



مقاله پژوهشی

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



توقیف نفت کسهای یونان و ایران از منظر حقوق بین الملل دریاها

بهزاد سیفی

دانشکده مدیریت و کمیسر دریایی، دانشگاه علوم دریایی حضرت امام خمینی (ره)، نوشهر، ایران.

نویسنده مسئول، پست الکترونیک: behzadseyfiii@yahoo.com

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۲/۰۴

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۰۱/۱۸

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۱/۱۷

شناسه دیجیتال (DOI): 10.22113/JMST.2023.384787.2512

چکیده

توقیف کشتی‌ها در قلمروهای مختلف دریایی از چالش‌ها اساسی حقوق بین‌الملل دریاها می‌باشد که منجر به بروز اختلافات حقوقی میان دول صاحب پرچم و ساحلی و گاهی دولت ثالث می‌گردد. گارد ساحلی یونان نفتکش روسی پگاس/لانا را که حامل محموله نفتی ایران بود در روز سه‌شنبه ۱۹ آوریل ۲۰۲۲ در آب‌های جزیره اوپا یونان، به دلیل نقض تحریم‌های آمریکا و اتحادیه اروپا علیه روسیه در ارتباط با حمله به اوکراین را توقیف و محموله نفتی ایران را نیز، به درخواست مقام‌های قضایی آمریکا توقیف کرد. این اقدام با اعتراض مقامات جمهوری اسلامی ایران مواجه و علیرغم تلاش‌های دیپلماتیک برای حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات، دو نفتکش یونانی توسط سپاه پاسداران انقلاب اسلامی با حکم قضایی و شکایت صاحب‌بار نفت کس لانا، توقیف گردید. از این رو، هدف از این مختصر، بررسی این توقیف‌ها از منظر حقوق بین‌الملل دریاها، و پاسخگویی به این سوال است، که آیا اقدامات یونان و ایران از منظر حقوق بین‌الملل دریاها مشروعیت دارد یا ندارد؟ روش تحقیق نوشتار حاضر، توصیفی تحلیلی، و روش جمع‌آوری اطلاعات کتابخانه‌ای اسنادی می‌باشد. یافته‌های تحقیق حاکی از آن است، توقیف محموله نفتی ایران توسط یونان و آمریکا در تناقض با استفاده صلح‌آمیز از دریاها و آزادی کشتیرانی می‌باشد. در خصوص اقدام ایران نیز با توجه به اینکه براساس بیانیه‌های وزارت امور خارجه یونان محل توقیف این دو نفت کس در منطقه نظارت و دریای سرزمینی ایران بوده است، جمهوری اسلامی ایران دارای صلاحیت قضایی و بنابه حکم صادره از مراجع قضایی به علت تخلفات دریایی نسبت به توقیف نفت کس‌های یونانی اقدام نموده است.

واژگان کلیدی: توقیف، نفت کس، یونان، ایران، حقوق بین‌الملل دریاها.

Copyrights:

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



۱. مقدمه

دریاهای از دیرباز در کانون توجه بشر قرار گرفته و همواره محل توجه و تعامل و تقابل دولت‌ها، بازیگران غیردولتی و بازرگانان دریایی بوده‌اند. همراه با پیشرفت فناوری و تحول در رانش کشتی‌ها و شناورهای دریایی چه از نوع تجاری و نظامی قاعده‌مندی اقیانوس‌ها و دریاهای نیز مورد توجه قرار گرفته شد. در واقع تجلی و بنیادی‌ترین اصل در عرصه دریاهای اصل آزادی دریانوردی و ارتباطات دریایی هست که شاکله تمامی اقدامات در دریا بر آن بنا شده است و از چنان اهمیتی برخوردار است که از دیرباز نه فقط در دریای آزاد مورد پذیرش قرار گرفته است، بلکه با ظهور قلمروهای دریایی در کنوانسیون حقوق دریاهای و گسترش اعمال حاکمیت و صلاحیت دولت‌ها به این قلمروها، بازهم در کانون توجه بوده است، و سعی شده است با اعمال محدودیت‌هایی همچون حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی همچنان در کانون توجه قرار بگیرد و حتی فراتر از آن و در اثر مراودات تجاری و بین‌المللی تحت عنوان دسترسی کشتی‌های خارجی به آب‌های داخلی بنا به مصلحت توسط دولت‌های ساحلی پذیرفته و تضمین شده است.

البته تجلی آزادی دریانوردی به‌عنوان یک عنصر کلیدی و یکی از حلقه‌های اصلی زنجیره حمل‌ونقل دریایی، در تردد آزادانه کشتی‌ها و یا به‌عبارت‌دیگر صنعت کشتی‌رانی نمود پیدا می‌کند. لذا صنعت کشتیرانی و به‌تبع آن آزادی دریانوردی همواره با مخاطراتی مواجه است که متأثر از عوامل گوناگونی می‌باشد؛ که ممکن است ناشی از حوادث طبیعی و غیرطبیعی باشد و یا اینکه نشأت گرفته از عوامل انسانی تهدیدکننده امنیت دریایی از هر نوعی باشد؛ بنابراین یکی از مهم‌ترین مخاطراتی که امروزه آزادی دریانوردی و صنعت کشتیرانی با آن مواجه بوده است بدعت مذبوم توقیف و مصادره کشتی‌ها ناشی از تحریم‌ها یکجانبه و مبتنی بر تهدید است که از سوی آمریکا و اتحادیه اروپا پی گرفته شده و بر نفتکش‌ها و محموله‌های نفتی جمهوری اسلامی ایران اعمال می‌گردد.

بعد از خروج آمریکا از برجام به‌دستور ترامپ تحریم‌های یکجانبه و غیرقانونی از سوی آمریکا، علیه ایران وضع گردید. از جمله اینکه در ۸ آوریل ۲۰۱۹، دولت آمریکا، سپاه پاسداران انقلاب اسلامی را به‌عنوان یک سازمان تروریستی خارجی معرفی کرد، و از ۲ مه ۲۰۱۹، ایالات متحده تحریم‌هایی علیه کشورهای خریدار نفت ایران برای پایان دادن خرید نفت ایران وضع کرد و هدف آن این بود که صادرات نفت ایران را به‌صفر برساند. از این‌رو آمریکا تلاش داشته است با استناد قوانین داخلی خود و به بهانه تروریسم تلقی نمودن سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، نفتکش‌های حامل محموله‌های نفتی ایران را توقیف نماید. مانند توقیف محموله چهار نفتکش (بلا، برینگ، پاندی و لونا) که در مجموع در حال انتقال ۲.۱ میلیون بشکه به ونزوئلا بودند، به‌دستور «جیمز بویسبرگ» (Jims Bovisberg)، قاضی فدرال آمریکا، و یا با اعمال صلاحیت

فراسرزمینی، توقیف نفتکش «گریس یک» (Grace I) توسط مقامات منطقه فرامریز انگلیس در جبل‌الطارق در ۴ ژوئیه ۲۰۱۹، و توقیف نفتکش لانا (MT Lana) و محموله نفتی ایران توسط یونان به درخواست آمریکا در ۱۹ آوریل ۲۰۲۲ در آب‌های یونان می‌باشد.

گارد ساحلی یونان نفتکش پگاس/لانا را به‌علت تعلق آن به روسیه و به‌علت تحریم‌های اتحادیه اروپا، در روز سه‌شنبه ۱۹ آوریل (۳۰ فروردین ۱۴۰۱) در آب‌های جزیره اوپا (Evia) یونان توقیف کرد. یونان پس از توقیف کشتی حامل نفت ایران، اعلام کرد که این تانکر را که حامل بیش از ۱۰۰ هزار تن نفت ایرانی است به‌دلیل نقض تحریم‌های آمریکا و اتحادیه اروپا علیه روسیه در ارتباط با حمله به اوکراین توقیف کرده و بنابر درخواست مقام‌های قضایی آمریکا نفت توقیفی را به ایالات متحده ارسال خواهد کرد. اتحادیه اروپا در اوایل ماه آوریل کشتی‌هایی که با پرچم روسیه حرکت می‌کنند را از تردد در بنادر کشورهای عضو، به‌جز چند مورد استثنا، منع کرد. سخنگوی وزارت خارجه آمریکا از این اقدام استقبال کرد و آن را پاسخی به «تهاجم بی‌رحمانه و بی‌دلیل» روسیه به اوکراین خواند. در همان زمان سخنگوی وزارت خارجه آمریکا گفته بود: «ما طبق گزارش‌ها مطلعیم که این تانکر حامل نفت ایران بوده است». روبرت نیز گزارش داد که توقیف این کشتی در چارچوب تحریم‌ها علیه روسیه به دلیل حمله به اوکراین رخ داده است. پس از آن هم شرکت اطلاعات دریایی «لیست لویدز» (Lloyd's List) انگلیس هم گزارش داد که آمریکا نفتکش «آیس انرژیز» را برای تحویل این محموله نفتی به یونان اجاره کرده و این محموله طبق درخواست وزارت دادگستری ایالات متحده، در حال تخلیه و جابه‌جایی است (Meade, 2022b). از این‌رو، این اقدام یونان و آمریکا مورد اعتراض مقامات جمهوری اسلامی ایران قرار گرفت و تلاش گردید تا از طریق مجاری دیپلماتیک و با احضار کاردار یونان و سوئیس به‌طریق مسالمت‌آمیز حل و فصل گردد، لکن در نهایت سپاه پاسداران انقلاب اسلامی با دستور قضایی دادگستری استان هرمزگان نسبت به توقیف دو نفتکش یونانی به‌علت آلودگی زیست محیطی خاموش نمودن سیستم‌های مخابراتی و ... در آب‌های ایران اقدام نمود (Dargahpour, 2022). البته سازمان بنادر دریانوردی طی بیانیه‌ای علت توقیف نفتکش‌های مذکور را حکم سازمان قضایی و شکایت صاحب بار کشتی ایرانی لانا که در یونان توقیف شده است، مطرح کرد (Statement of Maritime Ports Organization, 2022).

این درحالی است که حقوق بین‌الملل دریاهای چهارچوب معینی برای توقیف کشتی‌ها در نظر گرفته است و تداوم این روند منجر به بدعت مذبومی در حقوق بین‌الملل می‌گردد و با توجه به اینکه اقدامات قبلی آمریکا و دیگر کشورها در مورد توقیف نفتکش‌های ایرانی در دریای آزاد و تنگه‌های بین‌المللی رخ داده و این توقیف‌ها

در کنوانسیون درج شده است. بنابراین توقیف کشتی‌ها، استثنایی بر آزادی دریانوردی است و باید به صورت مضیق تفسیر شود. کنوانسیون حقوق دریاهای چهار دسته از شناورها را از جمله: کشتی‌های جنگی؛ دولتی، دولتی تجاری و کشتی‌های خصوصی را مورد شناسایی قرار داده است، باتوجه به مواد ۹۵، ۹۶ و ۵۸ (۲)، کنوانسیون حقوق دریاهای، کشتی‌های جنگی و کشتی‌های تحت مالکیت دولت و یا کشتی‌های دولتی که تنها در خدمات غیرتجاری استفاده می‌شوند، مصونیت کامل از صلاحیت قضایی هر دولت به غیر از دولت صاحب پرچم را که فراتر از دریای سرزمینی دیگر دولت‌هاست، دارند. از این رو اعمال صلاحیت دولت ساحلی در راستای بازدید، تفتیش و توقیف، صرفاً و در چارچوب قواعد استثنائی به کشتی‌های تجاری محدود می‌گردد. هرچند دامنه شمول این استثناء در سال‌های اخیر افزایش داشته است. ولی دلایل اصلی توقیف کشتی در مواد مختلف کنوانسیون ۱۹۸۲ آمده است.

براساس کنوانسیون ۱۹۸۲ به دلایلی از قبیل؛ جلوگیری از نقض حقوق دولت ساحلی برای کاوش و بهره‌برداری، حفاظت و اداره منابع جاندار در منطقه انحصاری اقتصادی ماده ۷۳ (بند ۱)، جلوگیری از نقض مقررات و برخورد با دزدی دریایی در دریای آزاد توقیف کشتی‌ها در ماده ۱۰۵، جلوگیری از نقض مقررات پخش و برخورد با پخش امواج غیرمجاز امواج رادیویی ماده ۱۰۹ (بند ۳ و ۴)، جلوگیری از نقض مقررات و برخورد با تجارت برده ماده ۱۱۰ (۱)، جلوگیری از نقض مقررات و برخورد با کشتیرانی بدون تابعیت (بازدید از آن در صورت اثبات بی‌تابعیتی، توقیف کشتی) ماده ۱۱۰ بند ۱، جلوگیری از نقض مقررات و برخورد با ناقضین مقررات مربوط به جلوگیری، کاهش و مهار الودگی ناشی از کشتی‌ها در دریای سرزمینی ماده ۲۲۰ بند ۲، جلوگیری از نقض مقررات و برخورد با ناقضین مقررات مربوط به دفع مواد زائد ناشی از کشتی‌ها در دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی (به‌گونه‌ای که خسارت شدیدی به خطوط ساحلی وارد آورد یا خطر چنین خسارتی را موجب شود) ماده ۲۲۰ بند ۶ می‌توان کشتی‌های تجاری را توقیف نمود و براساس ماده ۷۳ (۴) و ۲۳۱، هر نوع توقیف کشتی، باید به اطلاع مقامات دولت صاحب پرچم رسانده شود. در غیراین صورت انجام بازرسی و توقیف غیرقانونی است.

