



Legal Aspects of Ship-to-Ship Operations in Crude Oil Trade

Seyed Mohamad Hassan Razavi¹ , Morteza Dadfar² 

1. Corresponding Author; Assistant Professor, Faculty of Law and Political Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran. Email: hassan.razavi@ut.ac.ir

2. MA. in (Oil and Gas Law), Alborz Campus, University of Tehran, Tehran, Iran. Email: morteza.dadfar96@ut.ac.ir

Article Info

Article type:
Research Article

Manuscript received:
28 December 2024
final revision received:
27 February 2025
accepted:
21 May 2025
published online:
10 September 2025

Keywords:
Extraterritorial
Sanctions, ITLOS, Law
of the sea, MARPOL,
Ship-to-ship (STS)
operation.

Abstract

Iran, as one of the countries rich in natural resources and supplying a large part of the world's energy, has been plagued by severe economic sanctions in recent years. The circumstances caused by the imposition of sanctions have led the Iranian government's strategic policies to sell oil products through unusual methods; ship-to-ship operations are the most important and efficient in the marine transportation sector. Nevertheless, the embargoing countries are trying to prevent these naval operations from being carried out by the targeted countries. This article, through examining the environmental and jurisdictional dimensions of STS operations and relevant cases before the International Tribunal for the Law of the Sea, demonstrates that the MARPOL Convention, in order to control pollution, imposes requirements such as prior notification to the coastal state, while international judicial practice tends to classify these operations within the scope of the freedom of navigation. Accordingly, on the high seas, the flag state's laws prevail, whereas in the exclusive economic zone, compliance with environmental regulations and coastal state notification is mandatory. Ultimately, extraterritorial sanctions aimed at restricting STS operations are deemed inconsistent with the principle of freedom of navigation.

Cite this article: Razavi, Seyed Mohamad Hassan; Dadfar, Morteza (2025) "Legal Aspects of Ship-to-Ship Operations in Crude Oil Trade" *Energy Law Studies*, 11 (1): 121-144.

DOI: <https://doi.com/10.22059/JRELS.2025.384310.569>



© The Author(s).

Publisher: University of Tehran Press.

Introduction

The ship-to-ship (STS) transfer operation, a relatively recent practice dating back less than a century, has become increasingly significant in the global oil trade. Over the past few decades, the STS transfer has drawn the attention of numerous actors in the oil and maritime industries, primarily due to its operational flexibility and economic advantages. The ability to transfer cargo ownership mid-sea, redirect shipments to alternative destinations, avoid congested or inadequate coastal terminals, and mitigate the environmental hazards associated with tanker collisions are among the key factors motivating this practice. While STS operations have legitimate commercial and logistical uses, they have also emerged as a strategic tool for certain states to bypass economic sanctions imposed by global powers. These states face economic sanctions from the United States, the European Union, and the United Nations, which severely limit their access to international markets and financial systems. In response, they have turned to innovative maritime tactics, most notably the STS transfer, to sustain crude oil exports and mitigate the adverse effects of sanctions on their economies. The present study aims to analyze the legal and operational dimensions of ship-to-ship transfer activities conducted by sanctioned states as a way to neutralize extraterritorial sanctions.

Method

This article utilizes a library-based study to gather information and identify existing challenges and cases, supplemented by analytical and descriptive methods in both Persian and English sources. The goal of this study is to provide solutions that enable oil and gas industry players to achieve more accurate and effective results in various aspects of this industry.

Conclusions

Given the concept and unique characteristics of ship-to-ship operations in the oil and petroleum products trade, the importance of these operations for industry players, namely exporting countries and major international oil companies is more apparent. However, what was predictable was the lack of international rules regarding the conduct of these operations in various maritime locations and the law governing them. This study shows that, in the current situation, the lack of transparency and a precise framework in ship-to-ship

operations has led to disputes between governments and disruptions in international trade. If a solution is not found, the risk of damage to marine and environmental resources will increase even further. The findings indicate that ship-to-ship operations have become an essential means for sanctioned countries to maintain energy exports and reduce the impact of economic restrictions. However, the secretive execution of such operations raises serious legal and environmental concerns. While extraterritorial sanctions seek to promote compliance, they often contradict the principle of freedom of navigation under international law. Policymakers and international organizations must therefore strive for a cooperative approach that upholds both maritime security and the lawful freedom of navigation while addressing the root causes of sanctions and their global implications.





ابعاد حقوقی عملیات کشتی به کشتی در تجارت نفت خام

سید محمدحسن رضوی^۱، مرتضی دادفر^۲

۱. نویسنده مسئول؛ استادیار گروه حقوق عمومی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
رایانامه: hassan.razavi@ut.ac.ir

۲. دانش آموخته کارشناسی ارشد حقوق نفت و گاز، پردیس البرز، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه:
morteza.dadfar96@ut.ac.ir

چکیده

اطلاعات مقاله

ایران به عنوان یکی از کشورهای دارای منابع غنی طبیعی و تأمین کننده بخش قابل توجهی از انرژی جهان، در سال های اخیر با تحریم های شدید اقتصادی روبه رو شده است. پیامدهای ناشی از این تحریم ها، سیاست های راهبردی دولت ایران در زمینه فروش محصولات نفتی را به سوی استفاده از روش های غیرمعمول سوق داده است که در این میان، عملیات کشتی به کشتی در بخش حمل و نقل دریایی، مهم ترین و کارآمدترین روش به شمار می رود. با وجود این، کشورهای تحریم کننده با اتخاذ سیاست های محدود کننده و اقدامات کارشکنانه، تلاش کرده اند از انجام این نوع عملیات دریایی توسط کشورهای هدف تحریم جلوگیری کنند. مقاله پیش رو با بررسی جنبه های زیست محیطی و حاکمیتی عملیات کشتی به کشتی و تحلیل دعاوی مطرح شده در دیوان بین المللی حقوق دریاها، نشان می دهد که کنوانسیون مارپول، با هدف کنترل آلودگی دریایی، الزاماتی از جمله اطلاع رسانی به دولت ساحلی را مقرر کرده است؛ در حالی که رویه های قضایی بین المللی، این عملیات را در چهارچوب «آزادی دریانوردی» طبقه بندی می کنند. بر این اساس، در دریای آزاد، قوانین کشور صاحب پرچم بر کشتی ها حاکم است و در منطقه انحصاری اقتصادی، رعایت مقررات زیست محیطی و اطلاع رسانی به دولت ساحلی الزامی است. در نهایت، تحریم های فراسرزمینی که با هدف محدود سازی این نوع عملیات دریایی اعمال می شوند، مغایر با اصل بنیادین آزادی دریانوردی ارزیابی می گردند.

نوع مقاله:

مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت:

۱۴۰۳/۱۰/۸

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۳/۱۲/۹

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۴/۳/۱

تاریخ انتشار:

۱۴۰۴/۶/۲۰

کلید واژه ها:

تحریم های فراسرزمینی، حقوق دریاها، دیوان بین المللی حقوق دریاها، عملیات کشتی به کشتی، کنوانسیون مارپول.

استناد: رضوی، سید محمدحسن؛ دادفر، مرتضی (۱۴۰۴). «ابعاد حقوقی عملیات کشتی به کشتی در تجارت نفت خام»، *مطالعات حقوق*

انرژی، ۱۱ (۱)، ۱۴۴-۱۲۱.

<http://doi.org/10.22059/JRELS.2025.384310.569>

ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.



© نویسندگان.

مقدمه

پیشینه عملیات کشتی به کشتی به کمتر از صدسال گذشته بازمی‌گردد، اما در دهه‌های اخیر، این شیوه بیش‌ازپیش موردتوجه بازیگران صنعت نفت قرار گرفته است. از مهم‌ترین دلایل گرایش به انجام این عملیات در آب‌های آزاد می‌توان به امکان تغییر مالکیت محموله و فروش آن به مقصدی دیگر، پرهیز از ورود به لنگرگاه‌های کوچک ساحلی و همچنین جلوگیری از آلودگی محیط‌زیست دریایی ناشی از تردد یا تصادم نفتکش‌ها اشاره کرد.

در میان کشورهای فعال در انجام این عملیات، نام‌هایی چون ایران، روسیه، ونزوئلا و کره‌شمالی دیده می‌شود؛ کشورهایی که به‌دلیل تحریم‌های اقتصادی اعمال‌شده از سوی ایالات‌متحده آمریکا، اتحادیه اروپا و سازمان ملل متحد، از مشارکت در بسیاری از مبادلات و فعالیت‌های تجاری متعارف در صنایع مختلف محروم مانده‌اند. این کشورها با روی آوردن به عملیات کشتی به کشتی و تلاش برای خنثی‌سازی آثار تحریم‌ها، تا حدی توانسته‌اند اقتصاد خود را از فشارهای ناشی از این محدودیت‌ها برهانند.

