.org/docid/49f58c8a2.html>

بازدید در خود توافقنامه به تفصیل بیان می‌شود. از این رو در ادامه، این محدوده در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل سال ۲۰۰۵ آن مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۳-۱ ماهیت محدود حق بازدید در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به حق بازدید در زمان صلح می‌پردازد. این ماده مورد تجزیه و تحلیل بسیاری قرار گرفته است. به‌ویژه پس از اینکه ظهور دزدی دریایی در سواحل سومالی به موضوع بسیار مورد بحث تبدیل شد. هدف از حق بازدید، محدود به دزدی دریایی، تجارت برده، کشتی‌های بدون تابعیت و پخش غیرمجاز است.^{۲۷} این واقعیت که این استثنائات به‌طور محدود تفسیر می‌شوند نشان می‌دهد که ترجیح دولت‌ها همچنان با ساختار فراگیر آزادی دریاها مطابقت دارد.^{۲۸} حق بازدید بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیز از این مفهوم پیروی می‌کند که باید به‌عنوان استثنایی بر صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم و هم از این مفهوم که دولت‌ها حقوق کنترلی در دریاهای آزاد ندارند، در نظر گرفته شود. گذشته از این که ماده ۱۱۰ کنوانسیون این حقوق را به‌عنوان اعمال مداخله‌ای توصیف می‌کند، ویژگی استثنایی این حق در تعدادی محدودیت دیگر نیز آشکار می‌شود. اول اینکه، ماده ۱۱۰ کنوانسیون آستانه «دلایل معقول برای شک و ظن» را برای اعمال حق تعیین می‌کند که اطلاعات این سوءظن خود ممکن است یا از فرمانده ناو جنگی بازدیدکننده در محل یا از طریق کانال‌های دیگر مانند اطلاعات دریافتی به دست آمده باشد. برای تأکید بر این آستانه، کنوانسیون همچنین اشاره می‌کند زمانی که ظن در موردی بی‌اساس باشد، زمینه‌ای برای جبران خسارت برای هرگونه آسیب وجود خواهد داشت.^{۲۹} بدیهی است که این به آن معنا است که خسارات ناشی از ورود به کشتی که بدون شک معقول انجام می‌شود باید جبران گردد. موضوع و هدف بند ۳ ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲، جلوگیری از

۲۷. سایر حقوق بازدید در زمان صلح را می‌توان در ماده ۱۱۱ کنوانسیون یافت که حق تعقیب فوری را تنظیم می‌کند. همچنین ماده ۹۸ کنوانسیون مستلزم حق بازدید برای تأمین امنیت افراد در حال اضطرار در دریا است. همچنین، خارج از قلمرو صلح و امنیت بین‌المللی، حقوق ضمنی بیشتری برای بازدید وجود دارد، به‌عنوان مثال، حق بازدیدی که بر اساس سایر اختیاراتی که یک دولت حقوق خود را در مناطق مختلف دریایی مطرح می‌کند، به‌طور ضمنی وجود دارد. جنبه عملی برای اعمال اختیارات اعطا شده به موجب ماده ۳۳ کنوانسیون در منطقه نظارت (مجاور) متضمن چنین حقی برای اهداف خاص و معین (گمرکی، مالی، بهداشتی، مهاجرتی) است.

28. Natali Klein, "The Right of visit and the 2005 protocol on the suppression of unlawful Acts Against the safety of maritime navigation", *Denver Journal of International Law and policy*, 35, 2(2008), 302.

۲۹. بند ۳ ماده ۱۱۰ کنوانسیون حقوق دریاها

سوءاستفاده مداخله‌کننده و افزایش درجه اهتمام افسران نیروی دریایی در مورد ورود و بازدید از کشتی‌ها است. دوم اینکه، هدف از این نوع بازدید که محدود به انواع خاصی از موقعیت‌ها، یعنی در موارد دزدی دریایی، تجارت برده، کشتی‌های بدون تابعیت و پخش غیرمجاز است، به وضوح تعریف شده است و جایی برای اعمال حق بازدید برای مثال، در مورد قاچاق مواد مخدر یا عملیات تروریستی مشکوک باقی نمی‌ماند. سوم اینکه، مقامات، محدود به بازدید و بررسی هستند. به عبارتی، آنها به صراحت دارای اختیاری برای توقیف یا اعمال صلاحیت اجرایی نمی‌باشند و این اختیار همچنان متعلق به دولت صاحب پرچم است.^{۳۰} بر اساس ظن معقول، ماده ۱۱۰ کنوانسیون تنها به منظور تعیین اینکه آیا یکی از چهار شرط ادامه دارد اشاره‌ای نمی‌کند که پس از لحظه‌ای که خدمه کشتی جنگی متوجه می‌شوند که این ظن صحیح بوده است، چه اتفاقی می‌افتد. این همچنین نشان می‌دهد که حق بازدید بسیار محدود است؛ به این معنا که ظن موجهی که پس از بازرسی، صحیح به نظر می‌رسد همچنان هیچ اختیار دیگری به ناو جنگی بازدیدکننده نمی‌دهد تا علیه کشتی و خدمه حاضر در کشتی اقدام کند. تنها استثناء در این خصوص دزدی دریایی است که ماده ۱۰۵ کنوانسیون به صراحت بیان می‌کند که صلاحیت اجرایی برای سایر دولت‌ها در خصوص کشتی‌هایی که مظنون به دزدی دریایی هستند وجود دارد. به این ترتیب، ماده ۱۰۵ مقرر می‌دارد که: دزدی دریایی جرمی است که هر کشوری صلاحیت اجرایی نسبت به آن را دارد، اما برای استفاده از این امکان، قوانین داخلی نیز باید وجود داشته باشد.^{۳۱} چهارم اینکه، ماده ۱۱۰ کنوانسیون از نظر جغرافیایی محدود به دریاهای آزاد است و از طریق ماده ۸۷ کنوانسیون، این ماده در منطقه انحصاری - اقتصادی نیز اعمال می‌شود. به‌منظور نیل به اهداف در طول عملیات نظامی، محدودیت‌هایی که برای ناوهای جنگی برای اعمال چنین اختیاراتی در نظر گرفته می‌شود، می‌تواند بیشتر به یک منطقه عملیاتی خاص محدود گردد. با این حال، به این معنا نیست که خارج از آن منطقه عملیاتی، به‌عنوان مثال، اقدام علیه دزدی دریایی غیرقانونی تلقی شود. پنجم اینکه، پیامد صلاحیتی یک کشتی بدون تابعیت، با توجه به اعمال صلاحیت قضایی توسط سایر دولت‌ها در حقوق بین‌الملل به طور کامل روشن نیست؛ چراکه غالب نویسندگان بر این عقیده‌اند که کشتی بدون تابعیت

30. Douglas Guilfoyle, *Shipping interdiction and the law of the sea* (New York: Cambridge University Press, 2012), 78.

۳۱. برای مثال قانون مجازات هلند دزدی دریایی را طبق مواد ۳۸۱-۳۸۵ جرم‌انگاری نموده است. قانون آیین دادرسی کیفری هلند در ماده ۳۵۹ این امکان را فراهم می‌کند که فرماندهان کشتی‌های جنگی هلند مجاز به اقدام علیه دزدی دریایی باشند.

قواعد بین‌المللی را نقض نمی‌کند. با این حال، مفهوم بی‌تابعیتی کشتی‌ها در دریاهای آزاد با مفاهیم اساسی حقوق بین‌الملل دریاهای همخوانی ندارد؛ چراکه بی‌تابعیتی برخلاف نظم عمومی دریاهای است و هیچ دولتی نمی‌تواند در این خصوص صلاحیت قضایی داشته و مسئولیت چنین کشتی‌هایی را بر عهده بگیرد. همچنین این یک حالت خودکار نیست که یک کشتی بدون تابعیت، تابع صلاحیت جهانی همه دولت‌ها باشد؛ چراکه کنوانسیون در این رابطه تا حد حق سوار شدن و شناسایی یک کشتی بدون تابعیت پیش می‌رود، اما اشاره‌ای به اقدامات بعدی نمی‌کند. در واقع هیچ دولتی نمی‌تواند به این کشتی مرتبط شود. بدیهی است که اعمال صلاحیت قضایی در خصوص کشتی را می‌توان در معیارهای دیگری غیر از پرچم کشتی جستجو کرد. به‌عنوان مثال تمرکز بر افراد و ایجاد صلاحیت قضایی بر اساس اصل تابعیت.

۲-۳- قواعد مداخله و بازرسی کشتی‌ها در کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل سال ۲۰۰۵

دولت صاحب پرچم می‌تواند از طریق یک معاهده اجازه مداخله نسبت به کشتی‌های تحت صلاحیت خود را بدهد. نمونه قابل توجه چنین معاهده‌ای، کنوانسیون ۱۹۸۸ برای جلوگیری از اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی است. کنوانسیون در صورتی که دولت صاحب پرچم بر اساس ماده ۳ عضو کنوانسیون باشد، حق مداخله در دریاهای آزاد را می‌دهد. ماده ۳ چندین اقدام مختلف را فهرست نموده که توسط یک شخص به صورت غیرقانونی یا از روی عمد انجام می‌شود و همگی نوعی خشونت مخرب، آسیب یا خرابکاری به شمار می‌روند. در جریان توقیف کشتی گریس ۱ با بررسی موضوع روشن است که ایران و انگلیس هر دو عضو این کنوانسیون هستند، اما به دلیل ماهیت این جریان مفاد ماده ۳ در خصوص حادثه گریس ۱ قابل اجرا نیست.^{۳۳}

کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی در پروتکل سال ۲۰۰۵ تغییر مهمی را شاهد بود که عبارت است از: ایجاد فرآیند کامل برای تسهیل مداخله و ممنوعیت نسبت به کشتی‌های مشکوک. ماده ۸ این کنوانسیون به دولت‌های عضو اجازه می‌دهد که خارج از محدوده قلمرو دولتی خود نسبت به کشتی‌های دولت‌های دیگر مداخله نمایند، به این شرط که مجریان قانون یا دیگر مقامات دولت‌های عضو، دلایل کافی برای مشکوک شدن به کشتی و یا یکی از اعضای آن طبق کنوانسیون

32. Grace 1 Incident

33. IMO. "Status of IMO treaties" (2019), 438-439. Found at: <[http://www.imo.org/en/About/Conventions/Status Of Conventions/Documen ts/Status%20-%202019.pdf](http://www.imo.org/en/About/Conventions/Status%20-%202019.pdf)>

و جرایم مندرج در آن را داشته باشند؛ در این صورت باید از دولت صاحب پرچم کشتی درخواست تأیید تابعیت کشتی شود و سپس برای اجازه ورود به کشتی و اقدامات لازم جهت مشخص کردن این مسئله که آیا این کشتی مجرم است یا خیر، اقدام گردد. پروتکل سال ۲۰۰۵ سه مکانیسم را ذکر می‌کند که دولت‌های عضو می‌توانند بر اساس آن رضایت خود را مبنی بر اجازه ورود سایر اعضا به کشتی‌های با پرچم آنها را اعلام نماید که عبارت‌اند از:

- ۱- دولت‌های عضو می‌توانند مداخله در کشتی را از دولت صاحب پرچم کشتی درخواست نمایند.
 - ۲- رضایت ضمنی با اطلاع دادن به دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی که پیش‌تر دستور مداخله را صادر کرده است. چنانچه پس از ۴ ساعت پاسخی از دولتی که کشتی پرچم آن را حمل می‌کند دریافت نشود. در این حالت رضایت مذکور مفروض تلقی می‌گردد.
 - ۳- رضایت ضمنی با آگاه ساختن دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی که اجازه قبلی را صادر کرده است. (بدون محدودیت زمان)^{۳۴} چنین اطلاعیه ضمنی که توسط دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی صادر می‌شود در هر زمان می‌تواند باز پس گرفته شود.
- در خصوص درخواست ویژه برای سوار شدن و ورود به کشتی، دولت صاحب پرچم کشتی می‌تواند:
- ۱- اجازه مداخله را با قید شرط صادر کند؛
 - ۲- مداخله را بر اساس قوانین خود انجام دهد؛
 - ۳- مداخله را با توجه به درخواست دولت درخواست‌کننده انجام دهد؛
 - ۴- اجازه سوار شدن و مداخله را ندهد.