قواعد کلی توقیف کشتی در کنوانسیون ۱۹۸۲ درج شده و به صورت حقوق عرفی نیز درآمده است. به‌طورکلی توقیف کشتی در حقوق بین‌الملل معاصر باید از سوی کشتی‌هایی که مجاز به چنین کاری هستند یعنی کشتی‌های نظامی و یا کشتی‌های دولتی که به این کار گمارده شده‌اند مانند گارد ساحلی و مبتنی بر دلایل معقول انجام شود. در صورتی که اثبات شود دلایل مربوطه کافی بوده‌اند و به‌واسطه بازرسی کشتی مشخص شود که کشتی مزبور مرتکب تخلف شده است، کشتی بازرسی‌کننده حق دارد آن را توقیف نماید؛ اما اگر معلوم شود که دلایل ناکافی بوده و منجر به توقف کشتی و

در آب‌های تحت صلاحیت و حاکمیت کشور یونان و متعاقباً ایران صورت پذیرفته است. نگارنده در این مختصر تلاش دارد، به این سوال پاسخ دهد که آیا اقدامات یونان و ایران از منظر حقوق بین‌الملل دریاهای مشروعیت دارد یا ندارد؟ بنابراین، ضمن ارزیابی و بررسی این توقیف‌ها، مشروعیت یا عدم مشروعیت این اقدامات را بر میزان حقوق بین‌الملل دریاهای می‌سنجد.

۲. مواد و روش‌ها

این نوشتار از روش توصیفی تحلیلی مدد جسته است که در پی توصیف عینی، نظاممند و کمی محتوای بارز اطلاعات با این هدف است که با توصیف و ارزیابی اسناد و وقایع و مشخصه‌های بارز و آشکار آن، به نتیجه‌گیری‌هایی درباره بررسی ابعاد توقیف نفت‌کش‌های یونان و ایران از منظر حقوق بین‌الملل دریاهای دست یابد. روش گردآوری اطلاعات، کتابخانه‌ای و به صورت استفاده از اسناد، کتاب‌ها، مقالات معتبر و تارنماهای مرتبط با موضوع بوده است که از طریق فیش‌برداری جمع‌آوری، و طبقه‌بندی شده‌اند و پس از راستی‌آزمایی از سوی نگارنده، مورد تحلیل قرار گرفته‌اند.

ادبیات و مبانی نظری تحقیق. بعد از جنگ جهانی دوم با تصویب کنوانسیون‌های چهارگانه ۱۹۵۸ ژنو، و به‌ویژه کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ (از این به بعد کنوانسیون ۱۹۸۲)، به قواعد متعددی مواجه می‌شویم که قلمروهای مختلف دریایی (آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی، فلات قاره، منطقه اعماق دریاهای و دریای آزاد) را شناسایی نموده‌اند (Seifi, 2019). براساس تقسیم‌بندی مبتنی بر اعمال حاکمیت در دریاهای، اساساً آب‌های دریایی به‌طورکلی به آب‌های تحت حاکمیت کشورها (آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، آب‌های مجمع‌الجزایری) و آب‌های تحت صلاحیت (منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره) و آب‌های خارج از صلاحیت و حاکمیت کشورها (دریای آزاد و منطقه اعماق دریاهای) تقسیم می‌شوند. کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای در سال ۱۹۸۲ (United Nations Convention on the law of the sea,) (UNCLOS, 1982) در مورد تمام فعالیت‌های دریایی از جمله بازدید، تفتیش و توقیف کشتی‌ها، قابل اجرا بوده و مرتبط‌ترین معاهده برای تعیین شرایطی اقدامات دولت‌ها در زمان صلح می‌باشد (Nordquist et al., 2011).

بدون تردید، هدف اصلی انعقاد این کنوانسیون‌ها تعادل میان منافع کشورها در صحنه دریاهای می‌باشد. حقوق دریاهای از طریق هنجارهای عرفی و معاهدات تکامل یافته است، رویه دولت‌ها، شامل هنجارهای کهن و عرف و عاداتی است که توسط دریانوردان در طول نسل‌ها ایجاد شده است. اصل آزادی دریانوردی به‌عنوان یکی از اصول حقوق بین‌المللی عرفی سنگ بنای دریاهای می‌باشد،

در نتیجه، به دلیل اختلال در کشتیرانی و اتلاف زمان منجر به ورود ضرر و زیان به آن شود، باید از سوی دولت صاحب پرچم کشتی که مبادرت به بازرسی نموده جبران خسارت شود (Karamzadeh and Abedini, 2019).

با این حال یونان نفتکش لانا را، که بدون هیچ نیرویی محرکه‌ای در حال یک‌شدن در سواحل یونان بود را توقیف کرد. لانا در اثر مواجهه با آب و هوای بد و شرایط اضطراری و به منظور برخورداری از شرایط امن و رفع مشکلات فنی مجبور به رفتن به پناهگاهی امن در بندر کاریستوس یونان شد. در حالی که مطابق قوانین بین‌المللی درخواست کمک نیز کرده بود، اما مقامات بندری یونان نسبت به توقیف نفتکش و محموله نفتی آن که متعلق به ایران بود اقدام کردند (Meade, 2022a). سازمان بنادر دریانوردی ایران، طی بیانیه‌ای، این اقدام دولت یونان را مصداق نقض کنوانسیون‌های دریایی و توصیه‌های ای‌مو (IMO) مبنی بر همکاری دولت‌ها در این زمینه دانست، لذا درخواست همکاری در آزادی آن کشتی را کرد. سازمان بنادر و دریانوردی ایران همچنین در این بیانیه از دولت یونان خواست تا به تعهدات بین‌المللی خود در این زمینه عمل نماید و این اقدام یونان را مصداق بارز دزدی دریایی نامید. به نظر این سازمان، توقیف این نفتکش و انتقال غیراستاندارد نفت ایران به نفتکش دیگر در آب‌های یونان و ایجاد آلودگی زیست محیطی در بندر کاریستوس باعث خدشه‌دار شدن ایمنی دریانوردی و تخریب محیط زیست دریایی می‌شود. هم‌زمان انجمن حفاظت از محیط زیست شهر کاریستوس که یک سازمان غیردولتی زیست محیطی است نیز با صدور بیانیه‌ی اعتراضی تصریح کرد که انتقال نفت از یک کشتی به کشتی دیگر در دریا محیط زیست کاریستوس را آسیب می‌زند و این بندر نباید بهای سنگین گزینه‌های سیاسی دولت یونان را پرداخت کند (Ziyaibgdali, 2022).

بی‌توجهی و انفعال یونان نسبت به درخواست‌های جمهوری اسلامی ایران، منجر به واکنش ایران گردید. پس از توقیف نفتکش لانا و محموله نفتی متعلق به ایران، توسط یونان، علیرغم اینکه ج.ا.ا. سعی در رفع حل‌وفصل مسالمت‌آمیز اختلاف داشت لکن یونان تحت فشار آمریکا، اقدام به توقیف محموله نفتی و واگذاری آن به آمریکا نمود. از این رو، «نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در تاریخ ششم خرداد ماه ۱۴۰۱ با حکم قضایی دو نفتکش یونانی که هر یک حامل حدود یک میلیون بشکه نفت از منابع نفتی عراق و قطر بودند را توقیف کرد» (Dargahpour, 2022).

وزارت امور خارجه یونان اعلام کرد که کشتی دلتا پوزیدون (Delta Poziden) با پرچم یونان در آب‌های بین‌المللی در ۲۲ مایلی ساحل ایران (منطقه نظارت) در حال حرکت بود، توقیف و خدمه آن به گروگان شدند که در میان آنها دو شهروند یونانی نیز حضور داشتند (Reuters, 27.05.2022). سخنگوی شرکت پومبروس (Polembrus) نیز بنابر اعلام وزارت خارجه یونان اعلام کرده است

که نفتکش دوم در نزدیکی سواحل ایران توقیف شد. در مقابل، سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع حاکمیت دریایی جمهوری اسلامی ایران طی بیانیه‌ای اعلام کرد: ۲ فروند کشتی یونانی به دلیل تخلفات دریایی صورت گرفته، فعلاً توقیف شده‌اند و مسئله براساس شواهد، اسناد و مدارک در حال بررسی است و پس از تکمیل مدارک، اقدامات قضایی لازم صورت می‌گیرد؛ خدمه این ۲ نفتکش یونانی بازداشت نشده‌اند و تمامی خدمه هر ۲ کشتی یونانی در صحت و سلامت کامل به‌سر می‌برند و در حالی که روی کشتی قرار دارند، مطابق قوانین بین‌المللی از آنها محافظت، نگهداری و هرگونه خدمات لازم به آنها ارائه می‌شود، و جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یکی از متعهدین به کنوانسیون کار دریایی ۲۰۰۶ به تعهدات خود در قبال تمامی دریانوردان از جمله دریانوردانی که مهمان تلقی می‌شوند، عمل می‌کند (Irna, 06.05.2022). البته روایت‌های متناقضی از محل توقیف این نفتکش‌ها وجود دارد، برابر اعلام نیروی دریایی سپاه این دو نفتکش‌ها در سواحل بندر لنگه و بندر عسلویه توقیف شده‌اند (Tasnim, 13.05.2022).

بدون تردید توقیف کشتی‌ها یکی از پیچیده‌ترین و مناقشه‌برانگیزترین موضوعات حقوق بین‌الملل دریاهای می‌باشد که در طول چند سال گذشته رواج بیشتری یافته است، از این رو اقدام یونان علیه ایران و نیز متقابلاً اقدام جمهوری اسلامی ایران نیاز به واکاوی و بررسی دارد.

۳. نتایج

۳-۱. شورای امنیت و تحریم کشتیرانی کشور هدف

شورای امنیت سازمان ملل متحد در قالب قطعنامه‌های الزام‌آور در چهارچوب قواعد منشور می‌تواند در راستای مقابله با نقض تعهدات ناشی از منشور، تحریم‌هایی علیه کشور هدف وضع نماید که در سال‌های اخیر رویه تحریمی خود را متمرکز بر تحریم‌های هدفمند نموده، و تلاش داشته است تا از طریق بازرسی و توقیف کشتی‌ها در اثر نقض قطعنامه‌های شورای امنیت توسط دیگر کشورها به این امر جامه عمل ببوشاند. براساس مواد 24 و 25 منشور دولت‌های عضو پذیرفته‌اند که مسئولیت اولیه صلح و امنیت بین‌المللی را به شورای امنیت تفویض کنند و در این راستا، از تصمیماتی که شورا براساس منشور ملل متحد اتخاذ می‌نماید، تبعیت کنند، در نتیجه، در رویه دولت‌ها پذیرفته شده است که تحریم‌های شورای امنیت از مبانی حقوقی لازم برای اتخاذ و اجرا برخوردار است.

جمهوری اسلامی ایران یکی از کشورهایی است که صنعت کشتیرانی‌اش به‌علت برنامه هسته‌ای برای اولین بار صریحاً در سال ۲۰۰۸ تحت تحریم‌های شورای امنیت قرار گرفت. شورا برای اولین بار در این سال با تصویب قطعنامه ۱۸۰۳، به‌طور محدودی محموله‌های کشتی‌های ایرانی را هدف تحریم‌های خود قرارداد و طی آن

مقرر کرد که کشورها حق دارند محموله‌هایی را که به ایران فرستاده می‌شود یا از ایران می‌آید را در بندرهای خود بازرسی کنند، مشروط بر اینکه دلایلی قوی مبنی بر حمل اقلام ممنوعه داشته باشند. در ادامه تحریم‌های بین‌المللی علیه صنعت کشتیرانی ایران با تصویب قطعنامه ۱۹۲۹ شورای امنیت در سال ۲۰۱۰ میلادی، ابعاد تازه‌ای به خود گرفت، طبق این قطعنامه، ایران با محدودیت‌های شدید در حمل‌ونقل هوایی و دریایی خود روبه‌رو گردید و شورای امنیت به استاد آن از همه کشورها می‌خواست تا همه محموله‌ها به سمت یا از طرف ایران را در خاک کشور خود از جمله بندر و فرودگاه‌ها بازرسی کنند و حتی به کشورها این مجوز را داد که اقلامی را که تأمین، فروش، انتقال و صدور آن‌ها براساس قطعنامه ۱۹۲۹ و قطعنامه‌های پیشین، ممنوع اعلام شده‌اند، توقیف کنند یا از طریق نابود کردن، اوراق کردن یا انبار کردن یا انتقال به کشوری غیر از مبدأ و مقصد از دست این اقلام خلاص شوند. بنابراین، قطعنامه‌های این شورا، عملاً کشتیرانی تجاری را برای ایران محدود کرد و امکان همکاری را از سایر کشورها ساقط نمود. با این حال، پس از تصویب برجام، براساس بند ۷ قطعنامه ۲۲۳۱، قطعنامه‌های تحریمی مزبور لغو گردید، و براساس آن دیگر هیچ کشوری حق توقیف و بازرسی کشتی‌ها و محموله‌های هوایی یا دریایی ایران را نداشت (Montazeran, 2019).