باوجوداین، استفاده از روش‌ها و ترفندهایی به‌منظور پنهان‌سازی هویت کشتی‌ها و منشأ محموله در جریان این عملیات، خطرات زیست‌محیطی آن را برای این کشورها افزایش داده است. افزون‌براین، احتمال نقض قوانین داخلی کشورهای ساحلی محل انجام عملیات و همچنین مقررات بین‌المللی دریایی نیز در چنین شرایطی بیشتر می‌شود.

موضوع قابل پیش‌بینی آن است که نفتکش‌های درگیر در عملیات این کشورها همیشه موفق به اجرای آن نمی‌شوند؛ زیرا ممکن است توسط کشتی‌های آمریکایی و اروپایی یا مقامات کشورهای ساحلی که عملیات در محدوده حاکمیتی آن‌ها انجام می‌گیرد، توقیف شوند (Agustinus Beo Da Costa, 2021). کشورهای تحریم‌کننده، ترفندهایی را که به پنهان‌سازی منشأ محموله می‌انجامد با مقررات و استانداردهای عملیات در تضاد می‌دانند و فروش محصولات نفتی توسط کشورهای تحریم‌شده را نقض تحریم‌ها و غیرقانونی تلقی می‌کنند.

در این پژوهش، ابتدا به مفهوم عملیات کشتی به کشتی و نقش آن در خنثی‌سازی تحریم‌های فراسرزمینی پرداخته می‌شود. سپس با اشاره به نمونه‌های شاخص از توقیف نفتکش‌ها در مناطق مختلف دریایی، مقررات و استانداردهای حاکم بر این نوع عملیات مورد بررسی قرار می‌گیرد. سرانجام، با توجه به الزامات حقوقی مربوط به عملیات در دریای آزاد و منطقه انحصاری اقتصادی، مغایرت تحریم‌های فراسرزمینی با اصل آزادی دریانوری تبیین خواهد شد.

۱. مفهوم عملیات کشتی به کشتی

به طور کلی، عملیات کشتی به کشتی به انتقال محموله بین کشتی های تجاری دریانوردی گفته می شود که این کشتی ها می توانند در حالت ساکن یا در حال حرکت در کنار یکدیگر قرار گیرند. محموله هایی که معمولاً از طریق این عملیات منتقل می شوند شامل نفت خام^۱، گاز مایع^۲، محموله های فله^۳ و دیگر فرآورده های نفتی^۴ است. بیشتر عملیات باربری در کشتی ها بین یک کشتی و یک پایانه زمینی^۵ انجام می شود، اما گاهی انتقال محموله از یک کشتی به کشتی دیگر در مناطق مختلف دریایی نیز مفید است و به آن عملیات کشتی به کشتی گفته می شود (Wankhede Anish, 2021).

در این عملیات، یک کشتی به عنوان پایانه عمل می کند و کشتی دیگر پهلو می گیرد. کشتی دریافت کننده محموله، «کشتی دختر»^۶ و کشتی تحویل دهنده محموله که سبک می شود^۷، «کشتی مادر»^۸ نامیده می شوند. همچنان که گفته شد، کشتی های درگیر در این عملیات می توانند هم ساکن باشند و هم در حال حرکت؛ اما با توجه به نیاز به هماهنگی دقیق، تجهیزات مناسب و رعایت الزامات فنی، ترجیح داده می شود که این عملیات در حالت ساکن انجام گیرد. گفتنی است که مسئولیت کل عملیات برعهده ناخدای هر دو کشتی است.

سکوهای شناور FPSO^۹، نوع دیگری از عملیات کشتی به کشتی را انجام می دهند. این شناورها در صنعت نفت و گاز دریایی برای استخراج هیدروکربن ها، ذخیره سازی و انتقال نفت استخراج شده به دیگر کشتی ها مورد استفاده قرار می گیرند؛ این انتقال نیز نوعی عملیات کشتی به کشتی محسوب می شود (Tankers, 2016). شناورهای فرآوری، تولید، ذخیره و تخلیه نفت، هیدروکربن های استخراج شده را تا زمان تحویل به کشتی دریافت کننده ذخیره می کنند.

این شناورها اغلب در مناطق دریایی دورافتاده یا آب های عمیق مستقر می شوند؛ زیرا نصب آن ها آسان است و برای صادرات نفت نیاز به زیرساخت خط لوله محلی وجود ندارد. استفاده از این شناورها می تواند راه حلی اقتصادی برای میادین نفتی کوچک باشد که در مدت زمان کوتاه به پایان می رسند و توجیه اقتصادی برای احداث خط لوله ندارند. نکته قابل توجه این است که پس

-
1. Crude Oil
 2. Liquefied Gas (LPG or LNG)
 3. Bulk Cargo
 4. Petroleum Products
 5. Terminal
 6. Daughter Vessel
 7. Ship to be lightered (STBL)
 8. Mother Vessel
 9. Floating Production Storage and Offloading (FPSO)

از اتمام فرایند استخراج، ذخیره و انتقال، می‌توان شناور را به مکان جدیدی منتقل کرد (Monitor Systems, n.d., 2022).

عملیات کشتی‌به‌کشتی به دلیل حذف نیاز به پهلوگیری در بنادر، از نظر اقتصادی بسیار مقرون‌به‌صرفه است؛ زیرا کشتی‌ها مجبور نیستند در اسکله پهلو بگیرند و وارد آب‌های داخلی یکی از طرفین عملیات یا کشورهای ثالث شوند، به‌ویژه در مورد نفتکش‌های غول‌پیکر^۱ و کوه‌پیکر^۲. این روش همچنین زمان عملیات را کاهش داده و روند فروش محموله را شتاب می‌بخشد که منجر به کاهش اتلاف وقت می‌شود.

۲. خنثی‌سازی تحریم‌های اقتصادی با انجام عملیات کشتی‌به‌کشتی

در پی اعمال تحریم‌های اقتصادی علیه کشورهای هدف، روابط و معاملات تجاری بین‌المللی این کشورها به‌طور چشمگیری کاهش می‌یابد؛ به‌ویژه ناوگان حمل‌ونقل و نفتکش‌های مرتبط با اقتصاد این کشورها با محدودیت‌های گسترده‌ای روبه‌رو می‌شوند؛ محدودیت‌هایی مانند محرومیت از پوشش بیمه‌ای، عدم تأمین سوخت، محرومیت از خدمات بندری و حتی منع پهلوگیری در بنادر دیگر کشورها، ناتوانی در ثبت کشتی‌ها تحت پرچم‌های آزاد و خودداری مؤسسات رده‌بندی کشتی‌ها^۳ از ارائه خدمات به آن‌ها (رضوی، ۱۴۰۱: ۲۳۰-۲۳۱).

دولت و سیاست‌مداران این کشورها برای خنثی‌سازی آثار تحریم‌ها، از راهکارها و ترفندهای مختلفی در حوزه‌های گوناگون بهره می‌گیرند؛ از جمله خاموش کردن سامانه خودکار تعیین موقعیت کشتی (AIS)^۴، تغییر هویت کشتی، دست‌کاری اسناد کشتی و محموله و انتقال مکرر مالکیت کشتی. در بخش فروش نفت و فرآورده‌های نفتی، عملیات کشتی‌به‌کشتی ممکن است بهترین راهکار برای مقابله با تحریم‌ها و فروش محموله‌ها و فرآورده‌های نفتی در آب‌های آزاد و در منطقه انحصاری اقتصادی کشورهای مختلف باشد؛ به‌گونه‌ای که معاملات سوآپ نفت شامل محموله‌های ایران و ونزوئلا به مقصد بازارهای آسیایی به‌طور گسترده‌ای در مطبوعات گزارش شده است (Deisy Buitrago, 2021).

هنگامی که این عملیات توسط کشتی‌های متعلق به کشورهای هدف انجام می‌شود، عاملان اجرایی غالباً به روش‌های پرخطری متوسل می‌گردند تا نظارت و شناسایی هویت کشتی، موقعیت جغرافیایی، منشأ محموله و دیگر فعالیت‌های مرتبط را به حداقل برسانند.