برخی دولت‌ها و نهادها معتقدند که مفاد جدید درباره مداخله (سوار شدن به کشتی) نباید با منافع اقتصادی دولت صاحب پرچم کشتی و همچنین صاحب کشتی یا حقوق دریانوردی تداخل داشته باشد. در نتیجه مفاد جدید مداخله در کشتی، شامل کامل‌ترین پادمان‌ها می‌شود که تاکنون تنها در این کنوانسیون گنجانده شده است. از جمله این پادمان‌ها:

- ۱- توسل به زور در پروسه تحقیق و بازرسی ممنوع است، مگر اینکه جهت حفظ ایمنی افراد بر روی عرشه ضروری باشد (بند ۹ ماده ۸ مکرر) و یا اینکه اشخاص و کارکنان کشتی مانع از انجام عمل بازرسی گردند؛
- ۲- دولت مداخله‌کننده باید تمام خطرات و عواقب مداخله نسبت به کشتی در دریا را در نظر داشته

34. Klein, op. cit. 28.

باشد؛

۳- دولت مداخله‌کننده در نظر داشته باشد که به خطر افتادن جان خدمه کشتی و محموله کشتی ضروری نیست و باید اقدامات معقولانه‌ای برای جلوگیری از توقیف بی‌جهت کشتی و تأخیر آن انجام شود؛

۴- دولت مداخله‌کننده نباید نسبت به منافع تجاری و حقوقی دولتی که کشتی، پرچم آن را حمل می‌کند نگاهی مغرضانه داشته باشد؛

۵- هرگاه دلایل برای مداخله تأیید نشوند و یا غیرقانونی باشند و یا اینکه دلایل منطقی موجود کافی نباشند، دولت مداخله‌کننده مسئول خسارات و ضررهای ناشی از مداخله است.

۴- دخالت‌های نظامی در خصوص کشتی‌ها

دخالت‌های نظامی ایالات متحده و متحدانش در دهه گذشته، موجب وضع محدودیت‌هایی بر آزادی کشتی‌رانی شده است. تحریم و اعمال محدودیت به‌طور سنتی در زمان جنگ مورد استفاده قرار گرفته است.^{۳۵} ایالات متحده در اکتبر سال ۱۹۶۲ و پیرامون بحران موشکی کوبا این کشور را تحریم کرد.^{۳۶} در سال ۱۹۸۲ و در جریان جنگ فالکلند/مالویناس^{۳۷}، انگلستان تا شعاع ۲۰۰ مایلی اطراف این جزایر را منطقه ممنوعه نظامی اعلام کرد^{۳۸} که از نظر برخی حقوق دانان نظامی به‌عنوان «اشتباه بد» نام‌گذاری شد؛ چراکه به عقیده آنها این اقدام گرایش ایجاد منطقه امن تا ۲۰۰ مایلی و برخی مفاهیم حقوقی را تقویت کرد.^{۳۹} سازمان ملل متحد در رابطه با جنگ خلیج فارس^{۴۰} ۱۹۹۱، جنگ داخلی در یوگسلاوی سابق^{۴۱} ۱۹۹۳-۱۹۹۱، درگیری‌های داخلی هائیتی^{۴۲} ۱۹۹۳-۱۹۹۴ و جنگ داخلی سیرالئون در سال ۱۹۹۷ اجازه مداخله‌های تحریمی نظامی را مجاز دانست. پس از حملات ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱ ایالات متحده آمریکا نیروی دریایی خود را برای یافتن اسامه بن لادن و نیروهای القاعده به اقیانوس هند، دریای

35. See: for example, *The Prize Cases*, 67 U.S. (2 Black) 635, 665-66 (1862).

36. Presidential Proclamation No. 3504, 27 Fed. Reg. 10401 (1962).

37. *The Falklands War* (Spanish: Guerra de las Malvinas, 1982).

38. Ken Booth, "Naval Strategy and the Spread of Psycho-Legal Boundaries at Sea", *International Journal Canadian Institute of International Affairs*, 38, 3(1983), 373-374.

39. Robin Churchill and Lowe Vaughan, *the Law of the Sea* (Manchester: Manchester University Press, 1999), 424.

40. S.C. Res. 665 (1990), reprinted in 29 I.L.M. 1329 (1990).

41. S.C. Res. 787 (November 16, 1992) and 820 (April 17, 1993).

42. S.C. Res. 875 (October 16, 1993) and 917 (May 6, 1994).

سرخ و برخی مناطق دیگر اعزام کرد. نیروهای آمریکایی اعلام کردند که تلاش ما این است که سوار شدن بر عرشه کشتی‌ها با رضایت خدمه و ناخدای کشتی انجام شود؛ اما در مواردی که کشتی مشکوک به حمل اسامه بن لادن و یا رهبران القاعده باشد، استفاده از زور نیز برای بازرسی کشتی مجاز است.^{۴۳} اگرچه هیچ‌گاه مبنای قانونی برای این بازرسی بیان نشد، اما رئیس جمهور وقت آمریکا «جورج دبلیو بوش» به‌طور کلی اقدامات دولتش را پاسخ به حملات القاعده و دفاع از خود عنوان می‌کرد. ۹ دسامبر سال ۲۰۰۲ یکی از کشتی‌های باری کره شمالی به نام «سوسان» که مدعی بود در کامبوج و سنگاپور ثبت شده، در خلیج عدن و ۶۰۰ مایلی شرق شاخ آفریقا توسط دو کشتی جنگی اسپانیایی متوقف شد که طی جستجوی آن ۱۵ موشک جاسازی شده در زیر ۴۰/۰۰۰ کیسه سیمان کشف شد. پس از یک دوره مذاکرات سطح بالای معاون رئیس جمهور آمریکا دیک چنی^{۴۴} و کالین پاول وزیر امور خارجه آمریکا^{۴۵} با علی عبدالله صالح^{۴۶} رئیس جمهور یمن معلوم شد که محموله موشک غیرقانونی نبوده و کشتی به راه خود به سوی یمن ادامه داد.^{۴۷}

۵- تحریم‌های اقتصادی به‌عنوان یک ابزار در توقیف کشتی‌ها

آنچه ابتدا باید در مورد آن اظهار نظر کرد این است که «تحریم» خود یک کلمه مورد مناقشه است. نمونه‌ای از یک اقدام ممکن است اغلب به‌عنوان یک تحریم مطابق با منشور سازمان ملل متحد توصیف شود، اما منشور سازمان ملل در واقع حتی حاوی کلمه «تحریم» نیست. در عوض، کلمه‌ای که برای توصیف آن استفاده می‌شود «اقدامات»^{۴۸} است. اتحادیه اروپا نیز از این کلمه به معنای دقیق استفاده نمی‌کند و در عوض آن را به‌عنوان «اقدامات محدودکننده» توصیف می‌کند.^{۴۹} زمانی که بحث از اصطلاح «تحریم اقتصادی» می‌شود، در واقع یک اصطلاح کلی برای سه نوع اقدام متفاوت است. این

43. S.C. Res. 1132 (October 8, 1997).

44. Dick Cheney, Former Vice President of the United States

45. Colin Powell, Former United States Secretary of State

46. Ali Abdullah Saleh

47. Thom Shanker, "Scud Missiles Found on Ship of North Korea". New York Times, 2002. <http://www.nytimes.com/2002/12/11/world/threats-and-responses-arms-smuggling-scud-missiles-found-on-ship-of-north-korea.html>

48. Measures

49. Ronzitti Natalino, "Sanctions as Instrument of Coercive Diplomacy: An International Law Perspective" in Natalino Ronzitti (ed), *Coercive Diplomacy, sanctions and international law* (Leiden: Brill Nijhoff, 2016), 287.

سه عمل شامل: (۱) محدود کردن صادرات^{۵۰} (۲) محدود کردن واردات^{۵۱} و (۳) اختلال در امور مالی^{۵۲} است. این اقدامات مختلف اغلب ترکیب می‌شوند و یک دولت می‌تواند نسبت به دولت، نهاد حقوقی یا فردی دیگر انجام دهد.^{۵۳} تحریم اقتصادی^{۵۴} می‌تواند توسط یک یا چندین دولت انجام شود. اقدامات تحریمی را می‌توان یک‌جانبه انجام داد، همان‌طور که در اقدامی که فقط توسط یک دولت انجام می‌شود یا دوجانبه، یعنی اقدامی که توسط چندین دولت صورت می‌گیرد، یا چندجانبه که انبوهی از دولت‌ها مشارکت دارند؛ بنابراین تحریم‌های اتحادیه اروپا را به دلیل تعداد زیاد دولت‌های درگیر می‌توان چندجانبه در نظر گرفت. تحریم‌های مبتنی بر دستورالعمل‌های شورای امنیت سازمان ملل نیز چندجانبه هستند، اما در سطحی متفاوت از تحریم‌های اتحادیه اروپا می‌باشند.^{۵۵} تحریم‌های اقتصادی ابزاری است که به دلایل مختلف به کار می‌رود، گاهی به‌عنوان مجازات، گاهی به‌عنوان ابزاری برای نفوذ خارجی یا راهی برای دشوار کردن پاره‌ای از اقدامات یک دولت، به نحوی که از انجام آن منصرف شود. همچنین می‌توان از آن به‌عنوان ابزاری تهاجمی استفاده کرد، مانند تحریم‌های ایالات متحده علیه کوبا در سال ۱۹۶۰ که در آن هدف در حقیقت بی‌ثبات کردن دولت بود.^{۵۶}

۶- محاصره و مداخله در اجرای تحریم‌های اقتصادی

به‌طور کلی دو روش پذیرفته شده برای ممانعت فیزیکی کشتی‌ها جهت حمل کالاهای خود به مقصد هدف تحریم وجود دارد که اولی از طریق محاصره و دیگری از طریق مداخله صورت می‌گیرد. محاصره اصطلاحی است که در طول زمان تکامل یافته است و استفاده از آن برای اعمال نوعی تحریم اقتصادی در یونان باستان ثبت شده است.^{۵۷} تعریف مدرن‌تر از اعلامیه پاریس (۱۸۵۶)^{۵۸} و اعلامیه لندن (۱۹۰۹)^{۵۹} به درست می‌آید که مفاهیم اساسی پذیرفته شده یک محاصره را بیان می‌کند. محاصره

50. Limiting Exports

51. Restricting Imports

52. Disrupting Finance

53. Gary Hufbauer, Jeffrey Schott and Kimberly Elliott, *Economic Sanctions Reconsidered*, Institute for International Economics (Washington: Peterson Institute Press, 1990), 36.

54. Economic sanctions

55. James Pattison, *The Alternatives to War: From Sanctions to Nonviolence* (New York: Oxford University Press, 2018) 41.

56. Hufbauer, Schott and Elliott, op. cit. 38.

57. Terrence Guay, *Economic Sanctions*, *The SAGE encyclopedia of business ethics and society*, Vol 1 (New York, United States: SAGE Publications, 2018)

58. The Paris Declaration Respecting Maritime Law of 16 April 1856

59. The London Declaration concerning the Laws of Naval War is an international code of maritime law,

دریایی کلاسیک، همان‌طور که فیلدینگ^{۶۰} آن را توصیف می‌کند، به یک خط ساحلی خاص اشاره دارد که به‌طور فیزیکی مسدود شده است.^{۶۱}

۱-۶ محاصره دریایی

محاصره را از مداخله باید متمایز کرد چراکه بدیهی‌ترین نکته در این خصوص این است که محاصره‌ای که بدون حمایت از سوی سازمان ملل انجام می‌شود، همان‌گونه که در بند ج ماده ۳ قطعنامه ۳۳۱۴ مجمع عمومی سازمان ملل ذکر شده است، یک اقدام تجاوزکارانه به شمار می‌رود.^{۶۲} با توجه به اینکه عمل مداخله در چهارچوب قواعد بین‌المللی غیرقانونی تلقی می‌شود، اما این امر در چهارچوب قطعنامه ۳۳۱۴ قرار نمی‌گیرد؛ بنابراین اگر چنین اقدامی مورد حمایت قرار نگیرد، به‌عنوان یک مداخله غیرقانونی شناخته می‌شود، نه یک اقدام تجاوزکارانه. اصطلاحات محاصره^{۶۳} یا محاصره دریایی^{۶۴} نیز واژگانی هستند که معنای سنگین‌تری برای همه دارند. به‌طوری که این فرضیه مطرح شد که ایالات متحده در ممنوعیت مین‌گذاری ویتنام شمالی در سال ۱۹۷۲ از کاربرد هر اصطلاحی که به معنای یک عملیات محاصره باشد، اجتناب کرد؛ چراکه این امر می‌توانست منجر به دید منفی‌تری نسبت به عملیات شود.^{۶۵}

۲-۶ مداخله دریایی

یک عملیات مداخله به بسیاری از موارد مختلف اشاره دارد. به عبارتی، عمل حقوقی یکسان بوده اما شیوه‌های انجام چنین اقدامی می‌تواند متفاوت باشد. این اقدام می‌تواند شامل توقف، سوار شدن، بازرسی، جستجو و به‌طور بالقوه توقیف محموله یا کشتی باشد.^{۶۶} همچنین می‌تواند شامل ایجاد مناطقی باشد که یک کشتی از ورود به آن ممنوع شده است و یا ایجاد زمینه لازم برای بازرسی یا کنترل این کشتی‌ها باشد. آنچه این روش‌های مختلف به اشتراک می‌گذارند این است که آنها در آزادی کشتی‌رانی

especially as it relates to wartime activities, proposed in 1909 at the London

60. Fielding

61. Lois E. Fielding, "Maritime Interception: Counterpiece of Economic sanction in the New world order", *Louisiana Law Review*, 53, 4 (1993), 1207.