با این حال، «در سال‌های اخیر ایالات متحده آمریکا و اتحادیه اروپا، به‌عنوان، سردمدار اتخاذ و اجرای تحریم‌های یک‌جانبه و چندجانبه (تحریم‌های اولیه و ثانویه) می‌باشند» (Ziyaei, 2013). که نمونه بارز آن تحریم‌های اقتصادی و از جمله تحریم بر صادرات نفت و یا تحریم تردد کشتی‌ها بر جمهوری اسلامی ایران می‌باشد، نه در راستای تحریم‌های شورای امنیت سازمان ملل متحد، بلکه نوعی اقدام یک‌جانبه از سوی ایالات متحده آمریکاست که هدف از وضع و اعمال آن‌ها اعمال سیاست‌های تحمیلی بر ایران است. درباره میزان مشروعیت قانونی این‌گونه اقدامات تحریمی، میان دولت‌ها بحث و اختلاف نظرهای زیادی مطرح شده است چنان‌که طرفداران اعمال تحریم‌های یک‌جانبه، عمدتاً برای توجیه عمل خود به اصل حاکمیت دولت‌ها در آزادی برقراری یا قطع همکاری اقتصادی استناد می‌کنند؛ در مقابل، این اصل از طرف مخالفان تحریم‌های یک‌جانبه نیز برای اثبات نامشروع بودن این تحریم‌ها به‌کار گرفته می‌شود و چنین استدلال می‌گردد که دولت هدف تحریم نیز دارای حاکمیت است و از این جهت قدرت انحصاری تنظیم روابط اقتصادی خویش را بدون دخالت فشار خارجی داراست. در واقع، مخالفان تحمیل تحریم‌های یک‌جانبه با رویکردی دیگر به اصل حاکمیت، وضع تحریم‌ها را مغایر با آن می‌دانند از اصل حاکمیت، اصل عدم مداخله منبعث می‌گردد این اصل، به‌عنوان یک حق مورد اجماع حقوقی میان دولت‌ها قرار دارد و در اسناد مختلف بین‌المللی، از جمله منشور حقوق و تکالیف اقتصادی دولت‌ها و اعلامیه غیرمجاز بودن مداخله در امور داخلی دولت‌ها و حمایت از

۳-۲ توقیف در قلمروهای مختلف دریایی

اعمال صلاحیت دولت ساحلی در قلمروهای مختلف دریایی، و خارج از چهارچوب حقوق بین‌الملل دریاهای منجر به نقض آزادی دریانوردی کشتی خارجی می‌شود. البته این به‌معنای نادیده گرفتن حق اعمال حاکمیت و صلاحیت دولت صاحب پرچم بر امور کشتی حامل پرچم، خارج از مقررات کنوانسیون نیست. واگذاری صلاحیت ناشی از اعمال حاکمیت دولت ساحلی در آب‌های داخلی و دریای سرزمینی محرز ولی اعمال برخی صلاحیت‌ها به دولت ساحلی ذیل مفهوم عبور ترانزیت، عبور از منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی و حتی در دریای آزاد در چارچوب مقررات کنوانسیون نیز

مؤید اصل فوق هستند که از آن جمله می‌توان به کنوانسیون ژنو راجع به نظام بین‌المللی بنادر دریایی مورخ ۹ دسامبر ۱۹۲۳ اشاره کرد. به موجب ماده ۲ این کنوانسیون ورود و خروج آزادانه کشتی‌های تجاری در بنادر حداقل حقوقی است که می‌توان قائل شد. به موجب ماده ۸ همین کنوانسیون، دولت‌هایی که مفاد کنوانسیون مزبور را اجرا نکنند به‌طور متقابل از مزایای این اصل حقوقی برخوردار نخواهند بود. البته این نکته را نباید از نظر دور داشت که حق دسترسی به بنادر محدود به حق ورود نمی‌شود بلکه حق خروج را نیز شامل می‌شود. ولی حق خروج می‌تواند با محدودیت‌های دولت ساحلی روبرو شود. دولت ساحلی می‌تواند به دلایل متعدد از جمله به دلیل نقض مقررات گمرکی، به جهت وثیقه امور مدنی و یا اقامه دعوی علیه خود کشتی، به علت فقدان قابلیت دریانوردی کشتی و به منظور جلوگیری از آلودگی محیط زیست اقدام به توقیف کشتی‌های خارجی مقیم در بنادر خود کند (Musazadeh, 2009).

باین حال، آزادی ورود کشتی‌های خصوصی و یا تجاری خارجی به آب‌های داخلی در دو مورد، تابع اراده یا موافقت کشور ساحلی نیست: یکی آزادی ورود کشتی‌هایی که در وضعیت اضطراری قرار دارند و دیگری حق عبور بی‌ضرر در آب‌هایی که قبل از لازم‌الاجرا شدن عهدنامه ۱۹۸۲ حقوق دریاهای جزو آب‌های داخلی محسوب می‌شدند، اما پس از آن، در مناطق دیگر (دریای سرزمینی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و دریای آزاد) قرار گرفته‌اند. در نهایت، آزادی دریانوردی فقط به معنای دریانوردی در آب‌های آزاد نیست بلکه حق دستیابی به آب‌های آزاد را نیز در بر می‌گیرد. رویه دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای مؤید این تفسیر است. آزادی دریانوردی برحسب رویه دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری شامل آزادی حرکت کشتی، آزادی ورود به بندر، آزادی بارگیری و تخلیه بار، آزادی جابه‌جایی کالا و مسافر است (PCIJ, *Britain v. Belgium*, 1934). لذا دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای (ITLOS: THE SEA) در قضیه پاناما علیه ایتالیا اعلام می‌دارد که حق آزادی دریانوردی کشتی نواراستار براساس مقررات ماده ۸۷ (۱) کنوانسیون نه تنها در شرایط حضور در دریاهای آزاد، بلکه در کل مسیر به سوی دریاهای آزاد نیز محفوظ است. لذا کشتی‌ها در بندر نیز از همان حقوق و آزادی‌های آب‌های آزاد برخوردارند (Salehi, 2019).

دریای سرزمینی، حق عبور بی‌ضرر، یکی از محدودیت‌های عرفی قراردادی وارده بر حق حاکمیت کشور ساحلی در دریای سرزمینی، می‌باشد. طبق ماده ۱۹ کنوانسیون، اصولاً عبور مادامی بی‌ضرر تلقی می‌شود که مخل صلح و آرامش و امنیت دولت ساحلی نباشد. بنابراین، کشورهای ساحلی جز در مواردی که به امنیت و نظم عمومی آن‌ها مربوط است، نمی‌توانند مانعی برای این حق ایجاد نمایند.

تابع اصل عدم مداخله در امور کشتی حامل پرچم دولت خارجی است مگر در حدی که ضرورت، توجیه منطقی و تناسب ایجاب کند. این وضعیت ناشی از تحدید حدود براساس مقررات کنوانسیون و بایسته‌های حقوق بین‌الملل عرفی و قواعد حاکم بر آن است. برخی از این موارد در کنوانسیون تشریح شده‌اند اما برخی دیگر در رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای دیوان بین‌المللی دادگستری شکل گرفته‌اند (Salehi, 2019).

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

این وضعیت، جلوه‌ای از رعایت مقتضی حقوق دولت ساحلی در دریای سرزمینی یا بندرهای آن دولت است که همه دولت‌ها و کشتی‌های حامل پرچم باید آن را مدنظر قرار دهند. اما این وضعیت نباید مستمسک دول ساحلی در نقض حقوق کشتی‌های خارجی قرار گیرد، چون کنوانسیون چنین مجوزی را به آنها نداده است، هرچند دولت‌های بندری برخلاف این محدودیت عمل می‌کنند. آنها کشتی خارجی را قبل از ورود به بندر و بعد از خروج از آن بازرسی می‌کنند. اما این بازرسی بنا به قاعده دیگری است که ناشی از سیاست دولت بندری مسئولانه در ارتباط با شیلات غیرقانونی و کشتی‌های صیادی است و شامل همه موارد نمی‌شود. لزوم رعایت تعادل میان منافع دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم، یکی از موارد ضروری در این ارتباط است (Salehi, 2019).

از قواعد عرفی فوق‌الذکر چنین استنباط می‌شود که علی‌رغم این که از لحاظ حقوقی حق ورود به بنادر وجود ندارد، انتظار می‌رود بنادر تجاری معمولاً به‌روزی کشتی‌های تجاری خارجی باز باشند مگر دلایل معقولی خلاف آن را ایجاب کند. قواعد قرار دادی نیز

از دریای سرزمینی آن عبور کند، دولت ساحلی نمی‌تواند در مورد جرمی که قبل از ورود کشتی به آب‌های سرزمینی روی داده است اقدام به توقیف افراد یا انجام تحقیقات نماید (Sayari et al., 2022).

بنابر ماده ۲۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ و ماده ۲۰ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنوا راجع به دریای سرزمینی و دریای مجاور، اعمال صلاحیت مدنی بر کشتی تجاری در حال عبور تنها در زمانی جایز است که الف) کشتی نامبرده قبلاً وارد آب‌های داخلی شده باشد؛ یا ب) در آب‌های سرزمینی توقف کرده باشد یا ج) تهددی را در جریان یا به‌منظور عبور از دریای سرزمینی به‌عهده گرفته باشد (Shaw, 2014).

منطقه نظارت، حد فاصل بعد از آب‌های سرزمینی به سوی دریاهای آزاد تا ۱۲ مایل است. صلاحیت‌های کشور ساحلی در منطقه نظارت مربوط به صلاحیت امنیتی و پلیسی، صلاحیت مالی و مالیاتی، صلاحیت مهاجرتی، و صلاحیت بهداشتی و زیست محیطی می‌باشد (Salehi, 2021). ماده ۲۴ کنوانسیون مذکور مقرر می‌دارد: دولت ساحلی می‌تواند در منطقه مجاور دریای سرزمینی آن دولت، نظارت لازم برای؛ الف: جلوگیری از نقض مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی دولت ساحلی در سرزمین یا دریای سرزمینی خود و ب: مجازات نقض مقررات فوق در سرزمین یا دریای سرزمینی خود، اعمال کند. بنابراین هرگونه اقدامی از سوی دولت ساحلی باید در چهارچوب موارد مذکور رخ دهد.

منطقه انحصاری اقتصادی. دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی دارای حق حاکمیت نمی‌باشد صلاحیت‌های قضایی آن محدود به نقض حقوق دولت ساحلی در منطقه می‌گردد. البته صلاحیت دولت ساحلی ناشی از سایر قوای حقوق بین‌الملل نیز مرعی خواهد بود، از جمله صلاحیت رسیدگی به موضوعات امنیتی. در این راستا دولت ساحلی حق دارد به اقداماتی نظیر ورود، بازرسی، توقیف و رسیدگی‌های قضایی دست بزند. در غیر از این موارد دولت صاحب پرچم برای رسیدگی قضایی صالح خواهد بود. حال چنانچه دولت ساحلی با توجه به صلاحیت خود این کشتی تجاری را در حال ارتکاب به عمل مجرمانه توقیف نماید، باید سه نکته را در این خصوص رعایت کند، الف) اول اینکه بر اساس بند ۲ ماده ۷۳ کنوانسیون ۸۲ مکلف است کشتی و خدمه آن را با دریافت وجه-الضمان یا وثیقه کافی آزاد نماید، ب) دوم اینکه بر اساس بند ۳ ماده ۷۳، دولت ساحلی نباید مجازات‌های حبس یا سایر مجازات‌های جسمی را در قبال نقض مقررات ماهیگیری در منطقه اعمال نماید و ج) بر اساس بند ۴ ماده ۷۳ این دولت باید هر نوع توقیف، ضبط یا حکم صادره نسبت به کشتی‌های خارجی را فوراً به دولت صاحب پرچم از طرق مناسب اطلاع دهد. البته، «دولت ساحلی در تعیین ضمانت اجراهای غیرکیفری باید به تناسب آن با رفتار ناقض ایمنی تأسیسات و تجهیزات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی توجه

جواز اعمال صلاحیت دولت ساحلی در دریای سرزمینی یا ممنوعیت آن در دریاهای آزاد فقط متکی به موقعیت جغرافیایی آن نیست. آزادی دریانوردی در دریای سرزمینی و سایر قلمروهای دریایی نیز جریان دارد. این وضعیت حاکی از تسری حق آزادی دریانوردی به دریای سرزمینی است که دولت ساحلی در این قلمرو دارای حق اعمال صلاحیت است. اما این وضعیت همانند تیغ دولبه است که اعمال یکی باعث نقض دیگری می‌شود؛ بدین معنا که اعمال صلاحیت دولت ساحلی در این منطقه، مانع از آزادی دریانوردی کشتی خارجی است. اگر کشتی خارجی از دریاهای آزاد به دریای سرزمینی وارد شده باشد یا قصد خروج از دریای سرزمینی به سمت دریاهای آزاد را داشته باشد، چارچوب مقررات کنوانسیون، حاکی از عدم تداخل اعمال صلاحیت دولت ساحلی در دریای سرزمینی با حق آزادی دریانوردی کشتی خارجی (حق عبور بی‌ضرر) در این منطقه است. از این رو، اعمال صلاحیت دولت ساحلی در دریای سرزمینی، براساس مقررات ماده ۱۹ کنوانسیون، مفروض و شامل مواردی است که تخلف از چارچوب عبور بی‌ضرر کشتی خارجی در دریای سرزمینی است، دولت ساحلی در مدیریت آنها و جلوگیری از تردد کشتی‌های فاقد شرایط عبور بی‌ضرر، دارای صلاحیت می‌باشد. اجازه ورود کشتی‌های خارجی حسب شرایط به دریای سرزمینی، از تکالیف دولت ساحلی و از حقوق دول خارجی است. این تکلیف و حقوق، بخشی از قواعد عرفی حقوق بین‌الملل دریاهای و برای تمام دول ساحلی الزام‌آور است، هرچند آنها عضو کنوانسیون نباشند. از این حیث، اعمال صلاحیت دولت ساحلی در دریای سرزمینی الزاماً به معنای مداخله در آزادی دریانوردی کشتی‌های خارجی نیست. با این حال، حق دولت ساحلی بر توقیف کشتی باید منطبق با آموزه‌های حقوق بین‌الملل باشد. بی‌تردید، اعمال صلاحیت دولت ساحلی در دریای سرزمینی، بدون رعایت محدودیت‌های مقررات کنوانسیون، اقدام خودسرانه دولت ساحلی ارزیابی خواهد شد و همان نتایج نقض اصل آزادی دریانوردی کشتی خارجی در دریاهای آزاد را در بر دارد (Salehi, 2019).