-
1. Very Large Crude Carrier
 2. Ultra Large Crude Carrier
 3. Classification Societies
 4. Automatic Identification System (AIS)

وزارت خزانهداری ایالات متحده آمریکا در یک سند مشورتی، به بنگاه‌های اقتصادی بین‌المللی درباره روش‌های پنهان‌کاری شرکت‌های حمل‌ونقل مشمول تحریم‌ها، به‌ویژه شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران^۱، هشدار داده است. در این اعلامیه، به اقداماتی چون ایجاد تغییرات در مدارک و نام کشتی، استفاده از پیشوندهای ثبت‌شده توسط شرکت‌های حمل‌ونقل دیگر، حذف یا به‌کارگیری پیشوندهای نامعتبر، ناقص یا نادرست در شماره کانتینرها، استفاده از اطلاعات مربوط به کشتی‌هایی که وجود خارجی ندارند در مدارک رسمی و مخدوش‌سازی نام یا شماره ثبت کشتی بر بدنه آن^۲، به‌عنوان بخشی از روش‌های پنهان‌کاری شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اشاره شده است (Treasury, 2020: 2-3).

۳. توقیف کشتی‌های حامل نفت در مناطق مختلف دریایی توسط مقامات ساحلی

در زمینه انجام عملیات کشتی به کشتی، یکی از مهم‌ترین عواملی که منجر به بروز دعاوی متعدد در تجارت خارجی مرتبط با کشورهای تحت تحریم می‌شود، توقیف یا مصادره کشتی‌های متعلق به این کشورهاست (رضوی، ۱۴۰۱: ۲۴۵). افزون‌براین، در برخی موارد کشتی‌هایی که هیچ‌گونه قصدی برای انجام عملیات کشتی به کشتی نداشته‌اند نیز توقیف شده‌اند. این اقدامات معمولاً یا توسط کشتی‌های جنگی کشورهای تحریم‌کننده انجام می‌شود یا از سوی مقامات دولت‌های ساحلی. در این خصوص، دولت‌های ساحلی با استناد به قوانین بین‌المللی دریایی و در چهارچوب اعمال حاکمیت خود در مناطق مختلف دریایی، همواره کوشیده‌اند حاکمیت و صلاحیت قضایی خود را در زمینه عملیات کشتی به کشتی تثبیت و اعمال کنند.

۳.۱. توقیف کشتی ام‌تی هورس و ام‌تی فریا در اندونزی

در تاریخ ۲۳ ژانویه ۲۰۲۱ میلادی، کشتی ام‌تی هورس^۳ با پرچم جمهوری اسلامی ایران و کشتی چینی ام‌تی فریا^۴ با پرچم کشور پاناما، در آب‌های استان کالیمانتان^۵ اندونزی توسط گارد ساحلی این کشور توقیف شدند. به‌گزارش سخنگوی گارد ساحلی اندونزی، این دو کشتی با پنهان‌سازی هویت خود از طریق عدم نمایش پرچم ملی، خاموش کردن سامانه‌های شناسایی خودکار و پاسخ ندادن به تماس‌های رادیویی، مشکوک به فعالیت غیرقانونی شناخته شدند.

۱. Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL)

۲. کشتی‌های مسافربری با گنجایش ناخالص (Gross Tonnage) یکصد تن و کشتی‌های باری با گنجایش ناخالص سیصد تن، باید شماره ثبت سازمان دریانوردی بین‌المللی خود را روی بدنه کشتی، به‌گونه‌ای که دیده شود، درج کنند.

3. MT Horse vessel

4. MT Freya vessel

5. Kalimantan Province

براساس اعلام مقامات اندونزی، این دو نفتکش در حال انتقال محموله نفت از کشتی ام‌تی هورس به کشتی ام‌تی فریا بودند و در اطراف کشتی دریافت‌کننده محموله، آثار نشت نفت دیده شده است. دولت اندونزی برای انجام تحقیقات بیشتر، هر دو کشتی را به جزیره باتام^۱ منتقل کرد.

در واکنش به این رویداد، مقامات ایرانی علت خاموش بودن سامانه شناسایی خودکار را بروز نقص فنی در تجهیزات ناوبری کشتی ایرانی اعلام کردند. کشتی ام‌تی هورس متعلق به شرکت ملی نفتکش ایران^۲ و کشتی ام‌تی فریا تحت مدیریت شرکت مدیریت کشتی آینده شانگهای^۳ بوده است. مجموع خدمه این دو کشتی ۶۱ نفر، ایرانی و چینی بوده‌اند (Agustinus Beo Da, Costa, 2021).

در پی این اتفاق، ایالات متحده آمریکا اعلام کرد که توقیف دو کشتی مذکور از سوی گارد ساحلی اندونزی به منظور جلوگیری از قاچاق سوخت در آب‌های این کشور انجام شده است. با این حال، دولت اندونزی در بیانیه‌ای رسمی، دلایل حقوقی و فنی دیگری را نیز برای توقیف کشتی‌ها برشمرد؛ از جمله ورود غیرمجاز کشتی‌های ایرانی و چینی به آب‌های سرزمینی اندونزی، لنگراندازی غیرقانونی در مسیرهای دریایی پرتردد، خاموش کردن سامانه‌های دریایی و عدم پاسخگویی به پیام‌ها و اخطارهای گارد ساحلی اندونزی. به گفته مقامات این کشور، اینها موارد هستند که از سوی کشتی‌های ایرانی و چینی رعایت نشده است (Javdan, 2021).

تخلفات منتسب به کشتی‌های ایرانی و چینی و بررسی آن‌ها از سوی مقامات اندونزی، در چهارچوب قوانین داخلی این کشور انجام گرفت و تحریم‌های یک‌جانبه ایالات متحده علیه ایران در تصمیم‌گیری‌های اندونزی نقش تعیین‌کننده‌ای نداشت.

از سوی دیگر، اعمال قوانین داخلی و تأکید بر حق حاکمیت دولت‌ها بر مناطق مختلف دریایی، از اصول بنیادین حقوق بین‌الملل دریاها به‌شمار می‌رود. از این رو، دولت‌ها همواره تلاش می‌کنند از مداخله قدرت‌های خارجی در امور صلاحیتی و حاکمیتی خود جلوگیری کنند.

۲.۳. توقیف کشتی لانا در یونان

در تاریخ ۱۹ آوریل ۲۰۲۲، دولت یونان کشتی روسی پگاس^۴ را که پس از آن به لانا^۵ تغییر نام داد، به همراه نوزده خدمه روسی آن در آب‌های دریایی خود توقیف کرد. علت این اقدام، اجرای

-
1. Batam Island
 2. National Iranian Tanker Company (NITC)
 3. Shanghai Future Ship Management Co
 4. The Pegas
 5. The Lana

تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه روسیه و مالک سابق کشتی به دلیل حمله نظامی روسیه به اوکراین اعلام شد.

نکته قابل توجه در این پرونده آن است که محموله موجود در کشتی متعلق به ایران بود و حدوداً در ژوئیه ۲۰۲۱ بارگیری شده بود. براساس داده‌های ردیابی کشتی و اطلاعات افشاشده توسط سازمان غیردولتی متحد علیه ایران^۱ - که مأموریت آن ردیابی نفت خام ایران است - محموله مذکور به ایران نسبت داد شد.

باین حال، وزارت کشتیرانی و گارد ساحلی یونان اعلام کردند که توقیف تنها شامل خود کشتی بوده و محموله نفتی در توقیف قرار نگرفته است (Lloydslist, 2022).

در ادامه این ماجرا، دولت ایالات متحده آمریکا کشتی آیس انرژی^۲ متعلق به شرکت هندی دایناکم^۳ را اجاره نمود و پس از انجام عملیات انتقال محموله از کشتی به کشتی با کشتی لانا در آب‌های یونان، بخشی از محموله نفتی موجود در کشتی لانا را به استناد تحریم‌های یک‌جانبه خود علیه ایران توقیف کرد و خواستار انتقال محموله به ایالات متحده شد.

رویه ایالات متحده در توقیف محموله‌های تحریم شده از کشتی‌ها، در جامعه بیمه دریایی بین‌المللی بحث‌برانگیز بوده و چالش‌های قانونی متعددی را در موارد مشابه ایجاد کرده است. ایالات متحده در استدلال‌های پیشین خود، علت چنین اقدامات توقیفی را وجود ارتباط میان برخی کشتی‌ها و گروه‌های تروریستی اعلام کرده بود (Richard Meade, 2022). توقیف یا مصادره محموله نیز می‌تواند منجر به بروز اختلافات متعددی میان ذی‌نفعان گردد؛ از جمله مسائل مربوط به مالکیت و ریسک کالا، تأخیر در تحویل محموله و هزینه اجاره کشتی (رضوی، ۱۴۰۱: ۲۴۵).