62. United Nations General Assembly Resolution 3314, XXIX, article 3(c)

63. Blockade

64. Naval Blockade

65. Clark Bruce, "Recent Evolutionary Trends concerning Naval Interdiction of Seaborne Commerce as a Viable Sanctioning Device", *The JAG Journal*, 27, (1973), 167-168.

66. Wolff Heintschel von Heinegg, Blockades and Interdictions, in Marc Weller's (ed), *The Oxford Handbook of the Use of Force in International Law* (Oxford: Oxford University Press, 2015), 934-935.

و نسبت به کشتی‌های خارجی تأثیرگذار هستند. ماده ۲۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای می‌تواند صلاحیت قضایی دولت ساحلی را در مورد کشتی‌های خارجی که در دریای سرزمینی آن تردد می‌کنند، تعیین کند؛ بنابراین می‌توان از ماده ۲۷ به همراه ماده ۲۵ برای مداخله نسبت به کشتی‌ها استفاده نمود. با این حال، اگر عمل متخلفانه بر خلاف قوانین داخلی دولت ساحلی باشد، تنها در صورتی می‌تواند نسبت به کشتی در دریای سرزمینی مداخله صورت گیرد که کشتی از آب‌های داخلی دولت ساحلی وارد دریای سرزمینی شده باشد، به طور مثال پس از اقامت در یک بندر ساحلی. اگر کشتی مقررات دولت صاحب پرچم خود را نقض نماید، این دولت می‌تواند اجازه مداخله نسبت به کشتی را به دلیل حق قانونی آن در صلاحیت اجرایی نسبت به کشتی، بدهد.^{۶۷} تنها راه برای اجرای صلاحیت کیفری این است که عبور طبق ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ بی‌ضرر نباشد.^{۶۸} در دریای آزاد، اگر کشتی درگیر دزدی دریایی، تجارت برده، پخش غیرمجاز در راستای نقض ماده ۱۰۹ کنوانسیون باشد، مداخله تنها از طریق ماده ۱۱۰ کنوانسیون در دسترس است. مناطق ایمنی مطابق با بند ۴ ماده ۶۰ کنوانسیون نیز ممکن است به‌عنوان دلیلی جهت مداخله محدود، برای محافظت از تأسیسات مصنوعی باشد. در نهایت، بر اساس ماده ۹۸ کنوانسیون یک دولت می‌تواند به‌طور بالقوه مانع ورود کشتی به منطقه‌ای که عملیات نجات در آن در حال انجام است، گردد.

۷- مداخله در کشتی‌رانی از منظر ممنوعیت توسل به زور

مطابق با منشور سازمان ملل متحد باید تشخیص داد که آیا برای متوقف کردن یک کشتی که قصد توقف ندارد، به‌نوعی توسل به زور نیاز است یا خیر؟ منشور ملل متحد، در بند ۴ ماده ۲ باید مورد توجه ویژه قرار گیرد که مقرر می‌دارد: «همه اعضا باید در روابط بین‌الملل خود از تهدید یا استفاده از زور علیه تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی هر کشور، یا به هر روش دیگری که با اهداف ملل متحد مغایرت داشته باشد، خودداری کنند». این ماده را به‌عنوان ممنوعیت کلی توسل به زور در روابط بین‌الملل می‌توان توصیف کرد؛ البته به همراه استثناهای بسیار خاصی که وجود دارد. ورود و بازرسی به یک کشتی ممکن است با هشدار می‌مانند شلیک همراه باشد. در حادثه کشتی سوسان^{۶۹} گلوله‌های رگباری به آب‌های جلوی کشتی شلیک شد و این اقدام تا زمانی که نیروهای اسپانیایی به کشتی نزدیک شدند ادامه داشت

67. UNCLOS article 27 (1)(c) and article 217

68. UNCLOS, article 19, 25, 27

69. So San

و زمانی که کاپیتان کره‌ای توجهی به شلیک‌ها نکرد و با سرعت پیش می‌رفت، تک‌تیراندازان نیروی دریایی اسپانیا به کابلی که محموله کشتی را در وسط آن نگه می‌داشت شلیک کردند تا از طریق قطع کردن کابل متصل به دکل مرکزی کشتی باری بتوانند بالگرد نیروی دریایی اسپانیا را روی عرشه کشتی سوسان مسلط نمایند و هفت نفر از نیروی مسلح به سلاح‌های سنگین وارد کشتی شدند.^{۷۰} هرچند که حادثه کشتی سوسان در هیچ یک از دیوان‌های بین‌المللی بنا به دلایل نامعلومی به جهت تحویل بار کشتی توسط دولت ایالات متحده آمریکا به دولت یمن مطرح نگردید ولی چنین اقداماتی ممکن است به‌عنوان تهدید و استفاده از زور قلمداد شود که بر اساس بند ۴ ماده ۲ منشور ملل متحد ممنوع است؛ اما اگر بازرسی، جستجو و حتی توقیف با توسل به زور، با رضایت و یا درخواست دولت صاحب پرچم باشد، این ممنوعیت بی‌مورد خواهد بود. در پاره‌ای موارد، موافقت‌نامه‌های مختلف دوجانبه بازرسی، اجازه توسل به زور در صورت ضرورت را صادر می‌کنند اما در مورد بازرسی برخلاف رضایت، سؤال این است آیا کاربرد زور علیه یک کشتی خارجی بازرگانی یا خصوصی به محدوده ممنوعیت‌های بند ۴ ماده ۲ منشور ملل متحد وارد می‌شود؟ تمام دولت‌های عضو باید در روابط بین‌المللی خود از تهدید و یا استفاده از زور، علیه تمامیت ارضی و استقلال سیاسی هر کشور دیگری خودداری کند. گنجاندن عبارت «تمامیت ارضی و استقلال سیاسی» به وسیله دولت استرالیا طی فرآیند تدوین منشور، به منظور تضمین ماهیت جامع مداخلات و ممنوعیت‌ها بوده نه اینکه درصدد ایجاد استثناء باشد.^{۷۱} بنابراین چنین ممنوعیتی به وسیله حقوق بین‌الملل نیز به شکل تهدید و یا استفاده از زور، با منطبق قواعد حاکم بر حق دفاع مشروع همخوانی دارد. طبق ماده ۵۱ منشور، به‌طور گسترده‌ای حق دفاع مشروع توسط کشتی‌های دارای پرچم در مقابله با حمله مسلحانه پذیرفته شده است. طیف اقداماتی که بند ۴ ماده ۲ منشور ملل متحد ممنوع ساخته، از حمله مسلحانه وسیع‌تر است. در طول تاریخ، سوار شدن، ورود و بازرسی کشتی دولت دیگر، بدون توجیه قانونی به‌عنوان یک عمل جنگی تلقی شده است. به‌عنوان نمونه، بازرسی کشتی انگلیسی ریکا^{۷۲} در سال ۱۷۳۱، جنگی همه‌جانبه را در اروپا برپا کرد و تحریم اروپای ناپلئونی از جانب بریتانیا در سال ۱۸۰۰، باعث نارضایتی و ورود ایالات متحده به جنگ برای دفاع از آزادی دریاهای آزاد شد.^{۷۳} تنها وجود

70. Giles Tremlett and John Gittings, "A full-blown diplomatic farce", 2002.

71. Bruno Simma et al., *the Charter of the United Nations (3rd Edition): A Commentary*, Volume I, (Oxford: Oxford University Press, 2002), 124.

72. Rebecca

73. Mark R Shulman, "The Proliferation Security Initiative and the Evolution of the Law on the Use of Force". *Houston Journal of International Law*, 28, 3(2006), 803.

دو استثنا می‌تواند تهدید و یا استفاده از زور را توجیه نماید:

۱- مجوز اقدام، به وسیله شورای امنیت بر اساس فصل هفتم منشور سازمان ملل و یا

۲- بر اساس حق دفاع مشروع، منطبق با ماده ۵۱ منشور و حقوق عرفی بین‌المللی.

۸- مداخله در کشتی‌های با پرچم خارجی تحت عنوان حق دفاع مشروع

بر اساس ماده ۵۱ منشور سازمان ملل، حق دفاع مشروع به رسمیت شناخته شده است و دولت‌ها می‌توانند از این حق خود زمانی که حمله مسلحانه نسبت به آنها صورت گیرد، استفاده نمایند. بر اساس اصل کارولین^{۷۴}، هر جایی که دفاع از خود ضرورت و فوریت داشته باشد، حقی مشروع است؛ زمانی که حمله در حجم وسیع بوده و جایی برای انتخاب و اندیشه و مشورت باقی نگذاشته باشد.^{۷۵} بعد از حملات تروریستی ۱۱ سپتامبر، در زمینه گستره و دامنه دفاع مشروع، سؤالات زیادی مطرح شد. موافقت‌نامه‌های دوجانبه میان ایالات متحده آمریکا و سایر دولت‌ها در جهت توقیف و بازرسی کشتی‌ها تحت عنوان ابتکار امنیت اشاعه^{۷۶} نیز در متن و زمینه خود این موضوع را مطرح نموده است که اگر ایالات متحده مطلع شود که کشتی‌ها و هواپیماهای کره شمالی در خارج از کره شمالی، پلوتونیوم حمل و جابه‌جا می‌کنند آن را به سادگی و بدون نیاز به اقدامی دیگر متوقف می‌کند و این اقدام را بر اساس حق

۷۴. قضیه کارولین اشاره به ماجرای ۲۹ دسامبر سال ۱۸۳۷ در آب‌های شمال نیاگارا است که طی آن نیروهای انگلیسی به همراه گروه کوچکی از نیروهای وفادار به دولت کانادا، به کشتی آمریکایی کارولین حمله کردند و آن را به آتش کشیدند و در بالای آبشار نیاگارا رها کردند. در این واقعه مسافری زخمی شدند، دوازده نفر مفقود گشتند و یک نفر هم کشته شد. بعد از این واقعه، احساسات عمومی در آمریکا بالا گرفت و مقامات آن کشور اعتراض نمودند اما دولت انگلستان که خود را صاحب اختیار کانادا می‌پنداشت و آن کشور را در تصرف خود داشت، اعلام نمود اعتراض وارد نیست چون در کشتی مزبور، گروهی از مخالفان ما حضور داشتند و حمله به آنان به خاطر نگرانی از تهدید حامیان شورشیان ضرورت داشت و نیروهای وابسته به انگلیس برای دفاع از خود به کشتی حمله کردند. بعد از کشاکش‌های بسیار، با تبادل نظر «دانیل وبستر» وزیر کشور وقت آمریکا و «لرد اشبورتن»، وزیر خارجه وقت بریتانیا، پذیرفته شد که این حرکت در جهت «اصل اقدام پیشگیرانه در دفاع از خود» بوده و ضرورت داشته است. در آغاز، چهارچوب اقدام پیشگیرانه (حمله پیش‌دستانه) آن چنانکه باید روشن نبود؛ اما بعد دانیل وبستر در نامه به لرد اشبورتن، برای استفاده از آن سه شرط زیر را مشخص نمود و توافق شد اقدام پیشگیرانه (حمله پیش‌دستانه) تنها وقتی مجاز است که: ۱- تهدید به صورت مستقیم جلوه‌گر شود. ۲- هیچ فرصتی برای مذاکره وجود نداشته باشد؛ و ۳- هیچ وسیله دیگری به جز حمله نظامی برای دفاع از خود موجود نباشد. از آن زمان تاکنون نظریه دانیل وبستر مطرح است و به‌عنوان یکی از اصول حقوق بین‌الملل شمرده می‌شود.

75. Daniel Webster, *The diplomatic and official papers of Daniel Webster, while secretary of state* (New York: Harper & Brothers, 2016), 104.