علاوه بر این، ماده ۲۷ به صلاحیت کیفری دولت ساحلی برای هر نوع رسیدگی در ارتباط با جرائمی که در هنگام عبور کشتی از دریای سرزمینی ارتکاب یافته، پرداخته است؛ در بند ۱ ماده ۲۷، کنوانسیون ۱۹۸۲ صلاحیت کیفری دولت ساحلی بر یک کشتی خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی به‌منظور دستگیری یا انجام تحقیقات مربوط به جرمی که در کشتی مزبور هنگام عبور رخ داده است، را به رسمیت نمی‌شناسد، مگر در صورتی که عواقب جرم متوجه دولت ساحلی گردد یا جرم دارای ماهیتی باشد که مخل صلح یا نظم دریای سرزمینی شود. در بند ۴ همین ماده امکان توقیف کشتی مربوطه را منوط به تشخیص مقام‌های محلی و بنابر مقتضیات دریانوردی دانسته است. همچنین در بند ۵ به این نکته اشاره شده است که در صورتی که کشتی خارجی از یک بندر خارجی به سمت دریای سرزمینی یک دولت حرکت و بدون ورود به آب‌های داخلی

داشته باشد. در جایی که دولت ساحلی حتی مجاز به درخواست اطلاعات کشتی نیست، اگر از نقض قوانین از سوی کشتی خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی اطمینان ندارد، بی‌تردید بازداشت خدمه و توقیف کشتی خارجی، دخالت در اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم آن است» (Salehi, 2020).

دریای آزاد، ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاهای آزادی دریانوردی را به تفصیل و با حساسیت ویژه‌ای مورد توجه قرار داده است و به هیچ وجه اعمال هرگونه محدودیتی را به غیر از آنچه در کنوانسیون ذکر شده، نمی‌پذیرد. عقیده‌ای که میان اکثر حقوقدانان وجود دارد، آن است که مقررات مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای از جمله مقررات مربوط به دریای آزاد و آزادی کشتیرانی، تجلی بارز قواعد عرفی می‌باشند و یا حداقل مبنای شکل‌گیری عرف را به-نمایش می‌گذارند. در همین راستا دیوان در قضیه فعالیت‌های نظامی و شبه‌نظامی ایالات متحده در نیکاراگوئه خاطر نشان می‌کند که آزادی دریانوردی در منطقه انحصاری اقتصادی و نیز مناطق ماورای دریای سرزمینی تضمین شده است و در محدوده دریای سرزمینی نیز که حاکمیت دولت ساحلی وجود دارد، حق عبور بی‌ضرر برای سایر کشتی‌های تجاری وجود دارد و کنوانسیون ۱۹۸۲ در این رابطه چیزی جز قواعد عرفی را تدوین نکرده است. مشابه چنین اظهاراتی در قضیه قطر علیه بحرین در نزد دیوان بین‌المللی دادگستری نیز مشاهده می‌شود. بنابراین اصل آزادی دریانوردی به عنوان شالوده اصلی برنامه آزادی دریانوردی، در عرصه عرف بین‌المللی نیز مورد پذیرش قرار گرفته و در موارد متعددی از جمله آرای مراجع بین‌المللی بدان استناد شده است (Mahmoudi and Rastgo Afkham, 2017). به موجب ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ و مواد ۸۷ و ۸۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، دریای آزاد به‌روی کلیه دولت‌ها اعم از ساحلی و غیرساحلی باز است و هیچ دولتی نمی‌تواند ادعای مشروعی به منظور حاکمیت بر قسمتی از آن داشته باشد.

ماده ۸۸ کنوانسیون ۱۹۸۲، حفظ دریاهای را برای مقاصد صلح‌آمیز در نظر داشته است، اما این نکته باید در پرتو ماده (۸۷) کنوانسیون در نظر گرفته شود، در مورد هر دو اصطلاح «سایر قواعد بین‌المللی» و الزام به «رعایت مقتضی» دیگر حقوق مشروع استفاده‌کنندگان دریاهای آزاد مشهود است. براین اساس، نمی‌توان از توقیف غیرقانونی کشتی‌های تجاری در دریای آزاد به عنوان ابزاری برای حمایت تلویحی از حاکمیت استفاده نمود، زیرا این امر مستقیماً با ماده (۸۷) کنوانسیون حقوق دریاهای ممنوعیت تهدید یا استفاده از زور در ماده ۲ (۴) منشور سازمان ملل متحد و عدم مداخله در امور حاکمیتی کشورها (بند ۷ ماده ۲) در تضاد است (Zamani and Seifi, 2021). ماده ۳۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای نیز الزامات کلی ایجاد کرده و دولت‌ها را از فعالیت‌های دریایی که با منشور ملل متحد ناسازگار هستند و به‌ویژه از هرگونه تهدید یا توسل به زور منع

کرده است (Zamani and Seifi, 2021). علاوه بر این، به موجب منشور ملل متحد، تمامی اعضای سازمان ملل متحد، متعهدند اختلافات بین‌المللی خود را به شیوه‌های مسالمت‌آمیز حل کنند (بند ۳ ماده ۲ منشور ملل متحد). این دو تعهد در زمینه حقوق دریاهای به ترتیب به موجب ماده ۳۰۱ و قسمت پانزدهم (ماده ۲۷۹-۲۹۸) کنوانسیون حقوق دریاهای الزام شده‌اند. از این رو، دولت‌ها ملزم‌اند در تمام قلمروهای دریایی توجهی معقول به حقوق و تعهدات سایر دولت‌ها بنمایند.

بنابراین، نه منشور ملل متحد و نه کنوانسیون حقوق دریاهای توسل به زور و توقیف خودسرانه علیه کشتی‌های تجاری را مجاز ندانسته است. در ضمن، به موجب ماده ۴ کنوانسیون دریای آزاد ۱۹۵۸ و بند ۱ ماده ۸۷ و ماده ۹۰ کنوانسیون حقوق دریاهای هر کشوری حق دارد کشتی‌های تحت پرچم خود را برای دریانوردی به آب‌های بین‌المللی روانه کند؛ بنابراین، نه تنها در کنوانسیون‌های حقوق دریاهای، بلکه در هیچ سند دیگری مخالفت صریحی با آزادی دریانوردی با قواعد و مقررات حقوق بین‌الملل دریاهای وجود ندارد (Mahmoudi and Rastgo Afkham, 2017).

براساس رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای نیز، اصل صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم، عنصر ذاتی آزادی دریانوردی است. این اصل، نه تنها اعمال صلاحیت اجرایی کشور خارجی را بر کشتی‌های دیگر کشورها ممنوع می‌کند، بلکه اگر دولتی قوانین کیفری و عرفی خود را بر دریاهای آزاد اعمال کرده و فعالیت‌های کشتی‌ها در این منطقه را جرم‌انگاری نماید، مرتکب نقض آزادی دریانوردی شده است. براین اساس، دیوان در قضیه نوراستار، ایتالیا را به استناد صدور حکم توقیف کشتی پانامایی و درخواست برای اجرای آن و در نهایت توقیف کشتی، ناقض بند ۱ ماده ۸۷ کنوانسیون اعلام کرد (Mousavifar et al., 2021). بنابراین تمام دولت‌ها به رعایت اصل آزادی دریانوردی کشتی خارجی متعهدند. این وضعیت، با بی-اعتباری اعمال حاکمیت دولت‌های ساحلی و غیرساحلی، بندری یا صاحب پرچم در دریاهای آزاد، ارتباط مستقیم دارد. دولت ساحلی از اعمال صلاحیت فراسرزمینی نسبت به کشتی‌های شناور در دریاهای آزاد، منع شده است، حتی اگر اعمال صلاحیت مذکور، مداخله در آزادی دریانوردی آنها نباشد. مداخله در حرکت کشتی در دریاهای آزاد با توسل به اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت ساحلی، نقض مقررات ماده ۹۲ کنوانسیون نیز می‌باشد (Salehi, 2019).

بند ۱ ماده ۹۲ کنوانسیون حقوق دریاهای بیان می‌کند: «کشتی‌ها می‌بایست فقط تحت پرچم یک دولت کشتیرانی کنند و جز در موارد استثنایی که صریحاً در این کنوانسیون یا سایر معاهدات بین‌المللی دیگر پیش‌بینی شده است، در دریای آزاد تحت صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم خواهند بود».

۳-۳ تحلیل عملکرد یونان و ایران از منظر حقوق بین‌الملل

۳-۳-۱ عملکرد یونان

بر اساس حقوق بین‌الملل عرفی و آراء دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، آزادی دریانوردی کشتی خارجی زمانی تحقق می‌یابد که دولت ساحلی از هیچ طریقی مانع دریانوردی آن نشود (Salehi, 2019). اساساً توقیف کشتی در آب‌های داخلی و دریای سرزمینی یونان، مانع آزادی دریانوردی کشتی لانا و ورود آن به سایر قلمروهای دریایی و یا عبور به سمت کشور مقصد (در اینجا احتمالاً ترکیه) شده است. اعمال صلاحیت دولت ساحلی بر امور کشتی خارجی در این منطقه همیشه ممنوع نیست، مشروط به اینکه رفتار کشتی خارجی منجر به مبنایی برای اعمال صلاحیت دولت ساحلی در آب‌های داخلی و دریای سرزمینی شده باشد. اما در این وضعیت، نه تنها اتفاقی رخ نداده است بلکه وضعیت اضطراری منجر به ورود لانا به آب‌های یونان شده است.

در قضیه لانا، سازمان مبارزه با پولشویی، اقدام به توقیف لانا کرد، زیرا طبق اطلاعات اولیه این نفتکش متعلق به یک بانک روسی است که در بین بیش از ۸۰۰ نهادی است که پس از حمله روسیه به اوکراین تحریم‌ها علیه آنها اجرایی شده است. اما پس از بررسی، مشخص شد که در اواسط ماه مارس و قطعاً قبل از پهلوگیری در کارپستوس، این نفتکش به شرکت روسی ترانس مورفلوت منتقل شده است، که هیچ تحریمی علیه آن اعمال نشده است (Souliotis, 31.05.2022). البته این تحریم‌ها فقط مربوط به کشتی و نه محموله آن بود. روسیه نیز با ارائه اسناد و مدارک به سازمان مبارزه با پولشویی اثبات کرد که کشتی قبل از ۲۴ فوریه منتقل شده است که دیگر مشمول محدودیت و تحریم نیست (HuffPost Greece, 28.05.2022). انتقال این کشتی در اواسط مارس ۲۰۲۲، یک ماه قبل از توقیف آن در یونان تکمیل شد. میلیتاریس ساریگیانیدیس، دانشیار حقوق دانشگاه ارسطو تسالونیک، در این رابطه اظهار می‌دارد «تغییر پرچم روسیه به پرچم ایران، مانوری برای تسهیل صادرات روسیه می‌باشد» (Souliotis, 05.06.2022). از این رو سازمان مبارزه با پولشویی با توجه به اینکه شرایط توقیف فراهم نبود، دستور توقیف کشتی را لغو کرد (Souliotis, 31.05.2022). این نفتکش که از اول مارس به لانا تغییر نام داد و از اول ماه می پرچم ایران را برافراشته بود. با این حال، وزارت دادگستری آمریکا در ۲۰ آوریل درخواست معاضدت قضایی از یونان را به منظور توقیف و تحویل محموله کشتی "لانا" به علت تعلق آن به ایران را مطرح کرد (Souliotis, 31.05.2022). این درخواست معاضدت قضایی از تعهدات دولت یونان برخاسته از قراردادهای بین‌المللی امضا شده توسط یونان و اسناد دیگری می‌باشد. از جمله شامل؛ توافقنامه معاضدت حقوقی متقابل بین دولت یونان و دولت ایالات متحده n3771/2009، توافقنامه اتحادیه اروپا و ایالات متحده در مورد معاضدت حقوقی

متقابل ۶/۲۵ ۲۰۰۳، کنوانسیون بین‌المللی سازمان ملل متحد در مورد سرکوب تامين مالی تروریسم سال ۲۰۰۲ می‌باشد. بنابراین حکم قضایی دادگاه ایالت کلمبیا و ایرادات قانونی پرونده در اختیار بازپرس جزیره اوپا قرار گرفت که وی ظرف چند دقیقه این درخواست معاضدت قضایی را پذیرفت و با دستور وی محموله نفتی ایران توقیف شد. در حالی که به گفته منابع ذیصلاح، هیچ درخواستی علیه ابطال و تعلیق این تصمیم نیز مطرح نشد (HuffPost Greece, 28.05.2022). البته مقامات ذیصلاح که مستقیماً با این پرونده در ارتباط بودند، مطرح کردند که تحریم نفتی ایران توسط ایالات متحده، صرفاً در ایالات متحده معتبر است، اما در اتحادیه اروپا معتبر نیست. لذا تصمیم دادگاه بدوی کالکیدا مینی بر مصادره ۱۰۷۰۰۰ تن نفت ایران بنا به درخواست وزارت دادگستری آمریکا را زیر سوال بردند. دادگاه بدوی کالکیدا با سندی با مهر «بسیار محرمانه» از اداره بندر کارپستوس درخواست می‌کند تا محموله ضبط شده از کشتی «لانا» را به دو کشتی اجاره شده توسط مقامات آمریکایی تحویل دهد (HuffPost Greece, 28.05.2022).