پس از گذشت چند هفته از توقیف و با استناد به این استدلال که نام مالک جدید کشتی لانا در فهرست تحریم‌های اتحادیه اروپا قرار ندارد، گارد ساحلی یونان بنا به دستور نهاد مبارزه با پول‌شویی این کشور، کشتی را آزاد کرد. در این خصوص، جزئیات بیشتری از روند کار و تاریخ دقیق عزیمت کشتی از بنادر یونان نیز اعلام نشد (Richard Meade, 2022).

در پی انتقال بخشی از محموله نفتی کشتی لانا و مصادره آن توسط ایالات متحده، نیروهای ایرانی در واکنش، دو کشتی یونانی با نام‌های دلتا پوزیدون^۴ و پرودنت وریور^۵ را به دلیل تخلفات دریایی در آب‌های خلیج فارس توقیف کردند. مقامات ایرانی ضمن هشدار نسبت به اقدامات

-
1. United Against Iran
 2. Ice Energy
 3. Dynacom company
 4. The Delta Poseidon
 5. The Prudent Warrior

تلافی‌جویانه^۱ علیه دولت آتن، این دو کشتی را به بنادر ایران انتقال دادند (George Georgiopoulos, et al, 2022). این اقدام یادآور رویداد مشابهی در سال ۲۰۱۹ است؛ زمانی که ایران در واکنش به توقیف نفتکش خود در جبل الطارق، اقدام به توقیف یک کشتی انگلیسی در خلیج فارس کرد و در نهایت، کشتی ایرانی گریس یک^۲ آزاد شد (Brian Reyes, 2019).

سرانجام، پس از درخواست تجدیدنظر یکی از شرکت‌های ایرانی در تاریخ ۷ ژوئن، هیأت قضایی کشور یونان حکم اولیه دادگاه را لغو کرد. حکم پیشین، اجازه مصادره محموله نفتی کشتی لانا را به درخواست ایالات متحده صادر کرده بود؛ اما دادگاه تجدیدنظر با استناد به اینکه مالکیت محموله و کشتی پیش از ارسال درخواست رسمی آمریکا در اول آوریل تغییر کرده است، رأی قبلی را بی‌اعتبار دانست. براساس رأی جدید، قضات اعلام کردند هیچ‌یک از مالکان فعلی یا سابق محموله تحریم نشده‌اند و هیچ مدرک مستندی مبنی بر ارتباط آنان با فعالیت‌های غیرقانونی ادعایی ایالات متحده وجود ندارد.

به گفته منابع قانونی که با خبرگزاری رویترز گفت‌وگو کرده‌اند، کشتی لانا پس از رفع مشکلات فنی و پرداخت بدهی‌های مربوط به یدک‌کش، حدود دو ماه بعد به‌طور رسمی آزاد شد (Papadimas, et al, 2022).

۴. الزامات حقوقی مربوط به عملیات کشتی‌به‌کشتی

توقیف کشتی‌های درگیر در عملیات کشتی‌به‌کشتی توسط مقامات دولت‌های ساحلی، نشان‌دهنده تعارض منافع میان دولت‌های ساحلی و کشتی‌های ثالث در انجام این عملیات در مناطق مختلف دریایی است. در بسیاری از موارد، اقدامات طرفین درگیر در این عملیات -به‌ویژه در راستای دور زدن یا مقابله با تحریم‌ها- منجر به نقض مقررات بین‌المللی دریایی و قوانین داخلی کشورها می‌شود و به مقامات ساحلی اجازه توقیف کشتی‌ها را می‌دهد؛ ازجمله، خاموش کردن سامانه شناسایی خودکار کشتی. ازسوی دیگر، فشار کشورهای تحریم‌کننده بر دولت‌های ساحلی برای پایبندی به تحریم‌های فراسرزمینی، این دولت‌ها را در وضعیت دشواری قرار می‌دهد؛ به‌گونه‌ای که ناگزیر میان مصون ماندن از اقدامات تنبیهی قدرت‌های تحریم‌کننده و حفظ روابط سیاسی و تجاری با کشورهای هدف تحریم، باید یکی را برگزینند.

کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپول)^۳ که در سال ۱۹۷۳ توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی^۱ تصویب شد، مهم‌ترین سند بین‌المللی در زمینه پیشگیری از

1. Punitive action

2. The Grace 1

3. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از فعالیت کشتی هاست. این کنوانسیون، آلودگی های ناشی از عملیات عادی کشتی ها و نیز حوادث تصادفی را مورد توجه قرار می دهد. در مواد ۴۰ تا ۴۲ پیوست اول این کنوانسیون، مقررات ویژه ای برای عملیات کشتی به کشتی وضع شده است که براساس آن، طرفین درگیر در انتقال محموله های نفتی میان نفتکش ها در دریا، ملزم به رعایت تدابیر مشخصی برای پیشگیری از آلودگی دریایی در هنگام انتقال بار هستند.

ماده ۴۰ پیوست اول کنوانسیون مارپول، عملیات مشمول این پیوست را در پنج بند تعیین کرده است:

بند اول: شامل نفتکش هایی با ظرفیت ۱۵۰ تن^۱ ناخالص و بالاتر است که در انتقال محموله های نفت مشارکت دارند و عملیات آن ها در تاریخ اول آوریل ۲۰۱۲ یا پس از آن انجام شده باشد.

بند دوم: عملیات مرتبط با سکوها یا شناور، از جمله دکل های حفاری، تأسیسات تولید، ذخیره و تخلیه شناور که برای تولید و ذخیره سازی نفت در دریا استفاده می شوند و همچنین واحدهای ذخیره سازی شناور^۲ نفت تولید شده در دریا، از شمول این کنوانسیون خارج شده اند.

بند سوم: عملیات سوختگیری^۳ در دریا که یکی دیگر از روش های انتقال محموله های نفتی میان کشتی ها محسوب می شود، نیز مشمول مقررات این پیوست نیست.

بند چهارم: عملیات هایی که به منظور تأمین ایمنی کشتی، نجات جان انسان ها در دریا یا مقابله با حوادث خاص آلودگی برای کاهش خسارت ناشی از آلودگی انجام می شوند، از شمول مقررات این فصل مستثنا شده اند.

بند پنجم: کشتی های غیرتجاری شامل کشتی های جنگی، کشتی های کمکی دریایی یا کشتی های دولتی که صرفاً برای خدمات غیرتجاری دولتی به کار گرفته می شوند، مشمول مقررات این کنوانسیون نیستند.^۴

ماده ۴۱ کنوانسیون مارپول، مقررات ایمنی و الزامات زیست محیطی مرتبط با عملیات کشتی به کشتی را در پنج بند مشخص کرده است:

بند اول: مقرر می دارد که هریک از کشتی های مشارکت کننده در عملیات باید طرحی^۱ در عرشه خود داشته باشند که در آن نحوه انجام عملیات کشتی به کشتی به صورت دقیق مشخص شده باشد.

1. International Maritime Organization (IMO)

2. FSUs

3. Bunkering operation

4. Regulation 40, Scope of application, Prevention of Pollution During Transfer of Oil Cargo Between Oil Tankers at Sea.

بند دوم: تصریح می‌کند که تدوین این طرح عملیاتی باید براساس دستورالعمل‌های شناسایی‌شده از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی انجام شود.

بند سوم: بیان می‌دارد که کشتی‌های درگیر در عملیات باید منطبق با طرح مصوب عملیات کشتی‌به‌کشتی خود عمل کنند.

بند چهارم: مقرر می‌دارد که مسئول عملیات (ناخدای کشتی) باید دارای صلاحیت حرفه‌ای لازم برای انجام تمامی وظایف مربوطه باشد و این صلاحیت‌ها باید مطابق با دستورالعمل‌های فنی مورد تأیید سازمان بین‌المللی دریانوردی احراز شده باشد.

بند پنجم: الزام می‌کند که سوابق مربوط به عملیات کشتی‌به‌کشتی باید حداقل به مدت سه سال نگهداری شود.^۲

ماده ۴۲ کنوانسیون مارپول به موضوع اطلاع‌رسانی به دولت ساحلی پیش از انجام عملیات کشتی‌به‌کشتی اختصاص دارد. براساس بند نخست این ماده، هرگاه کشتی‌های درگیر در عملیات، قصد داشته باشند انتقال محموله نفتی را در دریای سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی یکی از دولت‌های عضو کنوانسیون انجام دهند، موظف‌اند دست‌کم ۴۸ ساعت پیش از آغاز عملیات، اطلاعات مندرج در بند دوم همین ماده را به دولت ساحلی مربوطه اعلام کنند.