76. The Proliferation Security Initiative (PSI)

دفاع مشروع، تحت ماده ۵۱ منشور سازمان ملل توجیه می‌نماید. از آنجا که کره شمالی به‌تازگی تهدید به صادرات پلوتونیوم کرده و سابقه صادرات تسلیحات به مشتریان افراطی را نیز دارد و توسط یک سازمان تروریستی تمایل خود را برای در اختیار داشتن سلاح هسته‌ای بیان و اعلام کرده است، بنابراین ایالات متحده اقدامات قانونی و سیاسی محکمی در این زمینه اعمال خواهد کرد.^{۷۷}

اصل کارولین، انهدام کشتی کره شمالی حامل موشک‌های اتمی نشان گرفته شده به سوی سانفرانسیسکو را با وجود عدم اعلام جنگ، توجیه می‌کند. ایالات متحده از قانونی بودن اقدامات ابتکار امنیت اشاعه تحت حق دفاع مشروع دفاع کرده است. برای مثال، وزارت دفاع آمریکا استدلال کرده است که تحت شرایط خاص، ایالات متحده ممکن است حتی بدون رضایت طرف مقابل و بر اساس حق دفاع مشروع فردی و جمعی و منطبق با ماده ۵۱ منشور سازمان ملل، اقدام به محدودیت و بازرسی کشتی‌ها نماید. دفاع مشروع، مورد خاصی است و ممکن است ممنوعیت و بازرسی در چهارچوب ابتکار امنیت اشاعه، تحت دفاع مشروع قابل توجیه باشد. ابهام در صدر متن ماده ۵۱ منشور که تأکید می‌کند هیچ چیز در منشور به حق ذاتی دفاع مشروع فردی و جمعی دولت‌ها اگر حمله‌ای مسلحانه صورت گیرد لطمه‌ای نمی‌زند، به نظر می‌رسد مانع دفاع مشروع است. یک بررسی نشان می‌دهد که این متن ابهام‌آمیز است و دیوان بارها با این تفسیر مخالفت کرده است و همچنان که به‌کارگیری مداوم اصل کارولین نشان می‌دهد، حق ذاتی دفاع مشروع، محدود به پاسخ دادن به حمله‌های صورت گرفته نیست بلکه مشروط به ضرورت و تناسب است.^{۷۸} شروط «حق ذاتی دفاع مشروع» و «اگر یک حمله مسلحانه صورت گیرد» نشان از دو خوانش متفاوت از ماده ۵۱ به دو جهت متعارض و متفاوت است؛ به عبارت دیگر، اگر حمله مسلحانه به معنی محدود کردن حق ذاتی دفاع مشروع است، پس عبارت «حق ذاتی» زائد و نادرست است به این دلیل که هرگونه حق دفاع مشروع در پاسخ به حمله مسلحانه، نمی‌تواند حق ذاتی دفاع مشروع را نشان دهد آن چنان که به وسیله اصل کارولین توصیف شد. این مشکل به وسیله معنی واقعی دو عبارت پیچیده‌تر می‌شود. استدلال‌ها نخست بر روی «حملات مسلحانه» متمرکز شده بود به این دلیل که دکترین کارولین به روشنی حق ذاتی دفاع مشروع را تعریف کرده بودند. مسئله باقی‌مانده این است که آیا حمله مسلحانه می‌تواند به اندازه‌ای وسیع تعریف شود که به ادامه ماده ۵۱

77. Michael Levi and Michael Hanlon, "A Global Solution Is Needed for Illicit Weapons", *Financial Times*, 2003 at www.brookings.edu/opinions/2003/0711weapons_levi.aspx

78. Robert Yewdall Jennings, "The Caroline and McLeod Cases", *Journal of International Law*, 32, 1(1938), 89-90.

منشور پرداخته نشود؟

۹- بررسی موردی مداخله و توقیف نفت کش‌ها

با توجه به مبانی حقوقی بررسی شده جهت مداخله در کشتی‌رانی بین‌المللی و توقیف کشتی‌ها ضروری است تا با مطالعه موردی مداخلات صورت گرفته دریافت که تا چه میزان اقدامات دولت‌ها در این راستا مطابق موازین و مبانی حقوقی بین‌المللی موجود است.

۹-۱- بررسی توقیف نفت کش گریس ۱ بر اساس قواعد حقوق بین‌الملل

جبل الطارق^{۷۹} هم به دلیل موقعیت مکانی و هم به دلیل اختلافات حقوقی بر سر آن، مکان منحصر به فردی است. اختلافی^{۸۰} که از سال ۱۷۱۳ با معاهده اوترخت^{۸۱} به وجود آمده است. جبل الطارق از اهمیت استراتژیک بالایی برخوردار است، زیرا کنترل تنگه جبل الطارق، یعنی تنها مسیر دریای مدیترانه به غیر از سفر و کانال سوئز را مهیا می‌کند.^{۸۲} جبل الطارق به‌عنوان یک مستعمره، سیستم قضایی خاص با دادگاه عالی و همچنین رئیس دولت خود دارد.^{۸۳} بریتانیا و اسپانیا مدت‌ها است که بر سر مفاد معاهده اوترخت،

79. Gibraltar

80. John Groom, "Gibraltar: A pebble in the EU's shoe", *Mediterranean Politics*, 2, 3(2007), 20-21.

مالکیت این منطقه بین اسپانیا و بریتانیا مورد اختلاف ۳۰۰ ساله بوده است. با وجود آنکه حاکمیت بر جبل الطارق در سال ۱۷۱۳ و بر پایه معاهده اوترخت به بریتانیا واگذار شد، اسپانیا همچنان بر مالکیت جبل الطارق اصرار دارد. در ۲۶ شهریور ۱۳۸۵ به منظور حل مشکلات تاریخی در زمینه‌های ترابری هوایی و ترانزیت توافق‌نامه‌ای بین میگل انخل موراتینوس وزیر امور خارجه اسپانیا، جفری هون رئیس اداره اروپای وزارت امور خارجه بریتانیا و پیترو کاروانا رئیس دولت جبل الطارق بین دولت‌های اسپانیا و بریتانیا را در شهر کوردوبا در اسپانیا به امضا رسید که به بسیاری از صفحات تاریخ نزاع بریتانیا و اسپانیا خاتمه می‌دهد. این نخستین باری است که دولت اسپانیا، رئیس کابینه کوهپایه طاروق را به‌عنوان یکی از طرف‌های گفتگو می‌پذیرد. در این مذاکرات هیچ‌گونه مطالبی راجع به حاکمیت مطرح نبود ولی مفاد گفتگوها به گونه‌ای بود که نظارت مشترک یا اداره مشترک از آن استنباط می‌شود. قانون‌گذاران بریتانیا، محدوده حق رأی کشورهای هم‌سود را گسترش دادند تا از این طریق شهروندان جبل الطارق نیز بتوانند در انتخابات اتحادیه اروپا از سوی این کشور شرکت کنند. اسپانیا به این قانون اعتراض کرد؛ اما دیوان دادگستری اتحادیه اروپا با رد ادعای اسپانیا، نظام رأی‌گیری بریتانیا را برای برگزاری انتخابات اروپایی در جبل الطارق مناسب دانست و آن را تأیید کرد.

۸۱. Treaty of Utrecht: معاهده اوترخت یک معاهده بین بریتانیا و اسپانیا است که کنترل بر جبل الطارق برای بریتانیا را مشروع می‌کند و جبل الطارق از قرن نوزدهم به‌عنوان یک مستعمره تاج و تخت برای بریتانیا تعیین شده است. در قرن بیستم به شهروندان جبل الطارق تابعیت کامل بریتانیا داده شد.

82. Lino Camprubi and Sam Robinson, "A Gateway to Ocean Circulation: Surveillance and Sovereignty at Gibraltar", *Historical Studies in the Natural Sciences*, 46, 4(2016), 435.

83. Stephen Catania, "Gibraltar in Damian Taylor's (ed) *The Dispute Resolution Review*" (9th Edn, Law

حاکمیت بریتانیا بر جبل الطارق و به‌تازگی بر سر آب‌های سرزمینی آن اختلاف دارند. اسپانیا استدلال کرده است که جبل الطارق از نظر قانونی حق هیچ‌آبی فراتر از آب‌های داخلی بندر خود را ندارد؛ زیرا هیچ‌یک از آنها در معاهده اوترخت واگذار نشده است.^{۸۴} با این حال، چنین استدلالی هیچ مبنای قانونی ندارد، زیرا ادعاهای آب سرزمینی جبل الطارق هم توسط مقررات معاهده و هم حقوق بین‌الملل عرفی پشتیبانی می‌شود.^{۸۵}

گریس ۱، یک ابر نفت‌کش با پرچم پاناما، حامل نفت خام^{۸۶}، در ۴ ژوئیه ۲۰۱۹ توسط جبل الطارق توقیف شد که در مسیر تحویل نفت خام ایران به بندری در سوریه بود. تفنگداران نیروی دریایی سلطنتی از بریتانیا و پلیس سلطنتی جبل الطارق و مأموران گمرک سوار نفت‌کش شدند و آن را متوقف کردند.^{۸۷} طبق بیانیه رسمی، جبل الطارق اعلام کرد که دلایلی مبنی بر اینکه نفت‌کش گریس ۱ محموله نفت خام خود را به پالایشگاه باناس^{۸۸} در سوریه حمل می‌نماید، دارد. دادگاه دستور توقیف کشتی را به مدت ۱۴ روز دیگر به منظور پیروی از مقررات اتحادیه اروپا ۲۰۱۲/۳۶ در مورد تحریم‌ها علیه سوریه صادر کرد.^{۸۹} در زمان ورود به نفت‌کش، موقعیت گریس ۱ در داخل آب‌های سرزمینی جبل الطارق قرار داشت، بنابراین سفیر انگلیس از سوی وزارت امور خارجه ایران احضار شد تا اعتراض بسیار شدید خود به توقیف غیرقانونی و غیرقابل قبول نفت‌کش را اعلام کند.^{۹۰} این پاسخ دیپلماتیک هرگونه تردید در مورد مالکیت ایران بر نفت‌کش گریس ۱ را که تحت پرچم پاناما حرکت می‌نمود و توسط یک شرکت در سنگاپور ثبت شده بود، برطرف کرد؛ بنابراین ادعا و تقاضای ایران برای آزادسازی کشتی عجیب به نظر می‌رسید، چراکه انتظار می‌رفت تا واکنشی از جانب پاناما یا سنگاپور صورت بگیرد.^{۹۱} دولت جبل الطارق تأیید کرد که

Business Research, 2); 'The constitution of Gibraltar'.2017, available at <https://www.gibraltarlaws.gov.gi/constitution/Gibraltar_Constitution_Order_2006.pdf>*Minister Portfolios' (Her Majesty's Government of Gibraltar) <https://www.gibraltar.gov.gi/ministers/>,187-188

84. Jamie Trinidad, "The Disputed Waters Around Gibraltar", *British Yearbook of International Law*, 86, 1(2017), 101-102.

85. Gerry O'Reilly, "Gibraltar: Sovereignty disputes and territorial waters'Boundary & Security Bulletin", *IBRU Boundary and Security Bulletin*, 7, 1(1999), 80.

86. Very Large Crude Carrier (VLCC)

87. Al Jazeera. "Tanker carrying Iranian oil stopped off Spain's coast." 2019.

88. Banyas Refinery

89. Ciara Nugent, "What to Know About the British-Flagged Oil Tanker Seized by Iran Amid Escalating Tensions", 2019.

90. Al Jazeera, "Tanker carrying Iranian oil stopped off Spain's coast." 2019.

91. Flag of Convenience

محموله نفت کش متعلق به شرکت ملی نفت ایران است^{۹۲} و ایران در پاسخ خود توقیف گریس ۱ را اقدامی خصمانه دانست و اعلام کرد که آماده است در صورت لزوم ناوگان دریایی خود را برای اسکورت نفت کش اعزام نماید. گریس ۱ با وجود مخالفت‌های ایالات متحده و حکم توقیف آن، در ۱۵ اوت ۲۰۱۹ توسط دادگاه عالی جبل الطارق آزاد شد. بر این اساس که ایران تضمین کتبی ارائه کرده بود که محموله نفت خام به سوریه تحویل داده نخواهد شد.^{۹۳} این ابرنفتکش متعلق به ایران نام خود را به آدریان دریا ۱ تغییر داده و قبل از حرکت خدمه جدیدی را برای خود انتخاب کرد.