دولت یونان در وهله اول، با استناد به تحریم‌های اتحادیه اروپا و طبق تعهدات بین‌المللی ناشی از عضویت در اتحادیه اروپا و الزام به تبعیت از تصمیمات آن مبنی بر تحریم روسیه، کشتی لانا را توقیف کرد. اما محرز است که پس از اینکه اثبات گردید کشتی تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران است می‌بایستی از توقیف عدول می‌کرد و یا اینکه حداقل اقدام به توقیف محموله نفتی ایران نمی‌کرد. در حالی که تعهد مذکور مربوط به خود کشتی است و نه محموله آن. دولت یونان می‌توانست محموله را به هر طریق ممکن به ایران تحویل دهد (Ziyaibigdali, 2022). یونان در توجیه این اقدام، دلیل خود را تقاضای آمریکا و اجابت آن بر اساس معاهدات بین‌المللی عنوان می‌کند. در خصوص توقیف محموله نفتی اقدامات پیش از توقیف یونان حاکی از رفتاری دوگانه و مبهم می‌باشد. قبل از توقیف محموله، اعلام کرد که هنوز نفت این کشتی مصادره نشده و معلوم نیست چه طرفی آن را اجاره کرده، اما این کشتی متعلق به شرکت ترانسورفلوت روسیه است. البته دو روز بعد یونان اعلام کرد که نسبت به تحریم بودن مالکان این کشتی از سوی اتحادیه اروپا ابهام وجود داشته و می‌خواهد این نفتکش را آزاد کند. برابر اعلام شرکت لویدز به نقل از یکی از مقامات یونانی، نظر رسمی در مورد این عملیات اعلام نخواهد شد. اما دولت یونان تحت فشار آمریکا قرار گرفته است، و حزب مخالف سیریزا (Siriza) اظهار می‌دارد که یونان به علت معاهده معاضدت قضایی با ایالات متحده محموله نفتی ایران را توقیف کرده است. البته قاضی پروکوپو (Prokvpio) نیز پیشنهاد داده بود که نظر دولت در مورد محموله نفتی ایران به مقصد ایالات متحده تغییر یابد. وی اظهار داشته است؛ یونان در برابر این درخواست و توقیف محموله نفتی ایران تحت فشار است، اما این تصمیم، اقدام صحیحی برای حل این موضوع نیست. وی

ابعاد مجاز یا غیرمجاز آن ذیل صلاحیت دولت صاحب پرچم آن است (Salehi, 2019). چراکه استثناءهای اعمال صلاحیت توسط کشور غیرصاحب پرچم کاملاً محرز و مشخص می‌باشد و بایستی مضیق تفسیر گردد.

دولت آمریکا در قوانین تحریمی خود برای توجیه تحریم‌های یک‌جانبه علیه ایران از اقدامات ایران به‌عنوان تهدیدی برای منافع ملی کشورش یاد کرده است و در قرار توقیف نفتکش‌های ایران در اقیانوس اطلس، مدعی شد منافع حاصل از فروش نفت این کشتی‌ها صرف فعالیت‌های سپاه پاسداران انقلاب اسلامی می‌شود که اعمال آن تهدیدی بر منافع آمریکا، شهروندان آمریکایی و اعمال آن‌هاست و به‌این ترتیب، عمل خود را از نظر قانونی توجیه کرد؛ و در قضیه لانا نیز از همین رویه متابعت نموده است. لکن حتی اگر حرکت آزادانه کشتی‌های ایران را تهدیدی علیه امنیت آمریکا و اتحادیه اروپا تلقی کنیم، باید توجه داشت که از نظر دیوان بین‌المللی دادگستری در دعوی اسکواهای نفتی استنباط می‌شود که صرف تصور تهدید منافع ملی، دلیلی برای اعمال اقدامات اجرایی نخواهد بود و این تهدیدها باید به‌صورت عینی و واقعی به اثبات برسند؛ در غیراین صورت هر اقدامی برای مقابله با این تهدیدها غیرقانونی خواهد بود. در نتیجه، منع ورود کشتی‌های حامل نفت از ایران یا به‌مقصد ایران به آب‌های سرزمینی و بازرسی آن‌ها، در موردی که تهدیدی واقعی علیه امنیت و نظم عمومی کشور ساحلی شمرده نمی‌شود، با حق عرفی عبور بی‌ضرر و آزادی دریانوردی مغایرت دارد. (Mousavifar et al., 2021). بنابراین، آثار تبعی این اقدام، با تعهدات یونان و آمریکا به رعایت اصول و قواعد حقوق دریاهای و کنوانسیون‌های دریایی منافات داشته است.

اگرچه توقیف غیرقانونی آشکارا با قواعد بین‌المللی در تضاد است، اما ایالات متحده این راه قانونی را وسوسه‌انگیز می‌داند. با این حال، قوانین داخلی فقط در داخل کشور اعمال می‌شوند. به نظر می‌رسد جامعه بین‌المللی اقدامات ایالات متحده را به‌عنوان حملات غیرقانونی به کشتیرانی تجاری خارجی تلقی می‌نماید. تحریم خارجی کشتیرانی بدون مبنای حقوقی نشأت گرفته از محاکم بین‌المللی و یا شورای امنیت، نوع رفتار قهری است که براساس ماده ۲ (۴) منشور ملل متحد منع شده است. بنابراین مبنای حقوقی آمریکا به‌منظور توقیف کشتی خارجی بدون رضایت دولت صاحب پرچم، طبق قواعد بین‌المللی محدود می‌باشد (Zupruk, 2022).

بنابراین، صدور حکم توقیف محموله نفتی ایران توسط دادگاه آمریکا و اجرای آن توسط یونان، برخی از اصول عرفی حقوق دریاهای، از جمله آزادی دریانوردی و تجارت دریایی را نقض می‌کند. آزادی دریانوردی، ایجاب می‌کند هیچ کشوری حق اعمال حاکمیت و صلاحیت بر کشتی‌های تجاری خارجی خارج از چهارچوب حقوق بین‌الملل را نداشته باشد. اگر کشتی‌ها، به‌عنوان مهم‌ترین وسایل اجرای اصل آزادی دریانوردی، تحت صلاحیت دولتی به‌غیر از دولت

افزود در حالی که نفت‌کش «آیس انرژزی» آماده حرکت می‌باشد، یونان نمی‌داند مقصد آن کجا می‌باشد و درحالی که نفت‌کش دوم «آیس ویکتوری» (Ice Victory) منتظر دریافت قسمت دوم محموله لانا در نزدیکی بندر کریستوس (Karystos) می‌باشد، اما این اقدام به‌راحتی امکان‌پذیر نمی‌باشد، و فعلاً امکان بارگیری وجود ندارد، مگر اینکه این مسئله حل شود» (Meade, 2022b). این امر نشان می‌دهد تصمیم‌گیری یونان نه بر مبنای ادله قانونی بلکه به دلیل فشار ناشی از آمریکا بوده است. که در نهایت پس از توقیف نفتکش‌های یونانی، دادگاه تجدید نظر کالکیداکا حکم دادگاه بدوی را که به ایالات متحده اجازه مصادره بخشی از محموله نفت ایران در سواحل یونان را داده بود، لغو کرد. در واقع شورای استیناف کالکیداکا اعتراضاتی که توسط نماینده قانونی مالک ثبت شده شرکت باربری پاناگیوتیس چپوتلیس (Panagiotis Chiotelis)، مطرح شد را پذیرفت و دستور آزادسازی محموله و رهایی نفتکش لانا را صادر کرد (HuffPost Greece, 09.06.2022). که براساس اعلام خبرگزاری رویترز در نهایت حکم تأیید و محموله توسط لانا به‌سمت ایران بارگیری شد (Reuters, 12.08. 2022).

علاوه‌براین، براساس حقوق بین‌الملل معاهدات، هر نوع معاهده بین یونان و آمریکا، قابلیت تسری آن به کشور ثالث و به‌ضرر کشور مذکور امکان‌پذیر نیست و اصل حاکمیت دولت‌ها را نقض می‌کند. ماده ۳۴ عهدنامه وین، بیان داشته است: «یک معاهده نمی‌تواند بدون رضایت ثالث برای او حقوق و تعهداتی به‌وجود آورد». به‌تعبیر دیگر معاهده در قبال دولت ثالث اثری منفی یا مثبت نمی‌گذارد و آثار آن فقط در جمع دولت‌هایی که به معاهده پیوسته‌اند اعتبار دارد. یا به‌موجب قاعده حقوقی «عمل حقوقی دیگران برای ثالث نه مفید است و نه مضر» آثار حقوقی معاهدات نسبی و محدود به متعاهدان است. این قاعده در رویه قضایی بین‌المللی؛ رای داوری ۱۹۲۸ در قضیه جزیره پالماس، رای دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی در قضیه مناطق آزاد ژکس در ارتباط با عدم تسری ماده ۴۳۵ قرارداد ورسای به دولت غیر عضو سوئیس و رای ۱۹۶۹ دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه فلات قاره دریای شمال در مورد عدم شمول قاعده خط منصف (ماده ۶ قرارداد فلات قاره ۱۹۸۵ ژنو به کشور غیرعضو یعنی آلمان فدرال تأیید شده است (Heydari, 2012). شایان ذکر است که تنها وسیله‌ای که معمولاً برای تعمیم مقررات معاهده به دولت ثالث وجود دارد، الحاق دولت ثالث و یا طرز عمل و رفتار دولت ثالث مبنی بر پذیرش معاهده و یا رضایت به آن مزیت یا تعهد است. بنابراین صرف وجود معاهده دوجانبه بین آمریکا و یونان و اعمال صلاحیت فراسرزمینی آمریکا توسط یونان، مانع از آزادی دریانوردی لانا و توقیف محموله نفتی متعلق به کشور ایران شده است، کفایت نمی‌کند. دیوان در قضیه نوراستار این امر را تأیید نموده است که اعمال صلاحیت فراسرزمینی دولت ساحلی در دریاهای آزاد، جلوه‌ای از اعمال حاکمیت در دریاهای آزاد است و اقداماتی از قبیل سوخت‌رسانی کشتی خارجی در دریاهای آزاد و

اسلامی ایران و سایر قوانین داخلی، توقیف می‌تواند در اثر عوامل مختلفی از جمله؛ مبادرت به صید آبریان بدون کسب مجوز در آب‌های تحت صلاحیت ج.ا.ا. (ماده ۶ قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی ج.ا.ا. مصوب شهریور ۱۳۷۴)، مبادرت به صید صنعتی در داخل آب‌های ساحلی ج.ا.ا. (ماده ۱۰ قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی ج.ا.ا. مصوب شهریور ۱۳۷۴)، مبادرت به حمل و استفاده از ابزار و ادوات صیادی غیرمجاز (ماده ۱۲ قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی ج.ا.ا. مصوب شهریور ۱۳۷۴)، مبادرت به صید، توسط شناورهای صیادی خارجی بدون مجوز و موافقت دولت ج.ا.ا. (ماده ۱۳ قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی ج.ا.ا. مصوب شهریور ۱۳۷۴)، عدم رعایت قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ و اختلافات ناشی از آن از جمله ثبت کشتی و یا عدم رعایت حقوق ممتاز، ارتکاب جرم در کشتی‌های در حال عبور بی‌ضرر از دریایی سرزمینی ایران در صورتی که اثرات جرم متوجه ایران گردد و یا مخل نظم و آرامش دریای سرزمینی باشد و یا در صورت حمل مواد مخدر و داروهای رون‌گردان و یا در صورت تقاضای فرمانده کشتی، نماینده دیپلماتیک یا کنسولی دولت صاحب پرچم (ماده ۱۰ قانون مناطق دریایی ج.ا.ا. مصوب سال ۱۳۷۲)، به منظور اجرای قرار تامین یا اجرای حکم نسبت به کشتی‌های در حال عبور بی‌ضرر (ماده ۱۱ قانون مناطق دریایی ج.ا.ا. مصوب سال ۱۳۷۲)، به منظور جلوگیری از نقض قوانین مالی، گمرکی، بهداشتی، مهاجرتی، زیست محیطی و امنیتی در منطقه نظارت ایران (ماده ۱۳ قانون مناطق دریایی ج.ا.ا. مصوب سال ۱۳۷۲)، به منظور اعمال صلاحیت‌های کیفری و مدنی درباره متخلفین از مقررات منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره ایران (ماده ۲۰ قانون مناطق دریایی ج.ا.ا. مصوب سال ۱۳۷۲)، و مبادرت به اقداماتی که موجب آلودگی آب دریای خزر و خلیج فارس و دریای عمان با مواد غیرنفتی را فراهم آورده و باعث مرگ و میر آبریان یا به‌خطر افتادن محیط زیست آنان شود (بند د ماده ۱۳ قانون شکار و صید مصوب سال ۱۳۴۶)، صورت پذیرد.