این اطلاعات شامل نام و پرچم کشتی، علامت تماس، شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی^۳، تاریخ، زمان و موقعیت جغرافیایی عملیات، وضعیت انجام عملیات (درحال سکون یا حرکت)، نوع و مقدار نفت مورد انتقال و سایر جزئیات مربوطه است. چنانچه بخشی از این اطلاعات در زمان اعلام اولیه در دسترس نباشد، کشتی‌ها مکلف‌اند در اولین فرصت ممکن آن را در اختیار دولت ساحلی قرار دهند.^۴

کنوانسیون مارپول از طریق چنین الزامات اطلاع‌رسانی و اجرایی، درصدد است تا میزان آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از عملیات کشتی‌به‌کشتی را کنترل و به حداقل برساند؛ هدفی که تا حدی به آن نزدیک شده است. باین‌حال، نکته قابل‌توجه آن است که کنوانسیون در امور فنی عملیات مداخله‌ای نمی‌کند، بلکه صرفاً چهارچوبی از تدابیر را تعیین کرده است تا طرفین عملیات با رعایت آن‌ها، خطر بروز آلودگی و حوادث دریایی را به حداقل برسانند.

1. STS operations Plan

2. Regulation 41, General Rules on safety and environmental protection, Prevention of Pollution During Transfer of Oil Cargo Between Oil Tankers at Sea.

3. International Maritime Organization (IMO) number

4. Regulation 42, Notification, Prevention of Pollution During Transfer of Oil Cargo Between Oil Tankers at Sea.

۴. ۱. انجام عملیات کشتی به کشتی در منطقه انحصاری اقتصادی و دریای آزاد

مناطق دریایی به صورت دقیق در کنوانسیون حقوق دریاهای مصوب ۱۹۸۲ تعریف و نظام حقوقی حاکم بر هریک از آنها تشریح شده است. مطابق مواد این کنوانسیون، حاکمیت دولت ساحلی بر برخی از این مناطق -از جمله آبهای داخلی، دریای سرزمینی، منطقه مجاور یا نظارت و فلات قاره- به رسمیت شناخته شده است. این مناطق از حیث میزان اختیارات دولت ساحلی، به دو دسته دارای حاکمیت مطلق و فاقد حاکمیت مطلق قابل تقسیم‌اند. در میان این مناطق، منطقه انحصاری اقتصادی به دلیل حقوق انحصاری دولت ساحلی برای اکتشاف، استخراج و بهره‌برداری از منابع طبیعی و نصب تأسیسات نفتی، جایگاه ویژه‌ای در حقوق نفت و گاز دارد.

منطقه انحصاری اقتصادی، نوار دریایی مجاور دریای سرزمینی است که از خط مبدأ دریای سرزمینی آغاز شده و حداکثر تا دویست مایل دریایی به سوی دریای آزاد امتداد دارد.^۱ مطابق بند یک (الف) ماده ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، دولت ساحلی به منظور حفظ و مدیریت منابع طبیعی واقع در منطقه انحصاری اقتصادی، از حقوق حاکمیتی برخوردار است.^۲ در رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای^۳ در پرونده ام/وی ویرجینیا جی^۴، دیوان تصریح کرد که گینه بیسائو صلاحیت قانونی دارد تا عملیات سوختگیری کشتی‌های ماهیگیری در منطقه انحصاری اقتصادی خود را تنظیم کند. این صلاحیت از تفسیر هماهنگ بند یک ماده ۵۶ در پرتو بند چهارم ماده ۶۲ کنوانسیون حقوق دریاهای به دست می‌آید.^۵ همچنین، قضات کلی و آتارد در اعلامیه ضمیمه رأی تأکید کردند که «عملیات سوختگیری، به‌طور کلی، در چهارچوب قسمت سوم بند دوم ماده ۵۶ کنوانسیون حقوق دریاهای قرار می‌گیرد و از جمله فعالیت‌هایی است که در صلاحیت دولت ساحلی پیش‌بینی شده است».^۶ با این حال، بند پنجم ماده ۲۱۱ کنوانسیون حقوق دریاهای تصریح می‌کند که اعمال صلاحیت دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی باید مطابق با قوانین و معیارهای بین‌المللی پذیرفته‌شده عمومی^۷ باشد. بنابراین، صلاحیت دولت ساحلی در این منطقه، در مقایسه با صلاحیت آن در مناطق دیگر، محدودتر است (Testa, 2019: 169).

1. United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 57.
2. United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 56 (A).
3. International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS)
4. The M/V Virginia G
5. Virginia G, para 217.
6. Joint Declaration of Judges Kelly and Attard in the Virginia G case.
7. Generally Accepted International Rules and Standards (GAIRS)

براساس بند نخست ماده ۵۸ کنوانسیون حقوق دریاها، در منطقه انحصاری اقتصادی، تمامی دولت‌ها با رعایت مقررات مربوط در این کنوانسیون، از آزادی‌های مقرر در ماده ۸۷ بهره‌مند هستند. این آزادی‌ها شامل آزادی کشتیرانی، آزادی پرواز بر فراز منطقه و آزادی نصب کابل‌ها و خطوط لوله زیردریایی است. افزون‌براین، دولت‌ها می‌توانند از سایر استفاده‌های قانونی بین‌المللی از دریا بهره‌برداری کنند؛ ازجمله فعالیت‌های مرتبط با عملیات کشتی‌ها و اموری از این دست، مشروط بر آنکه با سایر مقررات کنوانسیون سازگار باشد.

باتوجه به وصف تجاری بودن عملیات کشتی‌به‌کشتی، نمی‌توان این فعالیت را به‌خودی‌خود در شمار فعالیت‌های کشتیرانی دانست. آزادی‌های مندرج در ماده ۸۷ کنوانسیون، مربوط به دریای آزاد است. پرسشی که در اینجا مطرح می‌شود آن است که آیا می‌توان عملیات کشتی‌به‌کشتی را در شمار دیگر آزادی‌های مذکور در ماده ۸۷ قرار داد یا خیر. بند یک ماده ۵۸ نیز در این زمینه ابهام دارد و مشخص نمی‌کند فعالیت موردنظر تا چه اندازه باید با آزادی‌های دریای آزاد ارتباط داشته باشد. در این ماده از عبارت «موارد مرتبط با عملیات کشتی‌ها» یاد شده است. همچنین، تعبیر «سایر استفاده‌های قانونی بین‌المللی از دریا که با این آزادی‌ها مرتبط است» در آن به کار رفته که اگر بیش از اندازه موسع تفسیر شود، عملاً هر نوع فعالیتی در منطقه انحصاری اقتصادی می‌تواند بالقوه تحت تأثیر آن قرار گیرد (Testa, 2019: 169-170).

ماده ۵۹ کنوانسیون نیز مقرر می‌دارد: در مواردی که این کنوانسیون، حقی یا صلاحیتی را برای کشور ساحلی یا سایر کشورها در منطقه انحصاری اقتصادی پیش‌بینی نکرده باشد و میان منافع کشور ساحلی و منافع یک یا چند کشور دیگر تعارضی پدید آید، این تعارض باید براساس انصاف و با در نظر گرفتن همه شرایط مرتبط، ازجمله اهمیت منافع طرفین و همچنین منافع جامعه بین‌المللی، به‌طور کلی، حل و فصل شود.^۱

ماده ۵۹ به مواردی بازمی‌گردد که درباره موضوعی واقع در این منطقه، میان حقوق و صلاحیت کشور ساحلی و سایر کشورها تعارضی وجود داشته باشد. به‌طور کلی می‌توان گفت این ماده، در منطقه انحصاری اقتصادی، نه حقوق و صلاحیت اعطاشده در دریای سرزمینی را برای کشور ساحلی به رسمیت می‌شناسد و نه آزادی‌های مقرر در دریای آزاد را برای سایر کشورها. چنانچه عملیات کشتی‌به‌کشتی در این منطقه مشمول این ماده گردد، تعیین صلاحیت دولت ساحلی باید براساس قاعده مذکور، یعنی «بر پایه انصاف و در پرتو همه شرایط مربوطه...» انجام شود؛ قاعده‌ای که تعریف روشنی ندارد و حد و مرز آن مشخص نیست. مفهوم «انصاف» خود با

1. United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 59.

2. Equity

اصولی همچون داراشدن بلاجهت^۱، منع انکار^۲، حسن نیت^۳ و رضایت^۴ ارتباط دارد (Franck, 1996: 47-54).