توقیف نفت کش گریس ۱ توسط نیروی دریایی بریتانیا از این منبا استفاده کرد که ایران تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه سوریه را در رابطه با تحریم نفتی نقض نموده است و تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه سوریه محدودیت همکاری بین اتحادیه اروپا و سوریه است. این تحریم‌ها شامل ممنوعیت سفر افراد و نهادها، محدودیت‌های سرمایه‌گذاری، مسدود کردن دارایی‌های بانک مرکزی سوریه مستقر در اتحادیه اروپا و محدودیت در صادرات تجهیزات و فناوری و تحریم نفتی است. در نتیجه این تحریم‌ها، کشورهای عضو اتحادیه اروپا از صادرات نفت به سوریه منع شده‌اند^{۹۴} و دولت جبل الطارق در پی عمل به درخواست مقامات آمریکایی بود که قصد داشت در رابطه با محموله گریس ۱، تحریم‌های فرامرزی (تحریم‌های ثانویه) اعمال شده در بخش نفت ایران را اعمال نماید. این رفتار از منظر حقوقی به چند دلیل غیرقابل قبول است: دلیل اول این است که محدودیت‌های آمریکا به دنبال خروج یک‌جانبه ایالات متحده از برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) اعمال شده است؛ اما بر خلاف ایالات متحده، اتحادیه اروپا و کشورهای عضو آن، برجام را همچنان به قوت خود باقی می‌دانند که باید به تعهدات ناشی از آن احترام بگذارند. دلیل دوم این است که با اعمال تحریم ثانویه آمریکا، مقامات جبل الطارق به‌طور اساسی برخلاف مفاد قانون تحریم اروپا، مندرج در مقررات محافظت در برابر اثرات اعمال فراسرزمینی قوانین مصوب کشور ثالث و اقدامات مبتنی بر آن یا ناشی از آن و آیین‌نامه اجرایی^{۹۵} که توسط مقررات تفویض شده کمیسیون که در سال ۲۰۱۸^{۹۶} به‌روزرسانی شده است، عمل می‌کنند. اینها مقرراتی هستند که

92. Sasha Ingber, "Gibraltar Releases Iranian Tanker U.S. Tried to Seize." KPBS, Published August 15, 2019.

93. HM Government of Gibraltar, "Chief Minister's Statement on the release of The Grace 1 - 595/2019." Press release, 15 August 2019.

94. Council Decision 2013/255/CFSP, 2013.

95. Council Regulation (EC) No 2271/96 of 22 November 1996 protecting against the effects of the extra-territorial application of legislation adopted by a third country, and actions based thereon or resulting therefrom

96. Commission Delegated Regulation (EU) 2018/1100 of 6 June 2018 amending the Annex to Council

قوانین تحریمی اروپا را به‌روز ساخته و به‌طور خاص برای مقابله با تحریم‌های ثانویه آمریکا علیه ایران تصویب شده‌اند.

در خصوص توقیف نفت‌کش گریس ۱ باید توجه داشت که اگر توقیف در دریای سرزمینی صورت گرفته باشد، طبق حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی یا عبور ترانزیت از تنگه‌های بین‌المللی، نفت‌کش گریس ۱ حق عبور با رعایت قوانین جبل الطارق را به‌عنوان دولت حاشیه تنگه داشته است؛ از سوی دیگر دولت جبل الطارق نیز ملزم به رعایت تحریم‌های اتحادیه اروپا بوده، هرچند مشروعیت اعمال تحریم‌های یک‌جانبه خود بحث دیگری است؛ اما با فرض پذیرش الزام‌آور بودن تحریم‌های اتحادیه اروپا برای دولت جبل الطارق، کشتی گریس ۱ مشمول تحریم‌های مذکور نمی‌توانست باشد؛ چراکه مقررات تحریمی اتحادیه اروپا، شامل نفت خام نبود و هدف از تحریم‌ها اعمال محدودیت بر فروش نفت یا محصولات پتروشیمی سوریه بوده؛ بنابراین توقیف محموله نفت متعلق به ایران ارتباطی به این تحریم‌ها نداشت و از سویی بحث تحریم جزو دلایل بازداشت و توقیف طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها محسوب نمی‌شود. توقیف کشتی هنگام عبور از تنگه جبل الطارق، نقض رژیم مندرج در قوانین اتحادیه اروپا و همچنین کنوانسیون حقوق دریاها سازمان ملل متحد بود. از آنجایی که جبل الطارق با کمک بریتانیا اقدام به توقیف نفت‌کش نموده است، مالک کشتی، متصدیان آن و صاحب محموله به‌عنوان طرفین خسارت‌دیده می‌توانند خسارات ناشی از بازداشت به مدت ۴۳ روز در بندر جبل الطارق، هزینه‌های اضافی برای اقامت در بندر، هزینه‌های نیروی کار و تعهدات به اشخاص ثالث مانند گیرنده محموله را مطالبه کنند.

۹-۲- تحلیل حقوقی توقیف نفت‌کش استنا ایمپرو

توقیف اولیه گریس ۱ باعث درگیری دیپلماتیک شد و زمانی که ایران یک نفت‌کش بنام استنا ایمپرو را دو هفته بعد در ۱۹ ژوئیه ۲۰۱۹ با پرچم بریتانیا در خلیج فارس توقیف کرد، تشدید شد. نیروهای سپاه پاسداران کشتی استنا ایمپرو را در آب‌های سرزمینی عمان در تنگه هرمز متوقف کرد و برای تحقیق در خصوص تخلف ادعایی به بندرعباس منتقل نمود و در آب‌های سرزمینی ایران تحت مراقبت قرار داد. ایران مدعی شد کشتی استنا ایمپرو که به سمت بندری در عربستان سعودی در حرکت بود، قواعد بین‌المللی دریانوردی را نقض نموده است. این کشتی دارای ۲۳ خدمه چندملیتی متشکل از اتباع هند،

Regulation (EC) No 2271/96 protecting against the effects of extra-territorial application of legislation adopted by a third country, and actions based thereon or resulting therefrom

لتونی، فیلیپینی و روسیه و متعلق به یک شرکت سوئدی بود که درخواست دسترسی به خدمه کشتی را داشت اما این درخواست از سوی ایران رد شد. ایران به طور رسمی اعلام کرد که کشتی به‌عنوان بخشی از تحقیقات در مورد برخورد با یک کشتی ماهیگیری نگهداری می‌شود.^{۹۷} توقیف این کشتی باعث شد که بریتانیا کشتی جنگی دوم را در منطقه مستقر کند تا امنیت بیشتری برای کشتی‌های با پرچم بریتانیا فراهم کند و نیروی دریایی سلطنتی نیز اسکورت کشتی‌ها را از طریق تنگه هرمز آغاز کرد و در نتیجه تنش‌ها را در این آبراه که برای عرضه نفت بین‌المللی بسیار مهم است یعنی جایی که حدود ۲۰ درصد از کل عرضه نفت جهان از طریق دریا حمل می‌شود یعنی تقریباً ۱۷/۴ میلیون بشکه در روز، افزایش داد و در نتیجه قیمت جهانی نفت خام با توقیف استنا ایمپرو توسط ایران بیش از ۲ درصد افزایش یافت.^{۹۸}

بر اساس بند (۱) ماده ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، هر کشتی از حق عبور ترانزیت از تنگه‌های بین‌المللی برخوردار است. بند (۱) مقرر می‌دارد: «... همه کشتی‌ها و هواپیماها از حق عبور ترانزیتی برخوردارند که قابل تعلیق نیست، مگر اینکه تنگه از یک جزیره کشور هم‌مرز تنگه و سرزمین اصلی آن تشکیل شده باشد در این مورد اگر در سمت دریایی جزیره مسیری از طریق دریاهای آزاد یا از طریق منطقه انحصاری - اقتصادی وجود دارد که از نظر ویژگی‌های کشتی‌رانی و آب‌شناسی به همان سهولت و راحتی راه تنگه است، حق عبور ترانزیت قابل اعمال نخواهد بود». تنگه هرمز، تنگه‌ای است که خلیج فارس و دریای عمان را به هم متصل می‌کند و از شمال به ایران و از جنوب به شبه‌جزیره مسندم (مشترک بین استان مسندم عمان و امارات متحده عربی) متصل است.^{۹۹} و تنگه‌ای است که به‌عنوان مسیر کشتی‌رانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد. ایران به‌عنوان کشوری که با تنگه هرمز هم‌مرز است، نباید حق عبور ترانزیت کشتی‌ها را مسدود نماید و از طرفی عبور کشتی‌ها نیز باید با مقررات حمل و نقل بین‌المللی از طریق تنگه، بر اساس شق الف بند ۲ ماده ۳۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ مطابقت داشته باشد.^{۱۰۰} اما در این مورد، نفت‌کش بریتانیایی مفاد ماده ۳۹ مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ را نقض نموده بود؛ چراکه در هنگام عبور ترانزیت، کشتی با قایق ماهیگیری برخورد کرده و سیستم شناسایی

97. Mike Schuler, "Stena Impero Crew Have Spoken with Families Back Home, Stena Bulk Says", 2019.

98. Al Jazeera, "Tanker carrying Iranian oil stopped off Spain's coast." 2019.

99. Michael Reisman, "The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Law Making". *American Journal of International Law*, 74, 1(1980), 48.

۱۰۰. شق الف بند ماده ۳۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای مقرر می‌دارد: کشتی‌های در حال عبور ترانزیتی: مقررات، آیین‌نامه‌ها و رویه‌های بین‌المللی پذیرفته شده عمومی در ارتباط با مسائل ایمنی در دریا از جمله مقررات بین‌المللی مربوط به جلوگیری از تصادفات دریایی را رعایت خواهند نمود.

خودکار^{۱۱۱} را نیز خاموش کرده بود. بر این اساس، نفت‌کش به دلیل خاموش کردن سیستم شناسایی خودکار، مقررات مربوط به جلوگیری از برخورد در دریا را نقض نموده؛ چراکه بر اساس مقررات ۱۹ فصل کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا^{۱۱۲} در مورد سیستم شناسایی خودکار، یک کشتی با استفاده از این سیستم قصد دارد از برخورد در دریا جلوگیری نماید و هر کشتی در حال حرکت از خاموش کردن سیستم شناسایی خودکار کشتی منع شده است. بر اساس ماده ۲۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲، ایران در این حالت مجاز به توقیف استنا ایمپرو است؛ زیرا ایران یکی از کشورهای هم‌مرز با تنگه هرمز است و می‌تواند بازرسی‌های لازم نسبت به کشتی را انجام دهد؛ اما در چنین وضعیتی نباید کشتی را بیش از زمان مورد نیاز در توقیف نگه داشت و این موضوع در ماده ۲۲۶ کنوانسیون در مورد بازرسی کشتی‌های خارجی مقرر شده است. در توقیف نفت‌کش استنا ایمپرو ایران مدعی بود که توقیف به این دلیل انجام گرفته که کشتی در مسیر اشتباه حرکت کرده و با یک قایق ماهیگیری برخورد کرده است؛ اما انگلیس بیانیه ایران را رد کرد. به گفته بریتانیا، توقیف این کشتی توسط ایران اقدام متقابل بوده است؛ اما اینکه ایران یک کشتی تحت پرچم انگلیس را توقیف کرده است نمی‌تواند در تقابل با توقیف کشتی گریس ۱ تلقی شود، زیرا این کشتی در زمان توقیف تحت پرچم پاناما بوده است و توقیف کشتی استینا ایمپرو نمی‌تواند اقدام متقابل باشد. توقیف کشتی استنا ایمپرو در تنگه هرمز چنانچه در راستای نقض قوانین دولت ایران در تنگه، نقض امنیت کشتی‌رانی و آلودگی زیست‌محیطی صورت گرفته باشد، منطبق با مقررات بین‌المللی است، اما چنانچه به‌عنوان یک عمل متقابل صورت گرفته باشد با لحاظ رعایت شرایط ضرورت و تناسب، در مورد آن تردید وجود دارد.^{۱۱۳}

۹-۳ بررسی حقوقی توقیف نفت‌کش روسیه توسط یونان

در تاریخ ۱۵ آوریل ۲۰۲۲ نفت‌کش ام‌تی لانا^{۱۱۴} با پرچم روسیه که قبلاً پگاس نام داشت توسط مقامات

101. Automatic Identification System (AIS)

102. International Convention for the Safety of Life at Sea

۱۰۳. هدف از اقدامات متقابل، حمایت از دولت زیان‌دیده از خود و واداشتن دولت مسئول به پیروی از تعهدات خود و جبران خسارت است. شرایط اقدامات متقابل عبارت‌اند از: موقتی بودن اقدام تا رفع اثر از اقدام اولیه، خدشه وارد نشدن به تعهدات ناشی از قواعد حقوق بین‌الملل عام، خدشه وارد نشدن به قواعد حاکم بر مصونیت‌های دیپلماتیک و کنسولی و در نهایت متناسب بودن اقدامات متقابل با شدت عمل متخلفانه بین‌المللی.