براساس اعلام وزارت امور خارجه یونان یکی از کشتی‌های یونانی در دریای سرزمینی ایران توقیف شده است و دیگری در ۲۲ مایلی منطقه نظارت دولت ایران توقیف شده است. براساس بیانیه سازمان بنادر دریانوردی ایران نیز این توقیف و به‌علت انجام تخلفات دریایی و شکایت صاحب کالای کشتی لانا توقیف شده است. با این حال جای این بحث هنوز وجود دارد آیا توقیف این نفتکش‌ها از نظر حقوق بین‌الملل دریاهای مشروعیت دارد؟ که اگر استناد را بر اعلام وزارت امور خارجه یونان بنا نهیم، می‌بایستی از دو منظر توقیف در دریای سرزمینی و توقیف در منطقه تحت صلاحیت مورد بحث و بررسی قرار دهیم.

بنابر حقایق قضیه (البته تا حدودی مبتنی بر روایات و اخبار) و براساس ماده ۲۸ کنوانسیون، عبور کشتی یونانی مصدق از عبور

صاحب‌پرچم قرار گیرند، این آزادی، خیالی بیش نخواهد بود. چنان‌که دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی به‌درستی در قضیه کشتی لوتوس، این موضوع را مطرح ساخت که به‌جز در برخی موارد استثنایی شناخته‌شده در حقوق بین‌الملل، کشتی‌ها، تحت صلاحیت هیچ قابلیت اقتداری به‌جز کشور صاحب‌پرچم قرار نمی‌گیرند (CPDJI, Lotus, (French v. Turkish), 1927). توقیف کشتی‌ها، استثنایی بر اصل آزادی دریانوردی بوده و از این رو لازم است به طریقی مضیق تفسیر شود. بر این اساس، مطابق با قواعد حقوق دریاهای، عمل بازرسی و نیز توقیف توسط سایر کشورها، تنها توسط کشتی‌های نظامی آن‌ها و صرفاً زمانی می‌تواند انجام شود که دلایل معقولی برای توقیف یا بازرسی وجود داشته باشد (Mousavifar et al., 2021).

همچنین بنابر رأی یادشده از دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای سال ۲۰۱۹ میان پاناما و ایتالیا، حتی صرف صدور قرار توقیف محموله‌های این کشتی‌ها و اعمال فراسرزمینی قواعد داخلی آمریکا و یونان بر فعالیت‌های کشتی‌های ایرانی در آب‌های یونان، نقض اصل عرفی آزادی دریانوردی شمرده می‌شود (Mousavifar et al., 2021). رویکرد قضات دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای این است که توقیف کشتی و به تبع محموله‌های آن در راستای اعمال صلاحیت دولت غیر منجر به نقض آزادی دریانوردی کشتی حامل پرچم دولت مربوطه شده است (Salehi, 2019).

بنابراین یونان با اجرای قرار توقیف کشتی، توقیف محموله نفتی و واگذاری آن به آمریکا به درخواست دولت آمریکا آزادی دریانوردی و آزادی تجارت دریایی را نقض کرده است و با نقض این قواعد مسئولیت بین‌المللی دولت یونان و همچنین آمریکا محرز می‌باشد. چراکه یک عمل غیرقانونی از نقض معاهدات و قواعد حقوق عرفی، منتسب به دولت ایجاد می‌شود. به‌طور کلی رفتار هر ارگان دولتی به‌موجب حقوق بین‌الملل فعل آن دولت تلقی می‌شود؛ بنابراین، اگر توقیف غیرقانونی توسط یک دولت و ارگان‌های وابسته به دولت، منجر به ورود خسارت به کشتی‌رانی بی‌ضرر شود، آن دولت طبق حقوق بین‌الملل، مسئول عمل متخلفانه بین‌المللی‌اش می‌باشد. این اقدام ممکن است مبنایی برای مسئولیت بعدی در فرایند دادرسی قضایی شود، یا حتی برای دولت زیان‌دیده برای اتخاذ اقدامات متقابل و یا اتخاذ عملی طبق دکترین ضرورت باشد (Zamani and Seifi, 2021).

۲-۳-۳ عملکرد ایران

اقدامات ایران نیز از دو منظر اقدام متقابل و کنوانسیون حقوق دریاهای قابلیت بررسی دارد که موضوع اول خارج از چهارچوب تحقیقی این مختصر می‌باشد. البته، تحلیل اقدام جمهوری اسلامی ایران در چهارچوب حقوق بین‌الملل دریاهای نیز براساس اخبار و اظهارات منتشر شده، مواضع رسمی دولت و مستندات اعلامی در دسترس، صورت می‌پذیرد. براساس قانون مناطق دریایی جمهوری

نوع اول و دوم (به‌قصد ورود و خروج به آب‌های داخلی) نبوده است، لکن برابر اعلام سازمان بنادر استثناء نوع سوم (صرف عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی) ناشی از مسئولیت مدنی در طی عبور بی‌ضرر منجر به توقیف شده است که احتمالاً، مقام قضایی به دلیل تخلفات دریایی و یا به علت شکایت صاحب کالای نفتکش لانا حکم مربوطه را صادر کرده است. که اگر به دلیل تخلفات دریایی باشد، قطعاً نوع تخلف در تحلیل واقعه بسیار متمرکز می‌باشد و براساس نظر سازمان بنادر و دریانوردی این تخلف منجر به نقض عبور بی‌ضرر شده است که قطعاً حق توقیف برای جمهوری اسلامی ایران محفوظ است.

مطابق با ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای و ماده ۶ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران، کشتی‌هایی که مرتکب اعمال ذیل شوند قاعده عبور بی‌ضرر را نقض کرده و دولت ساحلی می‌تواند آن کشتی‌ها و خدمه آن را توقیف و مسمول مقررات جزایی، مدنی و انضباطی کند: ایجاد آلودگی محیط زیستی و نقض قوانین مرتبط با آن، اخلال در طرح‌های ترافیکی و مسیرهای کشتیرانی، استفاده از زور علیه حاکمیت ملی و استقلال و تمامیت ارضی، جمع‌آوری اطلاعات و تبلیغات علیه امنیت ملی امورات دفاعی، بارگیری و تخلیه هرگونه کالا یا افراد برخلاف قوانین دولت ساحلی و همچنین اخلال در سیستم‌های مخابراتی و یا هر نوع فعالیت دیگری که به‌عنوان مخل عبور بی‌ضرر تلقی شود. از این‌رو براساس شواهد و قرائن اعلامی نفتکش‌های یونانی به خاموش نمودن سیستم‌های مخابراتی، آلودگی زیست محیطی و نیز اخلال در طرح‌های ترافیکی متهم می‌باشند، و به‌همین منظور علیه آنها حکم قضایی صادر شده است. از این‌رو توقیف نفتکشی که در دریای سرزمینی رخ داده است اگر فرض را بر صحت ادعای نهادهای حاکمیتی کشور قرار دهیم، اقدام ایران در چهارچوب حقوق بین‌الملل دریاهای، بالاخص کنوانسیون حقوق دریاهای و مطابق با قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران صورت پذیرفته است.

لکن اگر بنا بر شکایت صاحب کالای لانا باشد، به‌نظر نمی‌رسد اقدام ایران با مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ و رویه قضایی سازگار باشد، و نمی‌تواند دلیلی معقول برای توقیف یک کشتی به‌جای کشتی دیگر باشد چرا که هیچ‌گونه رابطه قراردادی بین مالکین، شرکت‌ها و یا محموله‌های طرفین وجود ندارد، و طرفین تعهد حقوقی نسبت به یکدیگر نداشتند. در واقع «اقدام قضایی باید می‌بایستی علیه همان کشتی که نقض تعهد کرده است و نه کشتی‌های دیگری که به‌نحوه با کشتی مختلف ارتباط دارند (مالک غیره یکسان) صورت پذیرد (Shaw, 2014). البته ایران عضو کنوانسیون حقوق دریاهای نیست و احتمالاً تصمیم قضایی مذکور را براساس قوانین داخلی و قانون مناطق دریایی اتخاذ نموده است.

براساس مواد ۱۰ و ۱۱ قانون مناطق دریایی ایران حق صلاحیت کیفری و حق تعقیب فوری متخلفین از مقررات مربوط

به آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره را در مناطق مزبور و دریای آزاد را برای خود محفوظ داشته است. «ماده ۱۱ تا حدودی شبیه به ماده ۲۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ می‌باشد، البته بند ج ماده ۱۱ در مقایسه با ماده ۲۸ کنوانسیون ۱۹۸۲، دامنه صلاحیت مراجعه قضایی ایران بر کشتی‌های در حال عبور بی‌ضرر را قدری توسعه داده است. ایران عبارت «ایران می‌تواند کشتی‌های خارجی را در دریای سرزمینی به‌منظور اجرای قرار تامین و ... توقیف کند، مشروط بر اینکه منشا قرار تامین و یا حکم محکومیت، تعهدات و یا الزامات ناشی از مسئولیت همان کشتی باشد». با دقت در این مقرر درمی‌یابیم برطبق قوانین ایران، اعمال صلاحیت مدنی بر یک کشتی تجاری خارجی در حال عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی مجاز قلمداد می‌شود، اگر منشا قرار تامین و یا حکم محکومیتی که مجوز توقیف تلقی می‌شود، تعهدات یا الزامات ناشی از مسئولیت مدنی همان کشتی خارجی باشد فارغ از اینکه تعهد یا الزامات نامبرده در طی عبور بی‌ضرر یا در طی عبورهای قبلی به‌وجود آمده باشد. باوجوداین قانونی بودن این اقدام ایران حتی طبق این مقرر با ابهام مواجه است» (Shaw, 2014)، چراکه از این حیث حکم قضایی ناظر به توقیف کشتی است که هیچ ارتباطی با کشتی توقیف شده در یونان و مالکان آن ندارد، و صرفاً به‌صرف یونانی بودن توقیف شده است.

اما در مورد توقیف کشتی دوم که در ۲۲ مایلی آب‌های ایران یعنی منطقه نظارت توقیف شده است، موضوع تاحدودی چالش‌برانگیز می‌باشد. براساس کنوانسیون حقوق دریاهای، صلاحیت‌های کشور ساحلی در منطقه مجاور عبارتند از: صلاحیت امنیتی و پلیسی، صلاحیت مالی و مالیاتی، صلاحیت مهاجرتی، و صلاحیت بهداشتی و زیست محیطی است.

تمام موارد مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ در خصوص منطقه نظارت در ماده ۱۳ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران نیز لحاظ شده است و تنها تفاوت آن افزودن سه حق دیگر به حقوق دولت ساحلی در بند الف می‌باشد. با این وصف بند الف بر اساس قانون اخیر اینگونه تغییر یافته است؛ الف) به منظور پیشگیری از نقض قوانین و مقررات کشور از جمله مقررات امنیتی، گمرکی، دریایی، مالی، مهاجرتی، بهداشتی، زیست محیطی و تعقیب و مجازات متخلفین، دولت جمهوری اسلامی ایران در منطقه نظارت اقدامات لازم را معمول خواهد داشت. حال آیا چنین تغییری با قواعد بین‌المللی مغایرت داشته و با کنوانسیون ۸۲ در تعارض است؟ پاسخ منفی است. اعمال نظارت برای جلوگیری از نقض مقررات زیست محیطی در دریای سرزمینی به‌عنوان یکی از حقوق دولت ساحلی در منطقه نظارت قید نگردیده است. این موضوع به‌دلیل عدم وجود چنین حقی برای دولت ساحلی نیست، زیرا همین حق در منطقه بعدی یعنی منطقه انحصاری اقتصادی برای این دولت در نظر گرفته شده است. وقتی در منطقه پس از منطقه نظارت چنین حقی وجود

این موارد اعمال کند» (ITLOS, 2013. (NETHERLANDS v. RUSSIAN)). بنابراین، به نظر می‌رسد حق توقیف کشتی برای دولت ساحلی مجاز شمرده شده است (Farrokhi, 2014).

اما در مواقعی نیز ممکن است کشتی‌های خارجی بنا به دلایل قهری در حال نقض مقررات دولت ساحلی یا استانداردهای بین‌المللی باشند که دولت ساحلی برای جلوگیری از خسارات احتمالی به محیط زیست دریایی، مانع ادامه دریانوردی کشتی مزبور می‌شود و آن را به جهت برطرف کردن موجبات نقض طبق ماده ۲۱۹ کنوانسیون، توقیف می‌کند، هرچند که حق درخواست آزادی سریع کشتی توسط دولت صاحب پرچم ساقط نمی‌شود (Karimiyoshanlu, 2022).

بند ۱ ماده ۲۹۲ کنوانسیون مقرر می‌کند: «هرگاه مقامات یک دولت متعاقد، یک کشتی حامل پرچم دولت متعاقد دیگری را توقیف کرده باشند...»، کنوانسیون برای آزادی سریع کشتی تجاری، فرقی بین نوع تخلف و به عبارتی موجبات توقیف قایل نشده است و به‌طور کلی هر نوع توقیفی که مراحل رسیدگی خود را در دادگاه‌های داخلی دولت ساحلی طی می‌کند، شامل می‌شود (Habibnouri, 2006).