کشورهای ساحلی در این منطقه به منظور حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی و نیز از حیث منافع اقتصادی ناشی از هزینه های بندری و درآمدهای مالیاتی - که ممکن است با خودداری کشتی ها از ورود به بنادر آن کشور کاهش یابد- ذی نفع هستند. در مقابل، کشور صاحب پرچم نیز منافع قانونی خود را در آزادی کشتیرانی و انجام بدون مانع عملیات کشتی هایش و همچنین منافع اقتصادی ناشی از دریافت هزینه های ثابتی از کشتی های با پرچم خود دارد (Lagoni, 2007: 613-615).

حقوق حاکمیتی دولت ساحلی در این منطقه، براساس مواد ۵۵ تا ۵۸ کنوانسیون حقوق دریاها، امری مسلم است؛ باین حال، درخصوص اعمال حاکمیت نسبت به عملیات کشتی به کشتی، باید با احتیاط بیشتری سخن گفت. ابهام موجود در این زمینه، همراه با تفسیرهای متفاوت دولت ها از مفاد کنوانسیون، موجب شده است که تاکنون قاعده حقوقی یکپارچه و روشنی در این باره شکل نگیرد.

۲.۴. دریای آزاد

منطقه بعدی که نیاز به بررسی دارد، دریای آزاد است. محور اصلی و بنیادین وضعیت حقوقی دریای آزاد، «اصل آزادی دریاها» است (بیگدلی، ۱۳۹۲: ۳۱۵). براساس ماده ۸۶ کنوانسیون حقوق دریاها، مقررات این بخش در مورد تمام قسمت هایی از دریا اعمال می شود که در منطقه انحصاری اقتصادی، دریای سرزمینی، آب های داخلی یک دولت یا آب های مجمع الجزایر یک کشور مجمع الجزایر قرار ندارند.^۵

برخلاف مناطق پیش گفته، حاکمیت کشورها در دریای آزاد - مطابق ماده ۸۹ کنوانسیون حقوق دریاها- محدود است و هیچ دولتی نمی تواند به طور معتبر ادعا کند که بخشی از دریای آزاد را تحت حاکمیت خود درآورده است.^۶

در ماده ۸۷ کنوانسیون نیز آزادی های مربوط به دریای آزاد تعریف شده است. مطابق بند یک این ماده: «دریاهای آزاد به روی همه کشورها، اعم از ساحلی یا محصور در خشکی، باز است. آزادی دریاهای آزاد تحت شرایط مقرر در این کنوانسیون و سایر قواعد حقوق بین الملل

1. Unjust Enrichment

2. Estoppel

3. Good faith

4. Acquiescence

5. United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 86.

6. United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 89.

اعمال می‌شود و شامل آزادی‌های زیر است، از جمله برای کشورهای ساحلی و کشورهای محصور در خشکی:

(الف) آزادی دریانوردی؛

(ب) آزادی پرواز؛

(ج) آزادی قراردادادن کابل‌ها و خطوط لوله زیردریایی، مشروط بر رعایت مقررات مندرج در بخش ششم؛

(د) آزادی ساخت جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات مجاز طبق قوانین بین‌المللی، مشمول مقررات بخش ششم؛

(ه) آزادی ماهیگیری، با رعایت شرایط مندرج در بخش دوم؛

(و) آزادی انجام تحقیقات علمی دریایی، مشروط به رعایت بخش‌های ششم و سیزدهم. هر کشوری حق دارد از آزادی‌های اعطاشده در این منطقه دریایی با استفاده از کشتی‌های تحت پرچم خود بهره‌مند شود. همچنین، کشورهای محصور در خشکی نیز از حق دسترسی به دریای آزاد و استفاده از آزادی‌های مقرر در آن برخوردارند و از این حیث استثنا محسوب نمی‌شوند.

باتوجه به تعریف دریای آزاد، هر کشوری که از حقوق و آزادی‌های مندرج در این ماده استفاده می‌کند، موظف است منافع سایر کشورها را در بهره‌برداری از دریای آزاد و نیز حقوق مربوط به فعالیت‌های انجام‌شده در «منطقه اعماق دریاها» را -که در کنوانسیون حقوق دریاها به رسمیت شناخته شده است- مورد توجه قرار دهد (بیگدلی، ۱۳۹۲: ۳۱۸).

از آنجاکه کشورهایی که هدف تحریم قرار گرفته‌اند، در انجام این‌گونه عملیات ناچارند ریسک‌هایی مانند خطر توقیف کشتی‌ها یا از دست دادن محموله را در نظر بگیرند، اجرای عملیات در محدوده دریای آزاد می‌تواند این ریسک‌ها را کاهش داده و امکان انجام آن را با آسودگی خاطر بیشتری فراهم کند.

۵. آرای دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در خصوص عملیات کشتی‌به‌کشتی

براساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاها، کشورهای عضو می‌توانند هرگونه اختلاف ایجادشده میان خود را به دیوان بین‌المللی حقوق دریاها ارجاع دهند. این دیوان صلاحیت رسیدگی به اختلافات و درخواست‌های ارائه‌شده را مطابق با مفاد کنوانسیون داراست. صلاحیت قضایی آن در ماده ۲۲۸ کنوانسیون حقوق دریاها و ماده ۲۱ اساسنامه دیوان تصریح شده است.

دیوان بین‌المللی حقوق دریاها یک مرجع قضایی است که آرای صادره از آن قطعی و لازم‌الاتباع برای طرفین دعوی به‌شمار می‌آید. این آراء، افزون بر حل‌وفصل اختلافات، به‌سبب

تأثیرگذاری بر توسعه حقوق دریاها و حقوق بین الملل از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. به طور کلی، شناسایی، تثبیت، شفاف‌سازی و شکل‌دهی قواعد حقوقی را می‌توان چهار کارکرد اصلی تصمیمات این دیوان دانست (Vlodder, 2021: 32).

۵. ۱. دعوی پاناما و ایتالیا (ام/وی نوراستار) در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها

در سال ۲۰۱۹، دعوی کشتی ام/وی نوراستار^۱ در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها مطرح شد. در این دعوی، کشور ساحلی یعنی ایتالیا متهم شد که آزادی دریانوردی کشتی نوراستار را نقض کرده است؛ زیرا دستور توقیف این کشتی را صادر کرده بود. کشتی نوراستار که تحت پرچم پاناما به عملیات سوختگیری در دریای آزاد مشغول بود، پس از ورود به آب‌های سرزمینی ایتالیا توسط این کشور توقیف شد.

در دعاوی پیشین مرتبط با عملیات سوختگیری، مانند دعوی ام/وی سایگا^۲، قاضی اندرسون در نظر جداگانه خود تصریح کرد که این عملیات، چنانچه کشتی تحویل‌گیرنده سوخت یک کشتی خارجی باشد و عملیات در منطقه انحصاری اقتصادی انجام گیرد، بخشی از آزادی دریانوردی محسوب می‌شود.^۳

همچنین، در دعوی ام/وی ویرجینیا جی^۴ که یک کشتی ماهیگیری بود و در منطقه انحصاری اقتصادی کشور گینه بیسائو اقدام به سوختگیری کرده بود، دیوان صلاحیت انجام عملیات سوختگیری کشتی‌های ماهیگیری خارجی در این منطقه را برای کشور صاحب پرچم تعیین کرد.^۵

در دعوی نوراستار، دیوان با استناد به مقررات مربوط به آزادی دریانوردی در دریاهای آزاد، قصد داشت ثابت کند که هیچ دولتی نمی‌تواند صلاحیت قضایی خود را بر کشتی‌های دیگر اعمال کند.^۶ برای تأیید این نظر، یک استدلال سیاسی نیز ارائه شد که به موجب آن، اگر کشتی‌ها در دریاهای آزاد تحت صلاحیت سایر کشورها قرار می‌گرفتند، آزادی دریانوردی صرفاً توهمی^۷

1. The M/V Norstar

2. The M/V Saiga Case

3. Separate Opinion of Judge Anderson in the Saiga II.

4. The M/V Virginia G Case

5. The M/V "Virginia G" Case (Panama/Guinea-Bissau), (2012).

6. M/V 'Norstar' (Panama v Italy) (Judgment of 10 April 2019) ITLOS Rep 2019, para 215.

7. illusory

بیش نبود.^۱ به سخن دیگر، چنانچه کشورها توان اعمال قوانین خود بر کشتی‌های دیگر در محدوده دریای آزاد را داشتند، مفهوم واقعی آزادی دریانوردی از بین می‌رفت.

دیوان در حکم خود تصریح کرد که هیچ دولتی نمی‌تواند بر کشتی‌های خارجی در دریای آزاد صلاحیت داشته باشد، مگر در موارد استثنایی. همچنین، سوختگیری در دریاهای آزاد مشمول آزادی دریانوردی است و توقیف کشتی در آب‌های سرزمینی به دلیل اقداماتی که در دریای آزاد انجام شده باشد، نقض ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها محسوب می‌شود.

با استناد به استدلال‌های ارائه شده در دو دعوی پیشین، دیوان حکم داد که سوختگیری در دریاهای آزاد بخشی از آزادی دریانوردی طبق کنوانسیون حقوق دریاهاست^۲ و اعلام کرد:

«این اصل نه تنها اعمال صلاحیت اجرایی در دریاهای آزاد توسط کشورهای غیر صاحب پرچم را ممنوع می‌کند، بلکه گسترش صلاحیت تجویزی آن‌ها به فعالیت‌های قانونی انجام شده توسط کشتی‌های خارجی در دریاهای آزاد را نیز محدود می‌سازد».^۳ بنابراین، ایتالیا نمی‌تواند قوانین داخلی خود را در مورد فعالیت کشتی‌های خارجی در دریاهای آزاد اعمال کند.

آزادی دریانوردی، نظام حاکم بر دریای آزاد و منطقه انحصاری اقتصادی است. قرار دادن عملیات سوختگیری به عنوان فعالیت مشمول آزادی دریانوردی در دریاهای آزاد با آرای پیشین دیوان سازگاری بیشتری دارد. با وجود این، دیوان می‌توانست رأی خود را با توجه به هدف کشتی انتقال گیرنده سوخت صادر کند.

از آنجاکه ماهیگیری در ماده ۸۷ کنوانسیون، جزء آزادی‌های دریای آزاد شمرده شده است، سوختگیری کشتی‌های ماهیگیری می‌تواند به این آزادی وابسته باشد. در مقابل، در منطقه انحصاری اقتصادی و مطابق ماده ۵۶، ماهیگیری از حقوق دولت ساحلی محسوب می‌شود؛ بنابراین، سوختگیری کشتی‌های ماهیگیری در این منطقه می‌تواند تحت صلاحیت دولت ساحلی قرار گیرد.

در نتیجه، سوختگیری به عنوان بخشی از آزادی دریانوردی در دریاهای آزاد در نظر گرفته می‌شود، حتی اگر توسط یک کشتی ماهیگیری انجام شود. با این حال، در منطقه انحصاری اقتصادی، سوختگیری کشتی‌های ماهیگیری، به رغم حفظ آزادی دریانوردی برای کشتی‌های صاحب پرچم، به بخشی از حقوق دولت ساحلی تبدیل می‌شود. یکی از نکات مهم در این زمینه آن است که در دعوی ویرجینیا جی، سوختگیری با فعالیت ماهیگیری مرتبط دانسته شده است؛ در حالی که در دعوی نوراستار این عمل به فعالیت دریانوردی مرتبط شناخته می‌شود.

1. Ibid, para 216.

2. Ibid, para 219.

3. Ibid, para 224.

به دلیل شباهت‌های موجود میان عملیات کشتی به کشتی و سوختگیری، دعوی مربوط به این عملیات مطرح شد. عملیات سوختگیری در دریا فعالیتی بین حداقل دو کشتی است؛ یک کشتی انتقال‌دهنده و یک کشتی انتقال‌گیرنده که سوخت به کشتی دوم منتقل می‌شود. تفاوت آن در این است که در عملیات سوختگیری، کشتی اول سوخت را به مخازن یا انبارهای کشتی دوم منتقل می‌کند تا کشتی دوم بتواند از آن استفاده کند. به بیان ساده‌تر، عملیات سوختگیری همانند عملیات کشتی به کشتی میان دو کشتی انجام می‌شود و برای کشتی انتقال‌دهنده، یک فعالیت تجاری محسوب می‌شود (Vlodder, 2021: 4-5).

در سال ۲۰۱۹، دعوایی با نام کشتی ام/تی سن پدره پیو^۱ میان دو کشور سوئیس و نیجریه در دیوان مطرح شد. این کشتی که در حال انجام عملیات کشتی به کشتی با دیگر کشتی‌ها در منطقه انحصاری اقتصادی نیجریه بود، توسط مقامات دولت ساحلی توقیف شد. دولت سوئیس در اظهارات خود، دولت نیجریه را براساس ماده ۵۸ کنوانسیون به دلیل بازداشت این کشتی و درخصوص نقض ماده ۸۷ کنوانسیون، متهم کرد.^۲ همچنین سوئیس با اشاره به اینکه سوختگیری بخشی از آزادی دریانوردی است، اعلام کرد که عملیات کشتی به کشتی نیز به دلیل شباهت با سوختگیری، جزئی از آزادی دریانوردی به‌شمار می‌آید. این استدلال که در دعوی نوراستار نیز مطرح شده بود، رایج است.

انتظار می‌رفت که اگر طرفین با استناد به ماده ۱۰۵ کنوانسیون، این دعوی را از دیوان خارج نمی‌کردند،^۳ دیوان با توجه به اقدامات موقت و استدلال‌های پیشین در دعاوی مربوط به سوختگیری، همانند پرونده ام/وی نوراستار، تصمیم‌گیری می‌کرد. در مقایسه میان دعوی «سن پدره» و دعاوی مرتبط با سوختگیری، فعالیت کشتی‌ها در دعوی «نوراستار» عمدتاً ماهیگیری بود؛ درحالی‌که در پرونده «سن پدره»، فعالیت کشتی‌ها تجاری بود و کشتی‌های دریافت‌کننده برای انتقال محموله به تأسیسات مصنوعی در منطقه انحصاری اقتصادی مورد استفاده قرار گرفتند (Vlodder, 2021: 63).

نتیجه

با بررسی قواعد و مقررات حاکم بر عملیات کشتی به کشتی، مشخص شد که کنوانسیون مارپول در مقررات خود تلاش می‌کند تا آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از این عملیات را کنترل کند.

1. The M/T San Padre Pio

2. Ibid, para 80.

۳. دولت سوئیس مطابق ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاهای، از دیوان درخواست توقیف رسیدگی کرده بود و این دعوی در تاریخ ۲۹ دسامبر ۲۰۲۱ از فهرست دعاوی دیوان حذف شد.

از این رو، با اعمال شروط محدودکننده مانند الزام به اطلاع‌رسانی به کشور ساحلی پیش از انجام عملیات، صلاحیت حاکمیت در منطقه انحصاری اقتصادی و دریای سرزمینی را در اختیار دولت ساحلی قرار داده است. بررسی دعاوی مطرح‌شده در دادگاه‌های بین‌المللی نیز نشان می‌دهد که تاکنون قاعده حقوقی جامعی که به صورت ویژه بر عملیات کشتی‌به‌کشتی حاکم باشد، وجود ندارد.

باتوجه به مواد کنوانسیون حقوق دریاها، نمی‌توان به صراحت عملیات کشتی‌به‌کشتی را در شمار فعالیت‌های مرتبط با اصل آزادی دریانوردی قرار داد. آزادی‌های مندرج در ماده ۸۷ کنوانسیون جامع به نظر نمی‌رسد و محدودیت‌هایی در برخی موارد آن دیده می‌شود؛ از جمله در موارد «ج»، «د»، «ه» و «و» که همگی تابع بخش‌ها یا شرایط دیگر کنوانسیون هستند. بند یک ماده ۵۸ کنوانسیون، تمامی آزادی‌های مندرج در ماده ۸۷ را که مربوط به دریای آزاد است، با رعایت مقررات مرتبط در منطقه انحصاری اقتصادی به کشورها اعطا کرده است. باتوجه به اینکه ماده ۵۶ کنوانسیون صلاحیت دولت ساحلی برای انتقال نفت کشتی‌های حامل محموله را پیش‌بینی نکرده، این عملیات نیز می‌تواند به عنوان بخشی از آزادی دریانوردی در منطقه انحصاری اقتصادی در نظر گرفته شود.

با وجود این، همان اصل مطرح‌شده در پرونده «نوراستار» که برای عملیات سوختگیری اعمال شد، می‌تواند برای عملیات کشتی‌به‌کشتی نیز لحاظ شود. باتوجه به اینکه دیوان بین‌المللی دادگستری، عملیات سوختگیری را در چهارچوب آزادی دریانوردی در دریاهای آزاد قرار داده است، احتمالاً تمام عملیات‌های کشتی‌به‌کشتی نیز به همین ترتیب شامل این قاعده خواهند شد. همچنین، استدلال درون‌متنی در ماده ۵۸ همراه با ماده ۸۷ کنوانسیون، این دیدگاه را تأیید می‌کند.

ماهیت تجاری عملیات کشتی‌به‌کشتی نیز باید مورد توجه قرار گیرد؛ زیرا منشأ امروزی آزادی دریاها، نتیجه تلاش‌های اقتصادی بوده است و احتمالاً عملیات کشتی‌به‌کشتی نیز با آزادی دریانوردی ارتباط دارد. بنابراین، باتوجه به اصل آزادی دریانوردی، قانون کشور صاحب پرچم بر عملیات کشتی‌به‌کشتی در دریای آزاد حاکم است و در منطقه انحصاری اقتصادی، در راستای رعایت مقررات زیست‌محیطی کنوانسیون مارپول، کشتی‌های درگیر ملزم به رعایت حقوق دولت ساحلی و اطلاع‌رسانی پیش از انجام عملیات هستند.

با این تفاسیر، پایبندی به تحریم‌های فراسرزمینی برای جلوگیری از انجام عملیات کشتی‌به‌کشتی، نقض آشکار اصل آزادی دریانوردی برای کشتی‌های درگیر این عملیات محسوب می‌شود و کشورهای زیان‌دیده می‌توانند با بهره‌گیری از سازوکارهای حل‌وفصل اختلافات بین‌المللی، از چنین رویکردی جلوگیری کنند.

بیانیه نبود تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند که تعارض منافع وجود ندارد و تمام مسائل اخلاق در پژوهش را شامل پرهیز از دزدی ادبی، انتشار و یا ارسال بیش از یک بار مقاله، تکرار پژوهش دیگران، داده‌سازی یا جعل داده‌ها، منبع‌سازی و جعل منابع، رضایت ناآگاهانه سوژه یا پژوهش‌شونده، سوء رفتار و غیره، به‌طور کامل رعایت کرده‌اند.

قدردانی

در پایان، نگارندگان از مسئولان نشریه مطالعات حقوق انرژی و داوران این مقاله، سپاسگزاری و قدردانی می‌نمایند.

منابع

رضوی، سید محمدحسن (۱۴۰۱). حقوق تجارت بین‌الملل پیشرفته. تهران، نشر میزان.
ضیائی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۹۲). حقوق بین‌الملل عمومی. چاپ هشتادویکم، تهران، گنج دانش.

References

- Agustinus Beo Da Costa. (2021). "Indonesia seizes Iran, Panama-flagged tankers over alleged illegal oil transfer". *reuters*. Available at: <https://www.reuters.com/article/us-indonesia-iran-tanker-idUSKBN29U04J/> (Accessed 25 January 2021).
- Anish Wankhede. (2021). "What is Ship-to-Ship Transfer (STS) and Requirements to Carry Out the Same?". *Maritime Law*. Available at: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-ship-to-ship-transfer-sts-and-requirements-to-carry-out-the-same/> (Accessed 6 May 2021).
- Brian Reyes. (2019). "Police in Gibraltar arrest Grace 1 captain and chief officer". *Chronicle*. Available at: <https://www.chronicle.gi/police-in-gibraltar-arrest-grace-1-captain-and-chief-officer/> (Accessed 11 July 2019).
- Deisy Buitrago, M. P; M. S. (2021). "Exclusive: Under U.S. sanctions, Iran and Venezuela strike oil export deal". *reuters*. Available at: <https://www.reuters.com/business/energy/exclusive-under-us-sanctions-iran-venezuela-strike-oil-export-deal-sources-2021-09-25/> (Accessed 25 September 2021).
- Franck, T. M. (1996). *Fairness in international law and institutions*. In Oxford University Press (Vol. 72, Issue 4).
<https://doi.org/10.2307/2624154> (Accessed 15 October 2022).
- George Georgiopoulos; Jonathan Saul; Angus MacSwan, A. B. (2022). "Iran

seizes two Greek tankers amid row over U.S oil grab”. *reuters*. Available at: <https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-summons-swiss-envoy-over-us-seizure-iranian-oil-isna-2022-05-27/> (Accessed 27 May 2022).

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) (1973). *IMO*. at:

[https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx) (Accessed 2 September 2024).

Javdan, M. (2021). “Indonesia studying case of Iranian ship independently”. *mehrnews*. at:

<https://en.mehrnews.com/news/169427/Indonesia-studying-case-of-Iranian-ship-independently> (Accessed 2 February 2021).

Lagoni, R. (2007). Offshore bunkering in the exclusive economic zone. In *Law of the Sea, Environmental law and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*. <https://doi.org/10.1163/ej.9789004161566.i-1188> (Accessed 10 September 2022).

Lloydslist. (2022). “Greece seizes Russia-flagged tanker laden with Iranian crude”. *Lloydslist*. at: <https://www.lloydslist.com/LL1140536/Greece-seizes-Russia-flagged-tanker-laden-with-Iranian-crude> (Accessed 19 April 2022).

MARPOL Annex I - Prevention of Pollution by Oil (1983). *IMO*. Available at: <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/OilPollution-Default.aspx> (Accessed 16 August 2024).

Monitor Systems. (n.d.). “FPSO & Vessels, Monitor Systems”. *Monitor Systems*. Available at: <https://www.monitor-systems-engineering.com/case-studies/fpsos> (Accessed 14 May 2022).

M.R. Ziai Bigdeli (2013). *Public International Law*. Tehran, Ganjedanesh Publications [In Persian].

Papadimas, Lefteris, Angeliki Koutantou, Renee Maltezoú, Jonathan Saul, J. H. (2022). “Iranian-flagged tanker in Greece tugged to Piraeus port”. *reuters*. Available at: <https://www.reuters.com/world/middle-east/iranian-flagged-tanker-greece-tugged-piraeus-port-2022-07-02/> (Accessed 2 July 2022).

Richard Meade. (2022). “US seizes Iranian crude from Russian tanker arrested in Greece”. *Lloydslist*. Available at: <https://www.lloydslist.com/LL1140913/US-seizes-Iranian-crude-from-Russian-tanker-arrested-in-Greece> (Accessed 23 May 2022).

S.M. Hassan Razavi (2023). *Advances International Commercial Law Economic Sanctions*. Tehran, Mizan Legal Foundation [In Persian].

Tankers, O. (2016). pepperl-fuchs. “Oil Tankers, FPSO Vessels and LNG Ships”. Available at: <https://www.pepperl-fuchs.com/global/en/9586.htm>

(Accessed 29 June 2022).

Testa, D. (2019). *Coastal state jurisdiction to protect and preserve the marine environment: evolution and development of the LOSC regime*. University of Nottingham. <http://eprints.nottingham.ac.uk/57195> (Accessed 15 July 2020).

The M/T “San Padre Pio” (Switzerland v Nigeria) (Provisional Measures, Order of 6 July 2019). *ITLOS*.

at: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/the-m/t-san-padre-pio-case-switzerland-v-nigeria-provisional-measures/> (Accessed 5 November 2020).

The M/V “Norstar” Case (Panama v Italy). (Judgment of 10 April 2019). *ITLOS*. Available at: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-25/> (Accessed 10 April 2019).

The M/V “SAIGA” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea) (1999). *ITLOS*. at: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-2/> (Accessed 20 March 1999).

The M/V “Virginia G” Case (Panama/Guinea-Bissau) (2012). *ITLOS*. Available at: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-19/> (Accessed 24 April 2013).

The United Nations Convention on the Law of the Sea (1982). *United Nations*. at:

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (Accessed 25 July 2024).

Treasury, U. D. (2020). *Guidance to Address Illicit Shipping and Sanctions Evasion Practices*.

Vlodder, A. (2021). *The 200 Mile Limit: Bunkering and Ship-to-Ship Transfers within the Exclusive Economic Zone*. UNIVERSITY OF HELSINKI.

https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/331016/Vlodder_Albert_thesis_2021.pdf?sequence=2 (Accessed 15 May 2021).