104. MT.Lana

یونانی در اقدامی خلاف مقررات بین‌المللی در سواحل جزیره اثوبویا^{۱۰۵} توقیف و به درخواست وزارت دادگستری آمریکا محموله آن مصادره و به نفت کش آمریکایی آیس انرژي^{۱۰۶} تحویل داده شد و نفت کش در بندر کاریستوس^{۱۰۷} یونان منتظر حکم دادگاه ماند.^{۱۰۸} یونان ادعا کرد که نفت کش مورد نظر با پرچم روسیه در حال حرکت بوده و متعلق به این دولت است در حالی که سازمان بنادر و کشتی‌رانی ایران اعلام کرد نفت کش لانا با پرچم دولت ایران در حال دریانوردی بوده است. رسانه‌های محلی یونان گزارش دادند یونان نفت کش لانا را به‌عنوان بخشی از تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه مسکو به دلیل جنگ با اوکراین توقیف کرده و این اقدام خود را قانونی می‌داند.^{۱۰۹} اما باید بدانیم با فرض صحت ادعای یونان مبنی بر اینکه چون نفت کش متعلق به روسیه بوده، لذا دولت یونان بر اساس تعهدات بین‌المللی خود به جهت عضویت در اتحادیه اروپا ملزم به تبعیت از تصمیمات مبتنی بر تحریم روسیه بوده و این کشتی را توقیف کرده است. حتی اگر این نفت کش با پرچم روسیه در حال حرکت بوده؛ تحریم‌های اتحادیه اروپا فقط شامل کشتی‌های روسی است نه محموله نفتی درون آن که متعلق به ایران است و یونان باید به هر روش ممکن محموله را به ایران انتقال می‌داد؛ اما می‌توانست نفت کش را در توقیف نگه داشته یا حتی ضبط نماید. در خصوص اعمال و اجرای تحریم‌های اتحادیه اروپا در خصوص روسیه، این تحریم‌ها تنها می‌توانست متوجه خود نفت کش باشد و در خصوص محموله آن که متعلق به دولت ایران بود امکان اجرا نداشت. دولت یونان طبق اصول و قواعد حقوق بین‌الملل دریاها در صورت توقیف کشتی می‌بایست محموله آن را به هر شیوه ممکن به دولت ایران تحویل می‌داد. دادگاه یونان حکم قبلی را که به ایالات متحده اجازه مصادره بخشی از محموله نفتی نفت کش ایرانی با پرچم ایران را در سواحل یونان می‌داد، لغو کرد.^{۱۱۰} بنابراین به نظر می‌رسد که اقدام دولت یونان برخلاف اصول و قواعد حقوق بین‌الملل دریاها از جمله قواعد ناظر به آزادی ورود کشتی‌های در وضعیت اضطراری به بنادر دولت‌ها بوده و از سوی دیگر

۱۰۵. اثوبویا (Euboa) از جزایر یونان در دریای اژه است که در مقابل ساحل آتیک واقع شده است. نام رسمی و کلاسیک آن اثوبویا است اما در زبان امروزی بیشتر اویا خوانده می‌شود. جزیره اثوبویا بعد از جزیره کرت دومین جزیره بزرگ یونان از نظر مساحت و جمعیت است.

106. Ice Energy

107. Karistos

108. Richard Meade and Nigel Lowry, "Greece prevaricates over Iran crude seizure as diplomatic storm erupts", 2022.

109. Magda Panoutsopoulou, "Greece seized Russian-flagged oil tanker off Evia Island: Report", 2022.

110. Louise Heavens and Kirsten Donovan, "Iranian tanker ship seized by Greece has been released, 2022.

مطابق حقوق مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها متعهد به جبران خسارت از جمله اعاده وضع به حالت سابق یا پرداخت غرامت به ایران است.

۱۰- اجرای تحریم‌ها در راستای توقیف نفت‌کش‌ها

ایران از سال ۱۹۷۹ مشمول تحریم‌های بین‌المللی بوده و این تحریم‌ها همچنان ادامه دارد. از این رو در جهت کاهش تحریم‌های اقتصادی، توافقی با عنوان برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) صورت گرفت. ایالات متحده آمریکا در ماه می ۲۰۱۸ از برجام صرف‌نظر کرد و محدودیت‌های صادرات نفت ایران را به‌عنوان بخشی از کمپین «فشار حداکثری» برای محدود کردن برنامه‌های ایران دوباره برقرار نمود و این نیروی محرکه جدایی‌ناپذیر رویدادهایی بود که باعث توقیف دو نفت‌کش گریس ۱ و استنایمپریو شد. در راستای این توقیف‌ها، شخصیت اصلی دیگر، دولت سوریه است که تحت تحریم و دریافت‌کننده مهم نفت ایران و به‌طور خاص نفتی بود که در کشتی گریس ۱ حمل می‌شد. سه کشور اروپایی امضاکننده برجام یعنی انگلستان، فرانسه و آلمان تلاش کردند تا برجام را پابرجا نگه دارند؛ چراکه، تحریم‌های ثانویه اعمال شده توسط ایالات متحده، با توجه به وابستگی متقابل تجاری اتحادیه اروپا، چالش مهمی برای سیاست خارجی و استقلال اتحادیه اروپا است. بسیاری از گروه‌ها و سازمان‌های بین‌المللی، از جمله گروه ۷۷^{۱۱۱} و سازمان حقوقی مشورتی آسیایی-آفریقایی^{۱۱۲}، اعمال چنین تحریم‌های ثانویه را مغایر با قواعد بین‌المللی می‌دانند و از سوی دیگر ماهیت چنین تحریم‌هایی نیز همواره بحث‌برانگیز است، زیرا می‌توان آن‌ها را به‌عنوان اعمال غیرقانونی و فراسرزمینی قوانین داخلی تعبیر کرد که برای اجبار در نظر گرفته شده است.^{۱۱۳} اتحادیه اروپا با این ادعا که چنین رویه‌ای ناقض قواعد بین‌المللی است، به چالش تحریم‌های ثانویه، به‌ویژه تحریم‌های ایران، با اصلاح مقررات انسداد اتحادیه اروپا در سال ۱۹۹۶ که

۱۱۱. The Group of ۷۷ (G-۷۷) در ۱۵ ژوئن سال ۱۹۶۴ میلادی و توسط ۷۷ کشور در حال توسعه امضاکننده اعلامیه گروه ۷۷ در پایان نخستین جلسه آنکنتاد در شهر ژنو سوئیس تأسیس شد. مقر سازمان در نیویورک آمریکا واقع شده است. این سازمان محملی برای بیان و ارتقای منافع جمعی کشورهای در حال توسعه و افزایش قدرت مذاکره این کشورها در سازمان ملل متحد در زمینه مسائل اقتصادی و امکانی برای افزایش همکاری فنی و اقتصادی میان کشورهای مزبور است.

۱۱۲. Asian-African Legal Consultative Organization (AALCO) یا آالکویک سازمان دولتی بین‌المللی است که در سال ۱۹۵۶ تشکیل شد تا به‌عنوان نوعی هیئت مشاوره برای ابراهام‌های موجود در قوانین بین‌المللی برای کشورهای عضو عمل کند. ایجاد این سازمان، نتیجه کنفرانس باندونگ بود که در آوریل ۱۹۵۵ و در اندونزی برگزار شد.

۱۱۳. Aarshi Tirkey, "US secondary sanctions: Framing an appropriate response for India", *ORF ISSUE BRIEF*, 273, (2019), 2.

در اصل با هدف مقابله با تحریم‌های ثانویه آمریکا مرتبط با کوبا بود، پاسخ داده است. (قانون هلمز-برتون)^{۱۱۴} مقررات مسدودسازی، از افراد، شرکت‌ها و نهادهای اتحادیه اروپا در برابر انطباق با قوانین و صلاحیت اعمال شده توسط کشور دیگر محافظت می‌کند.^{۱۱۵} این قانون انسداد، عاملی در تصمیم دادگاه عالی جبل الطارق برای آزادسازی نفت کش گریس ۱ بود، به‌ویژه ماده ۵ که طرف‌های متأثر را از تبعیت از قوانین ایالات متحده منع می‌کند. با توجه به نفت حمل شده در کشتی گریس ۱ پس از اجرای توافق هسته‌ای وین (برجام)، تمامی تحریم‌های اروپایی مربوط به نفت از ایران برداشته شده است؛ بنابراین این محموله را مستثنی می‌کند و از سوی دیگر، توقیف یک کشتی پانامایی (یکی از اعضای اتحادیه اروپا) حامل نفت خام از ایران مطابق با مقررات اتحادیه اروپا نخواهد بود و اتحادیه اروپا مفهوم تحریم‌های ثانویه یا فراسرزیمینی را که توسط ایالات متحده اجرا می‌شود، رد نموده است.

۱۱ - اقدامات محدودکننده اتحادیه اروپا در توقیف نفت‌کش‌ها

اگرچه تحریم‌ها یا اقدامات محدودکننده که اتحادیه اروپا از آنها یاد می‌کند به‌طور مستقیم در ماده ۳ پیمان اتحادیه اروپا^{۱۱۶} به‌عنوان یک صلاحیت انحصاری ذکر نشده است. چنین امری بر صلاحیت خود جامعه مطابق ماده ۲۴ و از طریق ماده ۲۱ مبتنی است.^{۱۱۷} ماده ۲۴ مقرر می‌دارد: «صلاحیت اتحادیه در موضوعات سیاست خارجی و امنیتی مشترک، همه حوزه‌های سیاست خارجی و همه مسائل مربوط به امنیت اتحادیه، از جمله چهارچوب پیش روی یک سیاست دفاعی مشترک که ممکن است به دفاع مشترک منجر شود را پوشش می‌دهد.»^{۱۱۸} ماده ۲۴ همچنین بیان می‌کند: همه دولت‌های عضو از هر اقدامی که مغایر با منافع اتحادیه باشد یا احتمال دارد به اثربخشی آن به‌عنوان نیروی منسجم در روابط بین‌الملل خدشه وارد کند، خودداری کنند.^{۱۱۹} وقتی بحث از قدرت اجرای یک اقدام محدودکننده خاص می‌شود، می‌توان آن را در ماده ۲۱۵ پیمان یافت، جایی که بیان می‌کند شورا می‌تواند طبق رویه مذکور در بند ۱ اقدامات محدودکننده‌ای را علیه اشخاص و گروه‌های حقیقی یا حقوقی یا نهادهای غیردولتی

114. Helms-Burton Act

115. see: <https://www.legislation.gov.uk/eur/1996/2271/contents>

116. Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU) (2016) OJ C202/1. See as example TFEU, article 3

117. Alexander Orakhelashvili, "Sanctions and Fundamental Rights of States" in Matthew Happold and Paul Eden's (eds), *Economic Sanctions and International Law* (London, Hart Publishing, 2016), 33.

118. TEU article 24(1)

119. Ibid, article 24(3)

انتخاژ کند.^{۱۲۰} این در حالی است که تحریم‌ها علیه ایران بر اساس منشور سازمان ملل انجام شده است و سازمان ملل چنین توصیه‌ای در مورد سوریه ارائه نکرده است. با این حال اتحادیه اروپا تصمیم گرفته است که این کار را یک‌جانبه انجام دهد.^{۱۲۱} اتحادیه اروپا در سال ۲۰۱۱ در مورد برخی تحریم‌ها تصمیم گرفت، اما تحریم‌های فعلی و گسترده‌تر از سال ۲۰۱۲ با مقررات شورای اروپا به شماره ۲۰۱۲/۳۶ در ۱۸ ژانویه سال ۲۰۱۲ صورت گرفته است. نه اتحادیه اروپا و نه هیچ یک از اعضای آن در حال جنگ با سوریه نیستند و تحریم‌های آنها نباید به‌عنوان بخشی از هرگونه تلاش نظامی طبقه‌بندی شود. در حالی که می‌توان ادعا کرد که برخی از متحدان اتحادیه اروپا درگیر جنگ داخلی هستند، اما دلیل تحریم اتحادیه اروپا کمک به این متحدان نیست؛ چراکه اتحادیه اروپا از سال ۲۰۱۱ حمل نفت به سوریه را ممنوع کرده اما نفت‌کشی را در دریا در این زمینه توقیف نکرده بود.^{۱۲۲}

۱۲- عبور بی‌ضرر و تحریم‌های اقتصادی یک‌جانبه

موضوع دیگری که نیاز به بررسی دارد، رابطه بین تحریم‌های اقتصادی یک‌جانبه و عبور بی‌ضرر است. از این رو سؤال این است که عدم پیروی از تحریم اقتصادی چه نوع نقضی است که باعث می‌شود عبور یک کشتی بی‌ضرر تلقی نگردد؟ در پاسخ به این پرسش، شرط اول این است که نقض، در داخل دریای سرزمینی مطابق با بند ۲ ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها انجام شود. هنگامی که به فهرست بند ۲ ماده ۱۹ توجه می‌شود، مشاهده می‌گردد که اگر عمل عبور با محموله به روش عادی، تهدیدی برای ساحل تلقی شود یا به هر نحو دیگری که اصول حقوق بین‌الملل مندرج در منشور ملل متحد را نقض کند، شق الف بند ۲ ماده ۱۹ قابل اعمال می‌باشد. در مورد توسل به زور و تحریم‌های اقتصادی، بر اساس دیدگاه‌های پرونده نیکاراگوئه^{۱۲۳}، تنها راه مداخله نسبت به یک کشتی به جهت تحریم‌های اقتصادی یک‌جانبه، دفاع مشروع بر اساس ماده ۵۱ منشور سازمان ملل است. کنوانسیون ۱۹۸۲، مفهوم حقوق عرفی عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی یک دولت ساحلی را در حقوق بین‌الملل

120. TFEU, Article 215; see also 'EUR-Lex - 32012R0036 - EN' (Eur-Lex), referencing article 215 in "relationship between documents" <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32012R0036> and <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:12010E215>>

121. Alexander Orakhelashvili, "Restrictive measures against Syria", EU Sanctions Map, 2019.

122. Jonathan Saul and Parisa Hafezi, "Tehran fumes as Britain seizes Iranian oil tanker over Syria sanctions", Reuters, 2019.

123. Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America).

گنجانده است و عبور یک کشتی تا زمانی که به صلح، نظم و امنیت دولت ساحلی آسیب دیده وارد نسازد، بی ضرر تلقی می‌شود. پاره‌ای از محدودیت‌ها نیز وجود دارند که دولت‌های ساحلی می‌توانند نسبت به کشتی‌ها اعمال نمایند، اما هیچ‌یک از آنها به حمل محموله‌ها بر خلاف تحریم‌ها مربوط نمی‌شود و تا جایی که در مورد نفت کش گریس ۱ کاربرد دارد، هنگامی که کشتی برای بارگیری به بندر وارد می‌شود، صرف نظر از اینکه کشتی در حال عبور از آب‌های سرزمینی بوده یا نه عبور دیگر بی ضرر نخواهد بود. اگر کشتی تصمیم بگیرد به بندر یک دولت ساحلی وارد شود، خود را تحت صلاحیت آن دولت قرار می‌دهد همان گونه که در مورد نفت کش استنا ایمپرو عبور از تنگه هرمز صورت گرفته بود؛ یعنی تنگه‌هایی که بر اساس ماده ۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها عبور از آنها به صورت ترانزیت خواهد بود؛ بنابراین واضح است که همه کشتی‌ها در چنین حالتی از حق عبوری برخوردار هستند که مانعی برای آن وجود ندارد^{۱۲۴} و همان طور که یک کشتی خارجی موظف است از مقررات خاصی پیروی کند، یک دولت ساحلی نیز وظایفی دارد که باید آنها را رعایت کنند. از جمله این وظایف که در حادثه گریس ۱ مرتبط است، وظیفه عدم تبعیض است که در شق ب بند ۱ ماده ۲۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ وجود دارد. این ماده مقرر می‌دارد: «دولت ساحلی نباید (...) از لحاظ شکلی یا واقعی، علیه کشتی‌های هیچ دولتی یا علیه کشتی‌هایی که محموله‌هایی را به یا از طرف آن دولت حمل می‌کنند، تبعیض قائل شود». موارد متعددی از تبعیض وجود دارد که ماده ۲۴ به آنها اشاره می‌کند. از جمله تبعیض از طریق تحریم‌ها که در هنگام تدوین پیش نویس کنوانسیون مورد بحث قرار گرفت، اما به این نتیجه رسید که تبعیض ناشی از تحریم‌ها از طریق منشور ملل متحد قابل اجرا نیست، زیرا منشور سازمان ملل بر کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها ارجحیت دارد.^{۱۲۵} بر اساس قواعد فعلی کنوانسیون ۱۹۸۲ بند ۱ ماده ۱۹ مستقل از بند ۲ اعمال می‌شود که این یک نتیجه مطلوب نیست. به جهت مصالح ناشی از قواعد کنوانسیون، عبور یک کشتی تنها در صورتی باید بی ضرر تلقی نشود که بند ۲ ماده ۱۹ یا یک توافق نامه چندجانبه که بند ۱ این ماده را گسترش می‌دهد، نقض

۱۲۴. عبور ترانزیت به مفهوم آزادی کشتی‌رانی با پرواز بر فراز تنگه به قصد ترانزیت، بدون توقف و سریع می‌باشد. زبردربایی‌ها نیز می‌توانند در حالی که در زیر آب هستند از تنگه‌های بین‌المللی عبور نمایند؛ بنابراین عبور ترانزیت علاوه بر آزادی کشتی‌رانی، آزادی پرواز بر فراز تنگه را نیز فراهم می‌سازد؛ اما بر اساس نظام عبور بی ضرر، چنین عبوری تنها برای کشتی‌ها در نظر گرفته شده است و هواپیماها از حق عبور بی ضرر بر فراز دریای سرزمینی برخوردار نیستند. حق عبور بی ضرر برای زبردربایی‌ها در حالت شناور در سطح آب و با پرچم برافراشته در نظر گرفته شده است.

125. Haijiang Yang, *Jurisdiction of the coastal state over Foreign Merchant Ships in internal waters and the territorial sea* (Hamburg: International Max Planck Research School for Maritime Affairs, 2006), 182.

شده باشد. با این حال، تنها راه این است که این مجموعه قواعد، در عمل به‌طور مستمر توسط دولت‌ها رعایت گردد و رویه دولت‌ها تاکنون کاربرد بند ۱ ماده ۱۹ را محدود ساخته است، چراکه دولت‌ها مقررات ماده ۱۹ را با دقت به‌کار می‌برند از این رو با رویه کافی دولت‌ها، تفسیر ماده ۱۹ تغییر خواهد کرد.

نتیجه‌گیری

حقوق بین‌الملل دریاهای آزادی کشتی‌رانی بین‌المللی را پیش‌بینی نموده است که بر این اساس هیچ دولتی حق مداخله و تعرض نسبت به سایر کشتی‌ها را ندارد. عبور و مرور کشتی‌های تجاری در دریای آزاد مطابق با مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ دریاهای آزاد است و طبق این کنوانسیون در چند وضعیت می‌توان کشتی‌های تجاری در دریای آزاد را متوقف و مورد بررسی و تفتیش قرارداد. طبق ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲، جز در مواردی که مداخله ناشی از اختیارات اعطا شده بر اساس معاهدات باشد، به هنگام مواجهه یک کشتی جنگی در دریای آزاد با یک کشتی خارجی به استثنای کشتی‌هایی که طبق مواد ۹۵ و ۹۶ مصونیت کامل دارند، نمی‌توان وارد کشتی مزبور شد، مگر در صورت وجود دلایل معقول مبنی بر اینکه آن کشتی به دزدی دریایی، تجارت برده، یا پخش برنامه‌های رادیویی غیرمجاز اشتغال دارد یا اینکه فاقد تابعیت یا پرچم بوده یا از نشان دادن پرچمش امتناع می‌کند؛ بنابراین دخالت در امور کشتی‌ها توسط سایر کشتی‌های خارجی امکان‌پذیر نبوده و اجازه ورود به عرشه کشتی، بازرسی و توقف نیز به‌تبع این اصل بنیادین وجود ندارد؛ اگرچه استثنائاتی بر اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم وارد است. در برخی موارد، دولت‌ها می‌توانند حتی در غیر مواقع جنگ، به‌منظور دفاع از خود مدعی حق دخالت در کشتی شوند. این دفاع در برابر مداخله قانونی دیگر کشتی‌ها و به‌ویژه از سوی دزدان دریایی پذیرفتنی نیست. نگهداری منابع محدود دریایی و جلوگیری از حمل برده (ماده ۹۹ کنوانسیون ۱۹۸۲) و قاچاق غیرقانونی مواد مخدر یا داروهای روان‌گردان (ماده ۱۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲) از دیگر مواردی است که به استناد آن می‌توان کشتی تجاری را متوقف و تفتیش نمود. تنها زمانی توقیف یک کشتی نفت‌کش و تجاری قابل انجام است که در سازمان ملل متحد و شورای امنیت، قطعنامه‌های تحریمی تجاری برای دولتی وجود داشته باشد و دقیقاً آن زمان است که توقیف و دستور به توقیف کشتی‌های تجاری و نفت‌کش وجهه حقوقی و مشروع پیدا می‌نماید، در غیر این صورت مشروعیت حقوقی بین‌المللی نداشته و نوعی جرم بین‌المللی از نوع دزدی دریایی محسوب می‌شود. جرمی که در مواد ۱۰۰ الی ۱۰۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ به آن اشاره گردیده و مطابق با تعریف سازمان بین‌المللی

دریانوردی عبارت است از عمل سوار شدن به هرگونه کشتی با هدف دزدی یا هرگونه جرم دیگر و با هدف به کار بردن زور برای پیشبرد عمل. پویایی نظام حقوق بین‌الملل توانسته است با توجه به اوضاع و احوال خاص و در خصوص خطرات استثنائات جدیدی را بر آزادی کشتی‌رانی اعمال نماید که این امر در پرتو موافقت‌نامه‌های دو یا چندجانبه متعددی که در سال‌های اخیر منعقد شده‌اند تا حدودی محقق گردیده است و رویه و عملکرد دولت‌ها در این زمینه به‌گونه‌ای، مشروعیت‌بخش این مداخلات است؛ اما با این حال تمامی اقدامات صورت گرفته نمی‌تواند ناقض اصول و قواعد مسلم حقوق بین‌الملل باشد. قواعد حاکم بر مداخله نسبت کشتی‌رانی باید مبتنی بر اصول عدم تبعیض بوده و با موازین حقوق بین‌الملل مطابقت داشته باشند و از سوی دیگر به جهت اینکه هدف از ایجاد چنین مداخلاتی حفظ صلح و امنیت بین‌المللی است توجه به امنیت بین‌المللی باید به‌عنوان هدف اصلی در این زمینه مدنظر قرار گیرد. تأمین امنیت بین‌المللی می‌تواند در زمینه اقتصادی، اجتماعی و سایر زیرساخت‌ها نیز مؤثر باشد؛ از این رو نیاز به همکاری و مشارکت دولت‌ها در این زمینه امری اجتناب‌ناپذیر است؛ به عبارتی در جهان به‌شدت پیچیده و وابسته به هم کنونی، مذاکره، پذیرش و اجرای توافق‌نامه‌های بین‌المللی یک مؤلفه اصلی از سیاست‌های خارجی هر دولت است. تحقیق در خصوص توقیف دو نفت‌کش در سال ۲۰۱۹ و بررسی مواضع بازیگران متعدد بین‌المللی نسبت به این موضوع، به‌طور قطع نشانگر چنین دیدگاهی است. از سوی دیگر هنگامی که دولت‌ها وارد یک توافق بین‌المللی می‌شوند، رفتار، روابط و انتظارات خود از یکدیگر را در طول زمان مطابق با شرایط آن تغییر می‌دهند. توقیف هریک از این دو نفت‌کش می‌توانست منجر به یک مخاصمه شود، اما در نهایت، دولت‌های درگیر رفتار خود را مجدداً ارزیابی کردند و دریافتند که انتظارات اولیه آن‌ها توسط قواعد بین‌المللی حمایت نمی‌شود و اما از سوی دیگر عدم تمایل به آسیب رساندن به این توافقات موجود، سبب آزادسازی هر دو نفت‌کش شد. بررسی مبانی مداخله در کشتی‌رانی و رویه دولت‌ها این امر را روشن می‌سازد که مداخلات صورت گرفته کنونی، محدود به مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به‌عنوان قانون اساسی دریاها نمی‌گردد و دولت‌ها امروزه به بهانه‌ها و دلایل مختلف دیگر چون حفظ صلح و امنیت بین‌المللی، رعایت تحریم‌های وضع شده علیه پاره‌ای از دولت‌ها که در توقیف نفت‌کش‌های بررسی شده شاهد آن بوده‌ایم، اقدام به محدود نمودن امر آزادی کشتی‌رانی می‌نمایند. در واقع تحریم‌های اقتصادی ابزاری به‌شدت مورد انتقاد است که اغلب پیامدهای وحشتناکی به همراه دارد. تصمیم دولت جبل الطارق و یونان برای استفاده از آن جهت ممانعت از عبور کشتی‌ها، خطر گسترش استفاده از چنین ابزاری و همچنین شناسایی بیشتر آن

را به همراه دارد و به ثبات بین‌المللی در این فرآیند آسیب می‌رساند. اگر رفتارهای دولت‌ها به مانند دولت جبل الطارق در خصوص توقیف نفت‌کش‌ها ادامه یابد، می‌تواند تأثیر منفی بسیاری بر حق عبور بی‌ضرر و اصل آزادی کشتی‌رانی داشته باشد.