بند ۷ ماده ۲۲۰، اجازه عزیمت کشتی و آزادی آن را پس از رعایت شرایط وثیقه، فقط در صورت التزام دولت ساحلی از طریق توافق با دولت صاحب پرچم و یا از طریق ایجاد ترتیبات مناسب توسط سازمان دی‌صلاح بین‌المللی ممکن می‌داند. اما فحوای تعهد دول طرف کنوانسیون در بند ۲ ماده ۷۳، آزادی سریع کشتی تجاری و خدمه آن را (به محض سپردن وثیقه) الزامی می‌داند. براساس قسمت ب بند ۱ ماده ۲۲۶ نیز آزادی سریع کشتی همانند ماده فوق الزامی است. روح و فحوای بند ۱ و ۴ ماده ۲۹۲ نیز آزادی سریع کشتی و خدمه را پس از سپردن وثیقه، حق دولت صاحب پرچم و کشتی می‌داند اما عبارت پایانی بند ۳ همین ماده می‌گوید: «مقامات دولت توقیف‌کننده همچنان برای آزادی کشتی و خدمه آن، در هر زمان صالح خواهند بود» چنین عبارتی، آزادی سریع کشتی را در اختیار دولت ساحلی گذاشته و آن را به‌عنوان حقی برای کشتی‌های تجاری خارجی توقیف شده در نظر نگرفته است (Karimiyoshanlu, 2022).

دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، در پرونده کشتی کاموکو و همچنین در قضیه کشتی سایگا، به‌تعیین میزان دقیق وثیقه پرداخته است. دیوان در هر مورد، اوضاع و احوال خاص هر پرونده را مورد توجه قرار می‌دهد. در قضیه کشتی کاموکو (CAMOUCO) (اختلاف میان پاناما و فرانسه)، دیوان اعلام کرد که وثیقه تعیین شده از سوی فرانسه معقول نیست، بنابراین معیارهایی چون ارزش کشتی و کالای مورد حمل و شدت نقض قانون داخلی و میزان

داشته باشد به‌طریق اولی در منطقه نظارت هم وجود خواهد داشت. از طرفی منطقه انحصاری اقتصادی، منطقه نظارت را هم در بر خواهد گرفت. پس تمام حقوقی را که در منطقه انحصاری اقتصادی وجود دارد در منطقه نظارت هم وجود خواهد داشت، در حالی که عکس این قضیه صادق نخواهد بود. یعنی حقوق خاص منطقه نظارت در منطقه انحصاری اقتصادی لحاظ نخواهد شد. از این‌رو به‌نظر می‌رسد، قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران خلاف مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ و مقررات بین‌المللی قاعده جدیدی وضع نکرده و فقط موردی را به موارد حقوق خاص دولت در منطقه نظارت اضافه کرده است، هر چند نیازی به این امر نبوده است. به‌همین ترتیب نیز مغایر با کنوانسیون ۱۹۸۲ و مقررات بین‌المللی نمی‌باشد. چراکه مقررات دریایی در هر حال و در هر منطقه‌ای باید توسط کشتی‌ها به‌مورد اجرا گذاشته شود و در این مورد نیز نیازی به تأکید نبوده است (Habibnouri, 2022).

همچنین اعمال نظارت به‌منظور جلوگیری از نقض مقررات امنیتی همیشه به‌عنوان حقی برای دولت ساحلی تلقی می‌شود اما نه به‌عنوان صرفاً یکی از حقوق خاص این دولت در منطقه نظارت. همان‌طور که ذکر شد، این مهم در ماده ۳۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ مورد تأکید واقع شده است (Habibnouri, 2022).

علاوه‌براین، حفاظت از محیط زیست دریایی در رای داوری چین جنوبی مورد توجه قرار گرفت. به‌عقیده دادگاه داوری چین جنوبی، تعهد کلی حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی مندرج در ماده ۱۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ بسیار گسترده است، و باید در سیاق بند ۵ ماده ۱۹۴ خواهد بود، از این‌رو نوعی «تعهد به‌وسیله» در بردارد که بر مبنای آن دولت‌ها موظف به اتخاذ اقدامات ضروری برای حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی هستند (Sirfi et al., 2019). علاوه‌بر این دولت صاحب پرچم نیز متعهد به اطمینان از تبعیت کشتی حامل پرچم از مقررات حاکم بر محیط زیست مناطق دریایی تحت صلاحیت دولت ساحلی یا دریاهای آزاد است (Salehi, 2018).

البته برخی قضات پرونده ویرجینا (Virginia) نیز استدلال کردند که دولت ساحلی صلاحیت قضایی حفاظت و نگهداری از محیط زیست دریایی را برعهده دارد (ITLOS, 2014. M/V "Virginia G" Case).

دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای در پرونده کشتی آرکتیک سانرایز (ARCTIC SUNRISE) بیان می‌کند: «مداخله سایر دولت‌ها در فعالیت معمول تأسیسات و تجهیزات مستقر در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی، سبب بروز خطرهایی برای تأسیسات یا زیست محیط دریاهای می‌شود. بنابراین در حالت عادی هرگونه مداخله سایر دولت‌ها در نحوه فعالیت دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی ممنوع است و دولت ساحلی حق دارد صلاحیت خود را در

وثیقه تعیین شده توسط محاکم داخلی را مورد توجه قرار داد (ITLOS, 2000, (PANAMA v. FRANCE)).

در قضیه کشتی یونانی که در منطقه نظارت توقیف شده است صرفاً می‌توان اقدام ایران را مبتنی بر ملاحظات امنیتی و زیستی محیطی بیان داشت، که ملاحظات امنیتی به‌هیچ‌عنوان مورد استناد مقامات ایرانی واقع نشد. اما ملاحظات زیست محیطی می‌تواند یکی از دلایل توقیف باشد، که براساس کنوانسیون ۱۹۸۲ در این شرایط صرفاً بحث جریمه ریالی و جبران خسارت مطرح می‌باشد و در صورت توقیف می‌بایستی با قرار وثیقه معقول کشتی سریعاً آزاد شود. از این‌رو به‌نظر می‌رسد باوجود قانونی بودن اقدام ایران براساس قوانین داخلی، با کنوانسیون ۱۹۸۲ مغایر نمی‌باشد، و همان‌طور که در بیانیه سازمان بنادر و دریانوردی نیز اعلام شد، پرونده در حال طی روال قانونی در محاکم قضایی است. که در نهایت به‌علت مصالحه دوکشور یونان و ایران، با آزادی کشتی لانا، نفتکش‌های یونانی نیز آزاد شدند.

بنابراین دولت ایران کشتی‌ها را به‌دلیل اعمال صلاحیت قضایی براساس قوانین و مقررات داخلی و خاصه قانون مناطق دریایی، توقیف نموده است که مغایرتی بین آن با کنوانسیون حقوق دریاهای نیز وجود ندارد، و از آنجایی که مستند توقیف در دریای سرزمینی و منطقه نظارت وجود داشته است و براساس دستور مقام قضایی توقیف رخ داده است از این حیث مسئولیتی متوجه ایران نمی‌باشد، اما امکان دارد اثبات موارد یاد شده در صورت طرح دعوا در محاکم بین‌المللی به‌راحتی امکان‌پذیر نباشد، بااین‌حال اقدام ایران در چهارچوب اقدام متقابل قابل دفاع و مشروع می‌باشد.

حقوق بین‌المللی عرفی به دولت‌ها به‌شکل خودیاری به‌نام «اقدامات متقابل»، اجازه می‌دهد تا اقدامات خاصی را برای خاتمه یافتن نقض صورت پذیرفته، تأیید و جبران خسارت توسط دولت مسئول انجام دهند. البته با رعایت اصل تناسب و ضرورت. البته با توجه به‌حدود قانونی در استفاده از اقدامات متقابل، اقدامات متقابل از اقدامات تلافی‌جویانه متمایز است. در سال ۲۰۰۱، پیش‌نویس مواد مسئولیت بین‌المللی دولت کمیسیون حقوق بین‌الملل کرد، حقوق بین‌الملل قابل‌اعمال بر استفاده از اقدامات متقابل، مدت‌زمان و سایر محدودیت‌های آن را تعیین کرده است، این مواد در عمل به تأیید تعداد گسترده‌ای از دولت‌ها رسیده و در رویه قضایی دیوان بین‌المللی دادگستری مورد تأیید قرار گرفته‌اند. براساس حقوق بین‌الملل عرفی در مورد اقدامات متقابل، دولت آسیب‌دیده تنها می‌تواند از اقدامات متقابل علیه دولتی استفاده کند که اولاً مسئول باشد؛ دوماً مرتکب یک فعل متخلفانه بین‌المللی شده باشد؛ سوماً به‌منظور اجبار دولت مسئول به‌منظور رعایت تعهدات بین‌المللی در رابطه با آن عمل غیرقانونی یا حادثه خاص عمل کند (EL-fakir, 2021). جمهوری اسلامی ایران ناچاراً برای رعایت حقوق بین‌الملل توسط طرف مقابل مجبور به این اقدام بوده است و تمامی مراحل

مسالمت‌آمیز را نیز قبل از این اقدام طی نموده که با بی‌توجهی یونان مواجه گردید. در واقع دولت زیان‌دیده (در اینجا ایران) در مقابل و در پاسخ به اقدام متخلفانه دولت مسئول (در اینجا یونان) اقدامی انجام می‌دهد. این اقدام به بیانی ثانویه هرچند ممکن است فی‌نفسه غیرقانونی باشد، اما چون در مقابل یک عمل خلاف صورت گرفته و صف متخلفانه‌اش تحت شرایطی زائل می‌شود. هدف ایران از اقدامات متقابل، حمایت از خود، و واداشتن دولت مسئول (یونان) به پیروی از تعهداتش و جبران خسارت دولت زیان‌دیده (ایران) است. در نظام مسئولیت بین‌المللی، اقدامات متقابل ضمن آنکه زائل‌کننده وصف متخلفانه عمل است، از راه‌های جبران خسارت نیز می‌باشد. بنابراین اقدامات متقابل از جمله ضمانت اجراهای بین‌المللی است (Ziyaibigdali, 2022).

۴. بحث و نتیجه‌گیری

اهمیت دریانوردی و صنعت حمل‌ونقل دریایی و وابستگی جامعه بین‌المللی به دریا کاملاً محرز می‌باشد. جامعه بین‌المللی تلاش نموده است تا امنیت دریایی و قواعد حاکم بر دریانوردی را در پرتو کنوانسیون حقوق دریاهای و حقوق بین‌الملل عرفی موردتوجه قرار دهد و بر آزادی دریانوردی به‌عنوان یک قاعده عرفی عام‌الشمول همواره تأکید داشته است، هرچند که بر کم‌وکیف آن اختلافاتی نیز وجود دارد. لکن صلح‌آمیز بودن آزادی دریانوردی و فعالیت‌های دریایی بنای اصلی استفاده از دریاهای می‌باشد. از این‌رو توقیف محموله نفتی ایران توسط یونان و آمریکا در تناقض با استفاده صلح‌آمیز از دریاهای می‌باشد؛ و از آنجایی که رویه کشورها در بررسی حوادث مذکور کاملاً سیاسی می‌باشد، ضروری است حوادث مذکور توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی و سایر نهادهای بین‌المللی مرتبط به‌دور از هرگونه جانب‌داری مورد بررسی قرار گیرند.

از منظر حقوق بین‌الملل، هیچ منع قانونی برای کشتیرانی آزاد و تجارت دریایی میان ایران و سایر کشورهایی که متقاضی خرید محموله‌های سوخت و نفت جمهوری اسلامی ایران می‌باشند وجود ندارد. در حال حاضر نیز هیچ قطعنامه‌ای از سوی شورای امنیت به‌منظور ممانعت از مبادلات تجاری علیه ایران صادر نشده است که مبنای ادامه توقیف نفت‌کش تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران و یا محموله نفتی آن قرار گیرد. از طرفی موارد توقیف کشتی‌های تجاری براساس کنوانسیون حقوق دریاهای کاملاً معین و محرز می‌باشد، و چون امری استثنایی و برخلاف آزادی دریانوردی است می‌بایستی به‌صورت مضیق تفسیر گردد. بنابراین زمانی توقیف و دستور به توقیف کشتی‌های تجاری و نفت‌کش جمهوری اسلامی ایران، وجاهت حقوقی و مشروعیت پیدا می‌نماید، که یا براساس کنوانسیون حقوق دریاهای موجبات توقیف آن وجود داشته باشد یا مستند به تحریم‌های ناشی از شورای امنیت باشد. در غیر این صورت

باشد، اما با توجه به بیانات وزارت امور خارجه یونان که یک نفت‌کش در منطقه نظارت (۲۲ مایلی) و یکی در آب‌های ایران توقیف شده‌اند، جمهوری اسلامی ایران از لحاظ قضایی صلاحیت داشته و بنابه حکم صادره از مراجع قضایی نسبت به توقیف نفت‌کش‌های یونانی اقدام نموده است، که چنانچه این قضیه تداوم می‌یافت، براساس کنوانسیون ۱۹۸۲، می‌بایستی با دریافت تضمین و وثیقه کافی موجبات آزادسازی نفتکش‌های یونانی را فراهم می‌آورد. باین‌حال، در حالی که ایران تلاش داشته است که در مقابل این توقیف‌های غیرقانونی، واکنش‌هایی مبتنی بر موازین بین‌المللی از خود بروز دهد، اما این اقدامات به‌طور قابل توجهی می‌تواند منجر به افزایش تنش در بحث عبور کشتی‌ها در خلیج فارس شود. در واقع تمایل به حق ایران برای رفع تحریم‌های غیرقانونی و واکنش به اقدامات خارج از چهارچوب حقوق بین‌الملل آمریکا، می‌تواند واکنش‌های بیشتری در پی داشته باشد. از این‌رو بر جامعه بین‌المللی و به‌ویژه شورای امنیت (ضامن صلح و امنیت بین‌المللی) و سازمان بین‌المللی دریانوردی که مسئولیت ایمنی و آزادی کشتیرانی را برعهده دارد، واجب است که با اعلام مواضع قاطع از این دست اقدامات خودسرانه جلوگیری نموده و گامی اساسی در محکومیت آنها بردارند.

References

- Churchill, R. and Alan, L., 2010. *International Law of the Seas*. translated by Bahman Aghaei, 6th edition, Tehran. DOI: 10.1163/9789004195660_006. (In Persian).
- CPDJI, Cour Permanente De Justice Internationale, September 1927. Collection of Judgments the Case of the S.S. "Lotus", (French V. Turkish). SERIES A.-No. 70.
- Dargahpour, S., 2022. Why is Iran's action in seizing Greek oil tankers legal? available at: <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1401/03/19/2726329/>. (In Persian).
- Farrokhi, M.A., 2014. The legal system governing the seizure of ships in the exclusive economic zone, Iranian Association of United Nations Studies, accessible at: <https://unstudied.ir/iauns-forum/>. (In Persian).
- El-fakir, J., 2021. Retaliatory or Lawful? How Iran's Seizure of the *Stena Impero* in The Strait of Hormuz Violated International Law, *Columbia Journal of Transnational Law*, Notes, 59:2, pp. 426-468.
- Habibnouri, A.A., 2006. Review of the rapid release of seized foreign ships based on the 1982 Convention on the Law of the Sea. *Opinions of the International Court of Justice*,

مشروعیت حقوقی بین‌المللی نداشته و نوعی مصادره غیرقانونی اموال محسوب می‌گردد. در این خصوص اقدام دولت یونان و آمریکا مغایر با هنجارهای حقوق بین‌الملل دریاهای، کنوانسیون‌های دریایی از جمله کنوانسیون سولاس، حقوق بین‌الملل عرفی است. بنابراین اقدام یونانی - آمریکایی‌ها در ادامه توقیف نفت‌کش با پرچم ایران و مصادره محموله آن، مشروعیت و مقبولیت بین‌المللی نداشته و برخلاف حقوق بین‌الملل، و مسئولیت بین‌المللی دولت‌های مربوطه را در پی دارد. در واقع، مسئولیت یونان با تداوم توقیف محرز می‌گردد. بنابراین ملزم به تعهد به جبران خسارت از جمله اعاده وضع به حالت سابق یا پرداخت غرامت به ایران می‌باشد. کما اینکه در نهایت یونان مجبور به آزادسازی نفتکش لانا و نیز بازگرداندن محموله نفتی ایران گردید.

علاوه بر این باتوجه به تحلیل‌های صورت گرفته از اخبار و وقایع منتشر شده از رسانه‌ها و نیز مواضع حقوقی سیاسی نهادهای حاکمیتی طرفین، اقدامات ایران هم در چهارچوب حقوق بین‌الملل دریاهای قابلیت توجیه را دارد هم در چهارچوب اقدام متقابل، لکن در بحث حقوق دریاهای، محل توقیف آنها هنوز هم محل مناقشه می‌-

- Faculty of Law and Political Science (Tehran University), 72, 325-358. (In Persian).
- Habibnouri, A.A., 2022. *Laws of the Seas*, second edition, Nowshahr. (In Persian).
- Heydari, H. 2012. Effects of treaties on third countries as an exception to the rule of relativity of treaties, Accessible at: <http://hahei.blogfa.com/post/7>. (In Persian).
- HuffPost Greece, 28/05/2022. The decision of the defendant against the Greek ships in Iran, Available at: <https://www.huffingtonpost.gr/entry/e-apofase-toe-anakrite-eevoias-pis>. (In Greece).
- HuffPost Greece, 09.052022. A Court sentence cancels the transfer of oil to the Iranian TANKER Lana, Available at: <https://www.naftemporiki.gr/politics/1339705/dikastiki-apofasi-akryronei>. (In Greece).
- Irna, Alslamic Republic of Iran News Agency, 06.05.2022. Al-Mayadeen: Two Greek oil tankers were seized by Iran, accessible at: <https://www.irna.ir/news/84769025/>. (In Persian)
- ITLOS, 2000. THE "CAMOUCO" Case (PANAMA v. FRANCE) List of cases: No. 5, JUDGMENT.

- ITLOS, 2013. The "Arctic Sunrise" Case (Kingdom of The Netherlands V. Russian Federation) List of Cases No. 22. *Order*. DOI: 10.1163/9789004272545_010.
- ITLOS, 2014. The M/V "Virginia G" Case, (Panama/Guinea-Bissau), List of Case, No. 19.
- Karamzadeh, S. and Abedini, A., 2019. Legal analysis of the seizure of the Grace 1 oil tanker in the territorial waters of Gibraltar. *Journal of Oceanography*, 11(41), pp.113-125. DOI: 10.52547/joc.11.41.113. (In Persian).
- Mahmoudi, S. and Rastgo Afkham, A., 2017. Confrontation of America's Freedom of Navigation Program and China's Sovereignty Claims in the South China Sea. *Journal of Legal Studies*, 1(10), pp. 273-304. DOI: 10.22059/JRELS.2021.319294.422. (In Persian).
- Meade, R., 2022a. US seizes Iranian crude from Russian tanker arrested in Greece. Available at: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140913>.
- Meade, R., 2022b. Greece prevaricates over Iran crude seizure as diplomatic storm erupts. Available at: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141163>.
- Mousavifar, S. and Rashidi, M. and Iqbali, K., ۲۰۲۱. Legal analysis of the action of the United States in issuing arrest warrants for Iranian oil tankers carrying gasoline to Venezuela. *Energy Law Studies* 7 (1), pp. 74-59. (In Persian).
- Montazeran, J., 20.05.2019. Iran's military deterrence, the JCPOA and the rules of the international law of the seas, the international legal components of banning the seizure of Iranian oil tankers. Center for Strategic Studies, pp. 1-5. Accessible at: <https://www.css.ir/fa/content/115266>. (In Persian).
- Musazadeh, R., 2009. *Principles of Public International Law*. 16th edition, Tehran. DOI: 964-5997-32-6.1. (In Persian).
- Nordquist, M.H., Nandan, S., and Rosenne, S., 2011. *United Nations Convention on the law of the sea 1982, Volume VII: a commentary* (Vol. 7). Brill.
- PCIJ, Permanent Court of International Justice, 1934. *Oscar Chinn Case (Britain v. Belgium)*, Judgment.
- Reuters, 12.08.2022. Iranian tanker reloads oil confiscated by U.S. in Greece, Available at: <https://www.reuters.com/world/iranian-tanker-reloading-oil-greece-that-was-confiscated-by-us-sources-2022-08-12/>.
- Reuters, 27.05.2022. Iran seizes two Greek tankers amid row over U.S oil grab, Available at: <https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-summons-swiss-envoy-over-us-seizure-iranian-oil-isna-2022-05-27/>.
- Salehi, J., 2018. The approach of the coastal state in the light of international principles and documents in the face of the performance of foreign ships. *J Pub Law Res*, 21(63), pp.239-268. DOI: <https://doi.org/10.22054/qjpl.2018.25665.1631>. (In Persian).
- Salehi, J., 2019. 'Freedom of the High Seas in Conflict with Coastal State Jurisdiction with Reference to "Norstar" Case'. *International Law Review*, 37(63), pp. 283-308. DOI: 10.22066/cilamag.2020.115673.1807. (In Persian).
- Salehi, J. 2020. Coastal State's Criminal Jurisdiction in Foreign Ship Affairs in International Judicial Procedure. *Public Law Studies Quarterly*, 50(4), pp. 1607-1622. DOI: 10.22059/jplsq.2019.266790.1835. (In Persian).
- Salehi, J., 2021. occurrence of crime in open seas; From the application of the criminal jurisdiction of the coastal state to its prohibition in the jurisdiction of the International Court of Law of the Sea. *Journal of Legal Research*, 20(48), pp.37-57. DOI: 10.48300/jlr.2021.276580.1609. (In Persian).
- Sayari, H. Nasri, F. and Seifi, B., 2022. *International Law of Seas and International Waterways*, second edition, Nowshahr. (In Persian)
- Sirfi, S., Mousavi, S.F., and Firozpur, K., 2019. Protection of marine biodiversity in areas outside of national jurisdiction. *Public Law Studies Quarterly*, 50(3), pp. 966-939. DOI: 10.22059/jplsq.2019.287638.2134. (In Persian).
- Seifi, B., 2019. Legitimacy of using unmanned military underwater vehicles from the perspective of international law of the seas. *Defense Policy Magazine*, 28(112), pp. 35-68. DOR:1001,1,10255087,1399,28,4,2,8,20. (In Persian).
- Shaw, M.N. 2014. *International Law of the Seas with a View to Iranian Issues*, translated and

authored by: Ebrahim-Gol, A. and Khosrowshahi, H. Tehran. (In Persian)

Statement of Maritime Ports Organization, 2022.

The seizure of 2 Greek ships/the crews have not been arrested and are in good health. the Ministry of Roads and Urban Development news. Available at: <http://news.mrud.ir/news/110129>. (In Persian).

Souliotis, G., 31.05.2022. Iran – Greek tankers The maneuvers for "Lana" and the reprisals KATHIMERINI, Available at: <https://www.kathimerini.gr/politics/561885457/iran-ellini-ka-dexamenoploia-oi-cheirismo-i-gia-to-la>. (In Greece).

Souliotis, G., 05.06.2022. The unknown background with "Lana", Available at: <https://www.kathimerini.gr/investigations/51893923/to-agnosto-paraskinio-me-to-lana/>. (In Greece).

The United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, UN Doc. A/CONF. 62/122.

Tasnim news agency, 13.05.2022. Ukraine developments, the approval of the sixth package of anti-Russian sanctions by the European Union / Moscow: we will retaliate in case of attack. available at: <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1401/03/13/2721343>. (In Persian).

Zamani, S.G. and Seifi, B., 2021. Oil tankers collision with mines in the Oman Sea (2019) from the perspective of international law. *Iranian Research Letter of International Politics*, 9(1), pp.111-138. DOI: 10.22067/ijp.v9i1.85678. (In Persian).

Ziyaei, S.N, 2013. The Legitimacy of the Unilateral Sanctions of the United States of America against the Islamic Republic of Iran from the Perspective of General International Law. In: A.H. Ranjbarian and S.Q. Zamani, ed. *Iran and Contemporary International Legal Challenges*. Tehran: Shahradasanesh Publishin. Ch.3. DOI: 10.52547/joc.11.41.113. (In Persian).

Ziyaibigdali, M.R., ۲۰۲۲. Mutual detention of Iranian and Greek oil tankers from the perspective of international law, accessible at: <https://www.ekhtabar.com>. (In Persian)

Zupruk, B., 2022. The Legality and Ramifications of High Seas Seizures of Foreign Merchant Vessels for Violating US Sanctions. *Tul. Mar. LJ*, 46.



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



An analysis of the seizure of Greek and Iranian oil tankers from the perspective of international law of the seas

Behzad Seyfi *

Faculty of Management and Maritime Commissioner, Imam Khomeini University of Marine Sciences, Nowshahr, Iran

Corresponding author Email: behzadseyfiii@yahoo.com

Received: 6 February 2023

Revise Date: 7 April 2023

Accepted: 24 April 2023

Abstract

The seizure of ships in different maritime territories is one of the basic challenges of the international law of the seas, which leads to legal disputes between flag and coastal states and sometimes third states. On Tuesday, April 19, 2022, the Greek Coast Guard seized the Russian tanker Pegas/Lana, which was carrying an Iranian oil cargo, in the waters of the Greek island of Oia, due to the violation of US and European Union sanctions against Russia in connection with the attack on Ukraine, and the Iranian oil cargo at the request of American judicial authorities. This action was met with protest by the authorities of the Islamic Republic of Iran, and despite diplomatic efforts to resolve the disputes peacefully, two Greek oil tankers were seized by the Islamic Revolutionary Guard Corps with a court order and a complaint from the owner of the oil tanker Lana. Therefore, the purpose of this brief is to examine these seizures from the perspective of the international law of the seas, and to answer the question, whether the actions of Greece and Iran are legitimate or not from the perspective of the international law of the seas? The research method of this article is descriptive and analytical, and the method of collecting library information is documentary. The findings of the research indicate that the seizure of Iran's oil cargo by Greece and the United States is in contradiction with the peaceful use of the seas and freedom of navigation. Regarding Iran's actions, considering that according to the statements of the Greek Ministry of Foreign Affairs, the location of the seizure of these two oil tankers was in the monitoring zone and the territorial sea of Iran, the Islamic Republic of Iran has jurisdiction and according to the verdict issued by the judicial authorities due to maritime violations. He has seized Greek oil tankers.

Keyword: seizure, oil tanker, Greece, Iran, international law of the seas

Copyrights:

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