الف) منابع فارسی

- حبیبی مجنده، محمد، مترجم. حقوق بین‌الملل دریاهای ایران. تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۹۸.
 - صالحی، جواد. «آزادی دریاهای آزاد در تقابل با اعمال صلاحیت دولت ساحلی با اتکا به پرونده نوراستار در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای». مجله حقوقی بین‌المللی، ۳۷، ۶۳ (۱۳۹۹)، ۲۸۳-۳۰۸. 10.22066/CILAMAG2020.115673.1807.
 - ضیایی بیگدلی، محمدرضا. حقوق بین‌الملل عمومی. تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۴۰۰.
 - عمادزاده، محمدکاظم. حقوق بین‌الملل عمومی. اصفهان: انتشارات ایتا، ۱۳۶۹.
- ب) منابع انگلیسی

- Al Jazeera. "Tanker carrying Iranian oil stopped off Spain's coast", 2019. <https://www.aljazeera.com/news/2019/7/5/tanker-carrying-iranian-oil-stopped-off-spains-coast>
- Booth, Ken. "Naval Strategy and the Spread of Psycho-Legal Boundaries at Sea". International Journal Canadian Institute of International Affairs, 38, 3(1983), 373-396. <https://doi.org/10.2307/40202157>
- Bruce, Clark. "Recent Evolutionary Trends concerning Naval Interdiction of Seaborne Commerce as a Viable Sanctioning Device". The JAG Journal, 27, (1973), 160-180.
- Camprubi, Lino and Sam Robinson. "A Gateway to Ocean Circulation: Surveillance and Sovereignty at Gibraltar". Historical Studies in the Natural Sciences, 46, 4(2016), 429-459. <https://doi.org/10.1525/hsns.2016.46.4.429>
- Catania, Stephen V. "Gibraltar", in Damian Taylor's (ed), The Dispute Resolution Review (9th Edn, Law Business Research, 2); 'The constitution of Gibraltar', 2017, available at <https://www.gibraltarlaws.gov.gi/constitution/Gibraltar_Constitution_Order_2006.pdf> 'Minister Portfolios' (Her Majesty's Government of Gibraltar) <<https://www.gibraltar.gov.gi/ministers/>>
- Churchill, Robin and Vaughan Lowe. The Law of the Sea. Manchester: Manchester University Press, 1999.
- Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation. 1988 (SUA Convention 1988). <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/SUATreaties.aspx#:~:text=In%20March%201988%20a%20conference,committing%20unlawful%20acts%20against%20ships.>
- Council Decision 2013/255/CFSP, 2013, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013D0255>
- ECtHR, Medvedyev and others v. France, application no. 3394/03. Judgment 29 March 2010. <https://hudoc.echr.coe.int/eng#%7B%22itemid%22:%5B%22001-97979%22%5D%7D>
- EU Council (2008) Joint Action 2008/851/CFSP <https://hudoc.echr.coe.int/eng#%7B%22itemid%22:%5B%22001-97979%22%5D%7D>, paras 98-99
- European Commission-Restrictive measures (European External Action Service (EEAS) 2008)7-8 <https://eeas.europa.eu/archives/docs/cfsp/sanctions/docs/index_en.pdf>

- Fielding, Lois E. "Maritime Interception: Counterpiece of Economic sanction in the New world order", *Louisiana Law Review*, 53, 4(1993), 1192-1241.
Available at: <https://digitalcommons.law.lsu.edu/lalrev/vol53/iss4/6>
- Gill, Terry. *Military intervention at the invitation of a government*. Oxford: Oxford University Press. 2010.
- Groom, John. "Gibraltar: A pebble in the EU's shoe". *Mediterranean Politics*, 2, 3(2007), 20-52. <https://doi.org/10.1080/13629399708414629>
- Guay, Terrence. "Economic Sanctions". *The SAGE encyclopedia of business ethics and society*, Vol 1, New York, United States: SAGE Publications, 2018.
- Guilfoyle, Douglas. *Shipping interdiction and the law of the sea*. New York: Cambridge University Press, 2012.
- Heavens, Louise and Kirsten Donovan. "Iranian tanker ship seized by Greece has been released", 2022, <https://www.hellenicshippingnews.com/iranian-tanker-ship-seized-by-greece-has-been-released-mehr/>
- HM Government of Gibraltar. "Chief Minister's Statement on the release of The Grace 1 - 595/2019." Press release, 15 August 2019, <https://www.gibraltar.gov.gi/press-releases/chief-ministers-statement-on-the-release-of-the-grace-1-5952019-5187>
- <https://www.legislation.gov.uk/eur/1996/2271/contents>
- Hufbauer, Gary, Jeffrey Schott and Kimberly Elliott. *Economic Sanctions Reconsidered*, Institute for International Economics. Washington: Peterson Institute Press, 1990.
- IMO. "Status of IMO treaties". (2019), 438 - 439". Found at: <[http://www.imo.org/en/About/Conventions/Status of Conventions/Documents/Status%20-%20202019.pdf](http://www.imo.org/en/About/Conventions/Status%20of%20Conventions/Documents/Status%20-%20202019.pdf) >
- Ingber, Sasha. "Gibraltar Releases Iranian Tanker U.S. Tried to Seize." KPBS, Published August 15, 2019 at 1:51 AM PDT, <https://www.kpbs.org/news/2019/08/15/us-wants-to-seize-iranian-taker-gibraltar-says>
- Jennings, Robert Yewdall. "The Caroline and McLeod Cases". *Journal of International Law*, 32, 1(1938), 82-99.
- Klein, Natali. "The Right of visit and the 2005 protocol on the suppression of unlawful Acts Against the safety of maritime navigation". *Denver Journal of International Law and policy*, 35, 2(2007), 287-332. <https://doi.org/10.2307/2190632>
- Kraska, James. "Broken taillight at sea: The peacetime international law of visit, board, search and seizure". *Ocean and Coastal Law Journal*, 16, 1(2010), 1-46.
<https://digitalcommons.maine.law.maine.edu/oclj/vol16/iss1/2>
- Levi, Michael and Michael Hanlon, "A Global Solution Is Needed for Illicit Weapons", *Financial Times*, 2003 at www.brookings.edu/opinions/2003/0711weapons_levi.aspx
- McLaughlin, Rob. *United Nations Security Council Practice in relation to the use of force in no-fly zones and maritime exclusion zones*. In: Weller M (ed), *The Oxford Handbook of the Use of Force in International Law*, New York: Oxford University Press, 2016.

- Meade, Richard and Nigel Lowry. "Greece prevaricates over Iran crude seizure as diplomatic storm erupts", 2022. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141163/Greece-prevaricates-over-Iran-crude-seizure-as-diplomatic-storm-erupts>
- Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), <https://www.icj-cij.org/en/case/70/judgments>
- Nandan, Satya N, Shabtai Rosenne and Neal R Grandy. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary, vol III, Netherlands: Nijhoff, 1995.
- Natalino, Ronzitti. "Sanctions as Instrument of Coercive Diplomacy: An International Law Perspective". in Natalino Ronzitti (ed), Coercive Diplomacy, sanctions and international law, Leiden: Brill Nijhoff, 2016.
- Nugent, Ciara, "What to Know About the British-Flagged Oil Tanker Seized by Iran Amid Escalating Tensions", 2019. <https://time.com/5631460/stena-impero-britain-iran/>
- O'Reilly, Gerry. "Gibraltar: Sovereignty disputes and territorial waters", IBRU Boundary and Security Bulletin, 7, 1(1999), 67-81.
- Orakhelashvili, Alexander. "Sanctions and Fundamental Rights of States", in Matthew Happold and Paul Eden's (eds), Economic Sanctions and International Law, London: Hart Publishing, 2016.
- Orakhelashvili, Alexander. "Restrictive measures against Syria", EU Sanctions Map, 2019, <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/02/21/syria-eu-imposes-restrictive-measures-on-additional-five-individuals/>
- Panoutsopoulou, Magda, "Greece seized Russian-flagged oil tanker off Evia Island: Report", 2022. <https://www.aa.com.tr/en/energy/international-relations/greece-seized-russian-flagged-oil-tanker-off-evia-island-report/35157>
- Papastavridis, Efthymios. "The Right of Visit on the High Seas in a Theoretical Perspective: Mare Liberum versus Mare Clausum Revisited". Leiden Journal of International Law, 24, 1(2011), 45-69. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0922156510000580>
- Pattison, James. the Alternatives to War: From Sanctions to Nonviolence, New York: Oxford University Press, 2018.
- Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation. <https://www.refworld.org/docid/49f58c8a2.html>
- Reisman, Michael. "The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Law Making". American Journal of International Law, 74, 1(1980), 48-76. <https://doi.org/10.2307/2200904>
- Saul, Jonathan and Parisa Hafezi, "Tehran fumes as Britain seizes Iranian oil tanker over Syria sanctions". Reuters, 2019, <https://www.reuters.com/article/uk-mideast-crisis-syria-gibraltar-idUKKCN1TZ0GL>
- Schrijver, Nico. The Ban on the Use of Force in the UN Charter. In Marc Weller (ed). The Oxford Handbook of the Use of Force in International Law, Oxford: Oxford university press,

2015.

- Schuler, Mike. "Stena Impero Crew Have Spoken with Families Back Home, Stena Bulk Says, 2019. <https://marine-salvage.net/en/maritime-news/stena-impero-crew-have-spoken-with-families-back-home-stena-bulk-says/>

- Shanker, Thom. "Scud Missiles Found on Ship of North Korea". New York Times, 2002. <http://www.nytimes.com/2002/12/11/world/threats-and-responses-arms-smuggling-scud-missiles-found-on-ship-of-north-korea.html>

- Shulman, Mark R. "The Proliferation Security Initiative and the Evolution of the Law on the Use of Force". *Houston Journal of International Law*, 28, 3(2006), 771-828. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=1290623>

- Simma, Bruno, Daniel-Erasmus Khan, Georg Nolte, Andreas Paulus and Nikolai Wessendorf. *The Charter of the United Nations (3rd Edition): A Commentary, Volume I*, Oxford: Oxford University Press, 2002.

- The Case of the S.S. "Lotus" (France v. Turkey), [1927] P.C.I.J. (Ser. A) No. 9, 25. https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf

- The London Declaration concerning the Laws of Naval War is an international code of maritime law, especially as it relates to wartime activities, proposed in 1909 at the London, <https://unterm.un.org/UNTERM/Display/record/UNHQ/NA?OriginalId=54371>

- The Paris Declaration Respecting Maritime Law of 16 April 1856, <https://ihl-databases.icrc.org/ihl/INTRO/105>

- Tirkey, Aarshi. "US secondary sanctions: Framing an appropriate response for India", *ORF ISSUE BRIEF*, 273, (2019), 1-16. <https://www.orfonline.org/research/us-secondary-sanctions-framing-an-appropriate-response-for-india-47232>

- Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU), 2016, OJ C202/1. See as example TFEU, article 3, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2016:202:FULL&from=PL>

- Tremlett, Giles and John Gittings. "A full-blown diplomatic farce". 2002, <https://mg.co.za/article/2002-12-13-a-fullblown-diplomatic-farce/>

- Trinidad, Jamie. "The Disputed Waters Around Gibraltar". *British Yearbook of International Law*, 86, 1(2017), 101-154. <https://doi.org/10.1093/bybil/brx007>

- Tsaltas, Grigoris I. and Gerasimos Rodotheatos. "Maritime Interdiction Operations: A View through International Law Lens". *NMIOTC MIO Journal*, 2(2010), 45-48. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2282104>

- Webster, Daniel. *The diplomatic and official papers of Daniel Webster, while secretary of state*. New York: Harper & Brothers, 2016.

- Yang, Haijiang. *Jurisdiction of the coastal state over Foreign Merchant Ships in internal waters and the territorial sea*. Hamburg: International Max Planck Research School for

Maritime Affairs, 2006.

- Presidential Proclamation No. 3504, 27 Fed. Reg. 10401 (1962).
- S.C. Res. 1132 (October 8, 1997).
- S.C. Res. 665 (1990), reprinted in 29 I.L.M. 1329 (1990).
- S.C. Res. 787 (November 16, 1992) and 820 (April 17, 1993).
- S.C. Res. 875 (October 16, 1993) and 917, (May 6, 1994).
- The Falklands War (Spanish: Guerra de las Malvinas, 1982).
- The Prize Cases, 67 U.S. (2 Black) 635, 665-66 (1862).
- United Nations General Assembly Resolution 3314, XXIX, article 3(c).
- United States V. Ricardo, 619.2d 1124, 1130 n.4 (5th cir.1980).



This Page Intentionally Left Blank



پروشکاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی