

امکان سنجی توقیف کشتی ها با اقدام متقابل در آب های خلیج فارس از منظر حقوق جزای بین الملل

دکتر رضا فانی

عضو هیئت علمی گروه حقوق دانشگاه شهید مدنی آذربایجان

حامد علیزاده

دانشجوی دکتری حقوق جزا و جرم شناسی دانشگاه آزاد واحد تبریز

چکیده

جابه جایی بار با کشتی یکی از قدیمی ترین و شناخته شده ترین اصول حقوقی حاکم بر محیط های دریای است. این اصل یکی از ارکان حقوق دریاهای را تشکیل و منشاء حقوق بین الملل مدرن می باشد دریا کانال اصلی ارتباط و همکاری بین دول مختلف بوده و بنابراین باید آزاد و چهارچوبی براین اصل حاکم گردد و نباید در انحصار یک دولت و فقط توسط کشوری خاص کنترل گردد اما امروزه در مواردی مشاهده می گردد که دریا بعنوان عاملی برای نشان دادن قدرت و گاه تنش مورد زور آزمایی قرار گرفته و حوزه دریایی خلیج فارس از این امر مستثنا نبوده و توقیف کشتی ها بعضا بدلائل سیاسی اما به بهانه های زیست محیطی و.. واقع می گردد البته از منظر حقوق بین الملل «اقدام متقابل» در عرف کشورها و سازمان های بین المللی و رویه قضایی بین المللی در قبال اعمال متخلفانه بین المللی جایگاه رفیعی دارد هدف از این اقدامات حمایت از خود و الزام دولت مسوول پایبندی به تعهداتش و در صورت ورود ضرر، اجبار به جبران خسارت است به همین سبب اقدام تنبیهی در دریا که در ازای در پیش گرفتن برخی از سیاست ها کشور مقابل صورت می گیرد جایگاهی در حقوق بین الملل ندارد.

واژگان کلیدی: توقیف کشتی، خلیج فارس، اقدام متقابل، حقوق بین الملل

سیستم حمل و نقل دریایی که همیشه در حال توسعه است و بیش از ۸۰ درصد کالاها از طریق دریا ترانزیت می شوند تقریباً ۹۰ درصد تجارت اتحادیه اروپا به عنوان دومین قانون اقتصادی جهان به شدت به حمل و نقل دریایی وابسته است دریانوردی نیروی محرکه توسعه تجارت بین المللی است این بخش بیشترین تجربیات همکاری های بین المللی تجلی می یابد بسیاری از معاهده هایی که بین المللی شدن رودخانه و آب های آزاد را اعلام می کنند قاعده آزادی کشتیرانی را تأیید و همه این اسناد بر آزادی تجارت و رفتار برابر با استفاده کنندگان از آبراه های بین المللی اصرار دارند. اما آیا آزادی دریانوردی می تواند به عنوان یک قاعده کلی، خارج از هر شرط متعارف بر کشورها تحمیل شود. در نظام مقررات جدید دریانوردی با وجود اعمال بعضی محدودیت ها بر مفهوم آزادی دریانوردی، شیوه های اعمال این قوانین به واسطه ورود تجهیزات نوین به این حوزه ها همانند سایر زمینه ها، توسعه و گسترش بیشتری پیدا کرده است فرایند ورود، خروج و عبور کشتی ها از حوزه آب های سرزمینی کشورهای ساحلی و بنادر تسهیل و پدیده ممانعت از آزادی دریاها مشکل سازترین منبع ناامنی برای آزادی تجاری بین المللی کشورها است البته دولت ها می توانند در مقابله با خطرات و تهدیدات موجود در دریاها مانند دزدی دریایی، ماهیگیری غیر قانونی گزارش نشده، تروریسم دریایی و سایر فعالیت های مجرمانه، قلمرو دریایی خود را کنترل کنند و از ناوبری بی ضرر اطمینان حاصل کنند باید درک کرد که جریانات و مبادلات دریایی در نقطه کانونی جهانی شدن قرار دارند و هیچ کشوری قادر نیست کشور دیگر را از این حق محروم نماید ظهور قدرت های جدید در کنار قدرت های سنتی اهمیت جدی به دریاها و اقیانوس ها بخشیده است حفاظت از منافع سیاسی و اقتصادی کشورها و کنترل ناوبری در مناطق استراتژیک برای تعداد زیادی از کشورها به اولویت تبدیل شده است و آمیختگی این منافع با میل به اعمال هژمونی استعماری منجر به منابع جدید تنش و ناامنی دریایی و جستجوی ابزارهای جدید برای تأمین امنیت ناوبری دریایی خود و تسهیل ارتباطات دریایی و منطقه ای تعداد دیگری از کشورها شده است و همچنین درگیری های دریایی به عنوان جنگ های کشور گشایی درک نمی شد بلکه اساساً به عنوان آزمایش های متعدد قدرت و ابزار ارزیابی اقتدار یک ملت در رابطه با سایرین تلقی می گردد. در این مقاله منظور از کشتی که در عنوان نیز بکار برده شده است کشتی، تجاری و باری بوده و منصرف از کشتی جنگی دارد.

با وجود کنوانسیون های حقوق دریاها برای تنظیم روابط دولت ها بر آب های بین المللی، دولت ها تفاسیر گوناگون از قوانین بین المللی در حوزه دریاها و بویژه در حوزه حقوق دریایی دارند که همین امر در توقیف کشتی ها منجر به بروز مسایل عدیده ای از جمله تعارض قوانین و درگیری شدید بین صاحبان کالا و شرکت های کشتیرانی می شود در نتیجه دولت ها بر آن شدند تا این دسته از قواعد ناظر بر توقیف کشتی ها را منسجم و منظم نمایند. حقوق دریا ها یکی از شعبات نوین حقوق بین الملل بوده و عبارت از مجموعه مقرراتی است که دولت ها باید آنها را در روابط دریایی بین المللی خود در مناطق مختلف دریایی رعایت کنند و حقوق دریایی یکی از شاخه های حقوق خصوصی داخلی بویژه حقوق بازرگانی بوده بواسطه نقش پررنگ کشتی ها در روابط تجاری جهانی، توقیف آنها همواره مسئله ای درد سرساز برای مالکان آنها، اجاره کنندگان، دولت ها و همچنین کشتیرانی جهانی می باشد مناطق دریایی شناخته شده در قلمرو حقوق بین الملل دریاها شامل آب های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی، دریای آزاد و فلات قاره می باشد و توقیف کشتی بواسطه انجام اعمال خلاف در زمینه قواعد و مقررات مربوط به هر کدام از این مناطق می باشد و توسط هریک از دولی که مقررات مربوط نسبت به آن صراحت دارد، اعمال می شود تجارت دریایی وابسته به کشتی است که تماماً در حال حرکت و جابه جایی از قلمرو صلاحیتی یک دولت به قلمرو صلاحیتی دولت دیگری می باشد. خلیج فارس بدلیل وجود تنگه هرمز و ورود و خروج کشتی های نفتکش و باری همواره مورد توجه قدرت های بزرگ جهان بوده و در مواردی دولت ها از این امکان بعنوان یک اهرم فشار استفاده می کند که ممکن اقتصاد جهان را بدلیل صادرات نفت با چالش مواجه نماید و کاها بدلیل وجود قدرت های بزرگ و بیگانه محل تسویه حساب قلمداد می شود.

علیرغم اینکه تحقیقات خیلی اندک در خصوص موضوع مذکور صورت گرفته ولی در مقاله پیش رو سعی خواهد گردید اشاره ای به معیار و ضوابط در حقوق جزای بین الملل مورد توجه قرار گیرد و به نتایج پیش رو در اقدامات صورت گرفته در خلیج فارس اشاره گردد.

سوال اصلی: امکان سنجی توقیف کشتی ها در آب های خلیج فارس از منظر حقوق جزای بین الملل دارای مشروعیت می باشد؟

سوالات فرعی:

- 1) توقیف کشتی با عنوان اقدام متقابل در چه صورتی دارای وجه قانونی است؟
 - 2) رفت و آمد از حوزه دریایی با عنوان ورود بی ضرر به چه صورتی قابل تصور می باشد؟
- فرضیه اصلی:** حوزه دریای خلیج فارس همانند سایر آبراه های جهان ممکن است با دلایل قانونی پیش بینی شده در کنوانسیون ها بین المللی و حقوق داخلی موجبات توقیف کشتی یا کشتی ها گردد.

فرضیه های فرعی:

- 1) شرایط اقدام متقابل ظاهرا در عرف بین الملل مد نظر قرار گرفته ولی هر توقیف کشتی را نمی توان با استفاده از اقدام متقابل توجیه نمود.
- 2) ورود بی ضرر کشتی ها ممکن است بصورت عدم آلوده نمودن دریا و به تبع آن اقدامات زیست محیطی صورت گیرد و ضرری به حوزه دریایی کشور ها وارد نسازد.

تعریف واژگان

کلمه توقیف طبق فرهنگ دهخدا به معنی حکم به بازداشتن و نگاه داشتن و ضبط کردن می باشد و توقیف کردن به معنی ضبط کردن، بازداشت کردن حبس کردن و بازداشتن می باشد (دهخدا، ۱۳۷۴، ۱۳۷۷) از نظر کیفری توقیف عبارت است از عمل مادی دستگیر کردن شخص و محروم کردن او از رفت و آمد، در مدت نسبتا کوتاه که معمولا از ۲۴ ساعت تجاوز نمی کند (گلدوزیان، ۱۳۸۵، ۲۲۱)

بی گمان شناخت چيستی یک ماهیت حقوقی در فرایند شناسایی آثار و احکام آن بیشترین نقش را ایفا می کند در ماده ۴۲ قانون دریایی ایران به سال ۱۳۴۳ که بر گرفته از قانون تجارت فرانسه است در ابتدای ماده، کشتی را مال منقول معرفی کرده و از آنجا که کشتی معامله شدنی است میتواند موضوع حقوق مالی قرار بگیرد و همچنین برخی اساتید کشتی را مال منقول مادی شناسایی کرده و نقل آن از محلی به محل دیگر را ممکن دانسته است بدون آنکه به خود یا به محل آن خسارت وارد آورد (جعفری لنگرودی، ۱۳۶۸، ۷۳) چون کارکرد آن جابه جایی از جایی به جایی دیگر است منقولات خود به سه دسته منقول مادی، منقول معنوی و منقول قراردادی تقسیم شده است کشتی جز اموال منقول مادی قرار می گیرد (نجفی اسفاد، ۱۳۸۷، ۳۹)

بند چهارم ماده ۵۲ قانون دریایی ۱۳۴۳ ایران کشتی را اینگونه تعریف کرده است کشتی بوسیله ای اطلاق می شود که در دریا بار حمل می کند این تعریف نه جامع است نه مانع از جمله آن که حمل مسافر را از آن خارج نموده و هر وسیله ای را که بر آب شناور باشد فارغ از اندازه و حجم و میزان بار کشتی نامیده است مانند آنکه بگوید که کشتی فله بر و یا کشتی کانتینربر و یا کشتی نفتکش. نکته دیگر آنکه در این تعریف به دریا بسنده شده است شاید این تعریف برای دستیابی به اهداف مربوط به باربری دریایی مناسب و مفید باشد ولی بدون تردید جامعیت لازم را برای تمامی مباحث و فصول قانون دریایی را نداشته و در نتیجه ناقص و ناکارآمد می باشد (نجفی اسفاد، ۱۳۹۰، ۱۲)

کلیات

امروزه به دلایل متعدد روابط اشخاص با یکدیگر توسعه یافته به فراسوی مرزها کشیده شده است. به تبع این امر، اعمال مجرمانه نیز اشکال نوینی به خود گرفته، بیش از پیش در بردارنده یک یا چند عنصر خارجی است. برای مبارزه با این گونه جرائم، دولت ها تدابیری چند از جمله تعقیب و مجازات مرتکبین آنها را اتخاذ نموده اند. آب های داخلی دارای دو مفهوم حقوقی و جغرافیایی می باشند اما ما تنها به توضیح مفهوم حقوقی آن در این مقاله اکتفا می نماییم که در قسمت ذیل به شما درباره ی آن توضیحات کافی را ارائه می دهیم. بهتر است بدانید از دید حقوقی آبهای داخلی به آبهای اطلاق می شود که میان ساحل یک کشور و خط مبدا دریای سرزمینی واقع گشته است. در نتیجه بنادر، لنگرگاه های مجاور و سواحل یا مصب رودخانه ها ی بزرگی که به دریا می ریزند و به طور کلی تالاب هایی که متصل به دریاها و پشت خط مبدا مستقیم دریای سرزمینی قرار می گیرند در زمره ی آبهای داخلی می باشند. لازم به ذکر است تعریفی که در متون معاهداتی مربوط به حقوق دریاها از آبهای داخلی ذکر شده تقریباً همان تعریف مذکور می باشد

تابعیت کشتی و اصل پرچم

در حمل و نقل دریایی یا حرکت ناوگان تجاری، یک کشتی آب های سرزمینی، آب های آزاد و مناطق دریایی مختلفی را طی می کند که در همه آن ها حاکمیت دولت به شکل الزامی اعمال می شود لذا تشخیص ملیت و مالکیت کشتی وسایل مربوط به آن از اهمیت زیادی برخوردار می شود در تعیین هویت و تابعیت کشتی ها، پرچمی که که بروی آن نصب می شود نشان هویت و تابعیت آن محسوب می شود پرچم تعیین کننده کشور متبوع کشتی است که قوانین و اصول حقوقی آن بر اعمال و رفتار افراد درون کشتی و وضعیت آن حکومت می کند. ملیت کشتی رابطه حقوقی دایمی بین کشتی و کشوری است که پرچم آن برافراشته است پرچم را می توان نماد خارجی این ملیت دانست، ثبت کشتی عملی است که بموجب آن کشتی در فهرست ملی کشتی ها به ثبت می رسد در اصل، این سه مفهوم یعنی ملیت، ثبت و حق برافراشتن پرچم ملی، همپوشانی نداشتند.

موارد مشروعیت توقیف کشتی

در چند سال اخیر جهان شاهد چندین اقدام غیر قانونی برخی کشور ها در توقیف نفتکش های ایرانی در جبل الطارق، یونان و خلیج فارس و حتی دزدی محموله آن ها بوده است نفتکش های ایرانی البته در هر سه مورد توقیف نفتکش های ایرانی و دزدی محموله آن ها برای اعمال فشارهای سیاسی بین المللی و اقتصادی بر ایران با نداشتن مجوز حقوقی توقیف کشتی های ایران انجام شده است چرا که با اجرای توافقنامه برجام و تصویب قطعنامه ۲۲۳۱ تمامی قطعنامه ی تحریمی شورای امنیت علیه صنعت کشتیرانی ایران لغو شدند و متعاقب آن هیچ کشوری، مجوز حقوقی توقیف و بازرسی کشتی ها متعلق به ایران را نداشت مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ دریاها، آزادی تجارت و کشتی رانی بین المللی را پیش بینی کرده و تصریح داشته که هیچ کشوری حق تعرض به کشتی ها در آب های بین المللی را ندارد، اصولاً اساس حفظ نظم در دریای آزاد بر عهده کشور صاحب پرچم قرار داده شده است کشور صاحب پرچم موظف است نه تنها قواعد و مقررات حقوق بین الملل را در آب های آزاد اعمال کند قواعد حقوق بین الملل عرفی در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، فقط به کشور صاحب پرچم در آب های آزاد حق توقیف و بازرسی کشتی های تحت پرچم خودش را اعطا کرده است و خارج از موارد که حقوق بین الملل مشخص کرده است کشتی ها در دریای آزاد تابع هیچ قدرتی نیستند مگر قدرت کشوری که پرچم آن را برافراشته اند.

در امور مدنی در محدوده منطقه انحصاری و اقتصادی، دولت ساحلی صلاحیت مداخله و رسیدگی را نداشته و در امور جزایی و کیفری صلاحیت با دولت صاحب پرچم می باشد اما اگر از کشتی خطای بارزی سرزند مانند آلودگی شدید و یا آلودگی عمدی محیط زیست، نیروهای انتظامی دولت ساحلی حق مداخله داشته و می توانند کشتی متخلف را توقیف و به موجب قوانین خود جریمه نمایند (طلایی، ۱۳۹۰، ۱۴۴)

مفهوم آزادی سریع در حقوق داخلی ایران

آزادی کشتی زمانی مفهوم پیدا می‌نماید که آن کشتی به نوعی در توقیف دولت ساحلی بوده و در جریان رسیدگی به پرونده اتهامی قرار داشته باشد. در این صورت آزادی کشتی در مقابل دریافت وثیقه مطرح می‌گردد. با توجه به قوانین مختلف و سیری در حقوق داخلی ایران، دولت ج.ا.ایران حق توقیف کشتی‌های خارجی و رسیدگی به موارد اتهامی را در موارد عدیده‌ای دارد. این موارد عبارتند از:

- مبادرت به صید آبیان بدون کسب پروانه معتبر در آبهای تحت صلاحیت ج.ا.ایران (ماده 6 قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی ج.ا.ایران مصوب شهریور 1374)
- مبادرت به صید صنعتی در داخل آبهای ساحلی ج.ا.ایران (ماده 10 قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی ج.ا.ایران مصوب شهریور 1374)
- مبادرت به حمل و استفاده از ابزار و ادوات صیادی غیرمجاز (ماده 12 قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی ج.ا.ایران مصوب شهریور 1374)
- مبادرت به صید، توسط شناورهای صیادی خارجی بدون مجوز و موافقت دولت ج.ا.ایران (ماده 13 قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی ج.ا.ایران مصوب شهریور 1374)
- عدم رعایت قانون دریایی ایران مصوب سال 1343 و اختلافات ناشی از آن از جمله ثبت کشتی و یا عدم رعایت حقوق ممتاز
- ارتکاب جرم در کشتی‌های در حال عبور بی‌ضرر از دریای 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 روانگردان و یا در صورت تقاضای فرمانده کشتی، نماینده دیپلماتیک یا کنسولی دولت صاحب پرچم (ماده 10 قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران مصوب سال 1372)
- به منظور اجرای قرار تأمین یا اجرای حکم نسبت به کشتی‌های در حال عبور بی‌ضرر (ماده 11 قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران مصوب سال 1372)
- به منظور جلوگیری از نقض قوانین مالی، گمرکی، بهداشتی، مهاجرتی، زیست محیطی و امنیتی در منطقه نظارت ایران (ماده 13 قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران مصوب سال 1372)
- به منظور اعمال صلاحیت‌های کیفری و مدنی درباره متخلفین از مقررات منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره ایران (ماده 20 قانون مناطق دریایی ج.ا.ایران مصوب سال 1372)
- مبادرات 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 آبیان یا به خطر افتادن محیط زیست آنان شود. (بند د ماده 13 قانون شکار و صید مصوب سال 1346). در همین رابطه رأی شعبه سوم دادگاه عمومی تهران در تاریخ 79/5/12 درخور توجه است که به‌طور خلاصه بدین قرار است: «یک کشتی روسی حامل تعدادی کانتینر مواد شیمیایی از مبدأ کشور پرتغال به مقصد عربستان در آبهای جنوب جزیره لاوان در حرکت بوده که بر اثر انفجار یک کانتینر و ایجاد حریق در دریا غرق شد. چون مواد شیمیایی موجب تغییر اکولوژی طبیعی آب و مسموم نمودن آبیان و از بین رفتن تعداد زیادی از منابع شیلاتی در منطقه گردید، موضوع با شکایت سازمان بنادر و کشتیرانی ج.ا.ایران و سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت جهاد به طرفیت شرکت سهامی کشتیرانی شمال روسیه در دادگاه پیگیری گردید و دادگاه نیز با بررسی اسناد و مدارک، خوانده را محکوم به پرداخت خسارت نمود.» (پورنوری، 1383، 185)

با وجود خط ساحلی بسیار پهناور در جنوب ایران، ایران در زمینه قانونگذاری قواعد دریایی پیشرفت چشمگیری نداشته است در توقیف کشتی ها عموماً با حکم دادگاه بخشی که کشتی متخلف در بندر آن وارد شده آغاز خواهد شد دعاوی دریایی منجر به توقیف در قانون ایران احصا نشده اند و لیکن حقوق ممتاز در ارتباط با دعاوی دریایی خاصی به رسمیت شناخته شده اند همچنین ایران قواعدی در ارتباط با توقیف ناموجه و ناعادلانه کشتی ها داشته که آنرا برای حمایت از حقوق مالکان کشتی به اجرا می گذارد آنچه از توقیف کشتی ها در قواعد و مقررات ایران به چشم می خورد می توان قوانین ذیل را نام برد.

با امان نظر به موارد فوق، توجه به این موضوع ضروری است که آیا در حقوق داخلی ایران نیز همچون کنوانسیون 1982، برای کشتی های متخلفی که در توقیف به سر می برند، آزادی سریع مفهوم پیدا می کند؟ بند 1 ماده 79 قانون دریایی ایران مصوب سال 1343 می گوید: هنگامی که کشتی یا هر کشتی و یا هر مال دیگر متعلق به مالک در قلمرو ایران توقیف شده است و مالک برای احتراز از توقیف، تضمین یا تأمین دیگر داده است، دادگاه یا هر مرجع صلاحیتدار دیگر می تواند به رفع توقیف از کشتی یا از مال دیگر و یا به فک تأمین دستور لازم را صادر نماید.

از منظر نخست، توقیف اقدامی حفاظتی — تأمینی است و پیش از اینکه ماهیت دعوا در دادگاه رسیدگی شود، درخواست می گردد. هدف از این اقدام حفظ و تأمین خواسته در بدو امر است تا پس از اتمام رسیدگی ماهوی و صدور رأی، دست محکوم له از اضرار اجرایی خالی نماند. از منظر دوم، در برخی نظام های حقوقی وقتی کشتی در بندری توقیف می شود، کشور توقیف کننده، به صرف توقیف، صلاحیت رسیدگی به ماهیت پرونده را هم پیدا می کند، حتی اگر مبنای اختلاف قراردادی باشد که مرجع حل اختلاف آن داور است. از منظر سوم، توقیف کشتی تضمینی است برای پرداخت دین؛ از این رو تضمین دیگری را میتوان جانشین خود کشتی کرد. اما «ضبط» شیوه اجرای رأی است که در آن دارایی های بدهکار مانند کشتی یا کشتیهایش، بدون توجه به ماهیت دعوا، اعم از دریایی یا غیردریایی، همه ضبط می شوند (Berlingiei, 2011, 141).

اهمیت توقیف کشتی

از نظر توقیف کننده، توقیف، چه قضایی چه اداری، استفاده از حقی است که به موجب قانون یا عرف حاکم بر کشتیرانی به وی داده می شود و به واسطه آن منافع در معرض خطر خود را نجات میدهد یا منافع از دست رفته اش را بازمیابد (زواره طباطبایی، ۱۳۷۸، ۹). از طرف دیگر، توقیف کشتی موجب بروز مشکلات عدیده ای برای مالک آن میشود؛ به همین دلیل مالکان همواره در پی آن اند که تا حد ممکن از توقیف کشتیشان جلوگیری کرده و در صورت توقیف، در اسرع وقت آن را از توقیف خارج کنند. عمده ترین این مشکلات عبارت اند از: اختلال در برنامه سفری کشتی، از دست دادن کرایه، پرداخت هزینه های ثابت ۴ کشتی و اضافه شدن هزینه بندری ۵۰ علاوه بر این، به اعتبار و حسن شهرت مالک لطمه وارد میشود، چون نام کشتیهایی که به دستور مقامات بندری توقیف میشوند اعلام میشود و این کشتیها در بنادر بعدی بیشتر مورد توجه بازرسان قرار میگیرند و بیشتر کنترل می شوند؛ گاهی حتی از ورود مجدد آنها جلوگیری میشود.

تاکنون دو معاهده بین المللی با هدف ایجاد هماهنگی بین رویه کشورهای مختلف در برخورد با توقیف کشتی ها منعقد شده است، همان طور که از عنوان انگلیسی معاهدات و مفاد آنها مشخص است، هر دو کنوانسیون به توقیف قضایی کشتی می پردازند. اولین تلاش جامعه جهانی برای یکنواخت کردن مقررات مربوط به توقیف کشتی دریایما در سال ۱۹۵۲ به ثمر نشست متن کنوانسیون به تأیید دولت های شرکت کننده رسید (زواره طباطبایی، ۱۳۷۸، ۸۱) و با الحاق تعداد لازم کشورها، از ۲۴ فوریه ۱۹۵۶ لازم الاجرا شد.

در ماده ۱ این کنوانسیون هفده مصداق دعوای دریایی برشمرده شده است و در سایر مواد توضیح می دهد که چگونه می توان کشتی را برای هر دعوای دریایی توقیف کرد. ارائه فهرستی بسته در کنوانسیون بدین معنی تفسیر شد که چنانچه دعوایی خارج از این هفده مورد مطرح شود، دیگر دعوای دریایی نخواهد بود و خواهان نمی تواند با استناد به آن دعوا تقاضای توقیف کشتی را کند.

ایالات متحده آمریکا در جولای ۲۰۲۰، از طریق صدور قرار توقیف محموله نفت کش های ایرانی در حال حرکت به ونزوئلا، در پی ایجاد اختلال در روابط اقتصادی- تجاری ایران با ونزوئلا برآمد. مبنای صدور این تصمیم، ادعای ارتباط میان درآمد حاصل

از بخش انرژی ایران در فعالیت های سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و وابستگی برخی شرکت های نفتی به این نهاد اعلام شد که آمریکا پیش تر، آن را به ادعای تروریستی بودن، در فهرست تحریم های خود قرار داده بود. به دلیل اهمیت این موضوع در منافع ملی کشورمان وضعیت حقوقی صدور قرار توقیف محموله های نفتی ایران توسط آمریکا از منظر حقوق بین الملل پرسش اصلی این نوشتار است. نتایج حاصل از مطالعات توصیفی- تحلیلی نگارندگان مؤید آن است که مبنای این اقدام مغایر با اصول بنیادین حقوق بین الملل بوده و توقیف محموله های نفتی و ممانعت از حرکت آزادانه کشتیها در تعارض با قواعد حقوق دریاهای، مصونیت دولت ها و نیز قواعد حقوق بشری است

توقیف کشتی با تخلف محیط زیست دریایی

در کنوانسیون توقیف ۵۲، حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی لحاظ نشده بود. اما به مرور و با پیرنگ تر شدن جنبه های محیط زیستی در زندگی روزمره، توجه جامعه بین المللی به این موضوع جلب شد؛ این تغییر زاویه دید و نوع نگرش در متن کنوانسیون توقیف ۹۹ به خوبی دیده می شود. ماده ۱ این کنوانسیون در دو مورد حفاظت و حمایت از محیط زیست را مدنظر قرار داده است که عبارت اند از: بند «ج» مربوط به نجات دریایی و بند «د» مربوط به حفاظت از محیط زیست دریایی.

نجات دریایی

در بند «ج» ماده ۱ کنوانسیون توقیف ۵۲ فقط به کلمه نجات اشاره شده بود. نجات از دیرباز به عملیاتی گفته می شد که برای نجات کشتی های در معرض خطر جدی و افراد و اشیای داخل آن صورت می گرفت. اجرت نجات در صورتی به نجات دهنده پرداخت میشد که عملیات موفقیت آمیز بود، وگرنه هیچ مبلغی پرداخت نمی شد و در هیچ مورد مبلغ پرداختی بیش از ارزش اشیای نجات یافته نبود (صدیق، ۱۳۹۵، ۱۶۵).

محیط زیست دریایی

خسارت یا تهدید ورود خسارت ناشی از کشتی به محیط زیست، خط ساحلی یا منافع مرتبط، اقدامات به عمل آمده به منظور پیشگیری، تقلیل یا رفع چنین خسارتی، پرداخت غرامت برای چنین خسارتی، هزینه های اقدامات متعارفی که به منظور بازسازی محیط زیست انجام شده یا قرار است انجام شود، ضرر و زیانی که عملاً در رابطه با چنین خسارتی به اشخاص ثالث وارد شده یا ممکن است وارد شود و خسارت، هزینه ها یا ضرر و زیان با ماهیت مشابه مواردی که در همین بند عنوان شد.

مقامات دولت صاحب بندر می توانند حکم به بازرسی کشتی ها بدهند. این بازرسی شامل بازرسی فنی کشتی و بررسی مدارک و گواهینامه های کشتی خواهد بود. با ظهور پدیده پرچم های مصلحتی که بعدها با نام ثبت آزاد به آنها اعتبار بخشیده شد، کشورها تمایل پیدا کردند، برای فرار از مالیات و نظارت های قانونی و فنی سختگیرانه دولت های خود، کشتی های خود را در کشورهایی ثبت کنند که هیچ گونه علقه ی واقعی بین آنها وجود نداشت. این کشورها معمولاً قواعد فنی و نظارتی سختگیرانه ای ندارند و بر کشتی ها هم نظارتی نمی کنند بنابراین ناوبری کشتی تحت پرچم مصلحتی ساده تر و ارزان تر از تحت پرچم ملی است و به همین دلیل مالکان کشتی تمایل دارند کشتی هایشان را در این کشورها ثبت کنند. در نتیجه دولتی که پرچم آن افراشته می شود بر کشتی ها نظارت کافی مطابق با مقررات کنوانسیون های بین المللی نخواهد داشت. تحقیقات نشان داده است که سوانح دریایی برای کشتی های با پرچم مصلحتی به مراتب بیشتر از کشتیهای با پرچم ملی اتفاق میافتد

(Mandaraka-Sheppard, ۲۰۰۲، ۲۸۷) شاید به همین دلیل در کنوانسیون حقوق دریاهای و سایر کنوانسیون های مهم دریایی بر کنترل و نظارت دولت های ساحلی یا دولت صاحب بندر تأکید شده است قابلیت دریانوردی یعنی کشتی ایمنی کافی برای مواجه شدن با حوادث و خطرهای دریایی داشته باشد؛ علاوه بر بدنه سالم، باید خدمه مورد نیاز و مسلط بر کار خود، سوخت و سایر موارد لازم برای تکمیل سفرش را داشته باشد. کلیه تجهیزات باید درست کار کنند و اگر بار حمل می کند، امکانات و تجهیزات لازم برای حمل بار را داشته باشد (Sullivan, ۱۹۹۲، ۴۰۳)

آنچه همه در موردش توافق دارند، صلاحیت دولت صاحب بندر در بازرسی و کنترل کشتی است تا مطمئن شود مالک کشتی الزامات کنوانسیون های بین المللی برای دریانوردی ایمن، سالم و بدون ورود صدمه به محیط زیست را در نظر گرفته است.

شرکت هایی که نتوانند گواهینامه های مذکور را تهیه کنند با توقیف کشتی هایشان در بنادر جهان مواجه خواهند شد. هدف از این تعهد رسیدن به این اعتماد است که نیازهای ایمنی و عدم آلودگی محیط زیست لحاظ می شود. در تمامی مراحل خدمات و عملیات حداقل سیستم ایمنی برنامه ریزی و اجرا می شود. تکنیک های کلی مربوط به ایمنی و جلوگیری از آلودگی محیط زیست نیز به اجرا در می آید. (Chauvel, ۱۹۹۷, 120)

بر این اساس، این مقاله در جست و جوی پاسخ به این پرسش اصلی برآمده است که اقدام دادگاه داخلی آمریکا در صدور قرار توقیف علیه نفت کش های ایرانی حامل بنزین به ونزوئلا در جولای ۲۰۲۰ از منظر اصول و قواعد حقوق بین الملل چگونه ارزیابی می شود؟ در مقام پاسخ، فرضیه این پژوهش مبتنی بر آن است که این اقدام دادگاه آمریکایی، نه تنها نمودی از توسعه یک جانبه گرایی ایالات متحده آمریکاست که می تواند در مغایرت با بنیان نظام حقوقی بین المللی قرار گیرد، بلکه از بعد قواعد حقوق بین الملل درباره حقوق دریاهای، حقوق بشر و نیز مصونیت های در نظر گرفته برای دولت ها نیز شایسته تأمل است. در راستای پاسخ به این پرسش و ارزیابی فرضیه مطروحه، پژوهش پیش رو بر مبنای ارزیابی اقدام دادگاه آمریکا در صدور قرار توقیف این نفت کش ها با توجه به اصول و قواعد مربوطه در حقوق بین الملل ساختار بندی شده است. به این ترتیب، این نوشتار ضمن بررسی میزان تطابق این اقدام با اهداف و اصول منشور ملل متحد، آثار برآمده از صدور و یا اجرای قرار توقیف نفت کش ها را با برخی قواعد حقوق دریاهای، مصونیت دولت ها و میزان تطابق آن با تعهدات دولت ها در نظام بین المللی حقوق بشر بررسی خواهد کرد.

توقیف کشتی بعد از سند برجام

کشور آمریکا، از نخستین سال های پس از انقلاب شکوهمند اسلامی با حربه تحریم سعی در تحمیل سیاست های خود بر کشور ایران داشته، به ویژه پس از خروج از برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) در نوامبر ۲۰۱۸، از راه های مختلف، از جمله تلاش برای ممانعت از پایان تحریم تسلیحاتی ایران، اقدام در راستای بازگرداندن مجدد تحریم های شورای امنیت و وضع و اعمال شدیدترین تحریم های یک جانبه، در پی اعمال سیاست فشار حداکثری بر دولت و جامعه ایران برآمده است. اقدام دادگاه ناحیه کلمبیای ایالات متحده در صدور قرار توقیف نفت کش های ایرانی در دوم جولای ۲۰۲۰، یکی دیگر از اقدامات قابل بحث دولت ایالات متحده است. دادگاه مزبور در قرار صادره مدعی است منافع حاصل از صنعت نفت و انرژی ایران، در تأمین مالی فعالیت های سپاه پاسداران، به ویژه نیروهای قدس، نقش دارد. با توجه به این که آمریکا پیش از این، سپاه پاسداران انقلاب اسلامی ایران را سازمانی تروریستی به شمار آورده و اشخاص، اموال و شرکت های تابعه اصلی و فرعی آن را در فهرست تحریم های خود قرار داده بود، در قرار صادره نیز سعی در اثبات آن دارد که این کشتی ها از سوی شرکت های تحت نظر سپاه پاسداران به خدمت گرفته شده اند و سود حاصل از این تبادلات تجاری، صرف اقدامات ادعایی این سازمان علیه آمریکا، اشخاص آمریکایی و اموال آنها می شود

تا پیش از پذیرش سند برجام، تحریم کشتی رانی، به معنای امکان بازرسی و توقیف کشتی های مظنون ایرانی و یا ممانعت از حرکت آزادانه آنها، ضمن قطعنامه های شورای امنیت و به تبع آن در قوانین تحریمی اتحادیه اروپا و سایر کشورها، از جمله آمریکا، وجود داشت (ر.ک، ضیایی و رشیدی، ۱۳۹۵). اما به موجب این سند، بخش زیادی از تحریم های شورای امنیت و دیگر نهادها و کشورها در زمینه کشتی رانی برطرف شد بدیهی است آنچه در این برهه زمانی تحت عنوان تحریم های اقتصادی و از جمله تحریم بر صادرات نفت و یا تحریم تردد کشتی ها بر جمهوری اسلامی ایران اعمال می شود، نه در راستای تحریم های شورای امنیت سازمان ملل متحد، بلکه نوعی اقدام یک جانبه از سوی ایالات متحده آمریکاست که هدف از وضع و اعمال آنها، نه استقرار صلح و امنیت بین المللی، بلکه انگیزه های سیاسی و تحمیل سیاست های خود بر ایران است. درباره میزان مشروعیت قانونی این گونه اقدامات تحریمی، میان دولت ها بحث و اختلاف نظرهای زیادی مطرح شده است (رشیدی، ۱۳۹۵، ۱۲۴). چنانکه طرفداران اعمال تحریم های یک جانبه، عمدتاً برای توجیه عمل خود به اصل حاکمیت دولت ها در آزادی برقراری یا قطع همکاری اقتصادی استناد می کنند؛ در مقابل، این اصل از طرف مخالفان تحریم های یک جانبه نیز برای اثبات نامشروع بودن این تحریم ها به کار گرفته می شود و چنین استدلال می گردد که دولت هدف تحریم نیز دارای حاکمیت است و از این جهت قدرت

انحصاری تنظیم روابط اقتصادی خویش را بدون دخالت فشار خارجی داراست (حبیبی مجنده ، ۱۳۹۲، ۸۴۸). در واقع ، مخالفان تحمیل تحریم های یک جانبه با رویکردی دیگر به اصل حاکمیت ، وضع تحریم ها را مغایر با آن می دانند. «از اصل حاکمیت، اصل عدم مداخله منبث می گردد» (حکمتی ، ۱۳۹۳: ۱۰۴). این اصل ، به عنوان یک حق، مورد اجماع حقوقی میان دولت ها قرار دارد (ظریف و میرزایی ، ۱۳۷۶: ۹۷) و در اسناد مختلف بین المللی، از جمله منشور حقوق و تکالیف اقتصادی دولت ها و اعلامیه غیرمجاز بودن مداخله در امور داخلی دولت ها و حمایت از استقلال و حاکمیت آنها مورد تأکید قرار گرفته است.

آزادی دریانوردی در دریاهای آزاد که ذاتی این منطقه دریایی است، ایجاب می کند هیچ کشوری حق اعمال حاکمیت بر این منطقه را نداشته باشد. اگر کشتی ها، به عنوان مهم ترین وسایل اجرای اصل آزادی دریانوردی، تحت صلاحیت دولتی به غیر از دولت صاحب پرچم قرار گیرند، این آزادی، خیالی بیش نخواهد بود. چنانکه دیوان دایمی دادگستری بین المللی به درستی در قضیه کشتی لوتوس، این موضوع را مطرح ساخت که به جز در برخی موارد استثنایی شناخته شده در حقوق بین الملل، کشتی ها در دریای آزاد، تحت صلاحیت هیچ اقتداری به جز کشور صاحب پرچم قرار نمی گیرند. (PCIJ، 1927، ۲۵)

قابلیت توقیف کشتی ها در دریای آزاد، استثنایی بر اصل آزادی دریانوردی بوده و از این رو لازم است به طریقی مضیق تفسیر شود. بر این اساس ، مطابق با قواعد حقوق دریاها، عمل بازرسی و نیز توقیف در دریای آزاد توسط سایر کشورها، تنها توسط کشتی های نظامی آنها و صرفاً زمانی می تواند انجام شود که دلایل معقولی برای توقیف یا بازرسی وجود داشته باشد (کرم زاده و عابدینی ، ۱۳۹۹، ۱۱۵). به سخن دیگر، قابلیت بازرسی و توقیف کشتی های خارجی توسط دولتی جز دولت صاحب پرچم ، بر مبنای قواعد کنوانسیون حقوق دریاها و نیز عرف بین المللی، ناظر بر وضعیت هایی است که یک کشتی، مظنون به تجارت برده، دزدی دریایی، قاچاق غیرقانونی مواد مخدر و روان گردان، پخش امواج رادیویی غیرمجاز و یا کشتی بدون تابعیت یا با پرچم تقلبی باشد. مورد دیگر، زمانی است که یک کشتی با مبدأ حرکت از مناطق دریایی یک کشور خاص با نقض قواعد آن کشور ساحلی در آب های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه نظارت یا منطقه انحصاری اقتصادی آن، تحت تعقیب فوری کشتی های کشور ساحلی قرار گرفته باشد. جز در موارد یادشده، توقیف و بازرسی کشتی ها در دریای آزاد باید پس از اخذ رضایت دولت صاحب پرچم انجام شود (کرم زاده و عابدینی ، ۱۳۹۹، ۱۱۶). رویه قضایی دیوان بین المللی حقوق دریاها (ایتلوس) نیز در قضیه مطروحه توسط پاناما علیه ایتالیا به درستی مؤید این واقعیت است که «هرگونه مداخله در امر دریانوردی کشتی های خارجی و یا هرگونه اعمال صلاحیت بر این کشتی ها در دریای آزاد، ناقض اصل آزادی دریانوردی بوده؛ مگر آن که توسط کنوانسیون حقوق دریاها یا دیگر معاهدات بین المللی قابل توجیه باشد.

حتی دیوان در این قضیه بر این باور است که نه تنها مداخله فیزیکی، مثل اقدام به توقیف ، موجب نقض آزادی دریانوردی می شود، بلکه هر عملی که فعالیت های یک کشتی را در دریای آزاد تحت صلاحیت کشوری غیر از کشور صاحب پرچم قرار دهد، به غیر از موارد استثنایی مطروحه در کنوانسیون یا دیگر معاهدات بین المللی ، می تواند ناقض اصل آزادی دریانوردی قرار گیرد (ITLOS، 2019، 222)

قانون دریای انگلیس

توقیف کشتی در طی سال ها در احکام دادگاه های دریای انگلستان توسعه یافته است انگلستان به واسطه قدمت قانون دریایی اش تاثیر بسزایی بر توقیف در کشورها کمین لا خصوصاً مستعمرات خویش گذارده است بلکه در قوانین بین المللی نیز تاثیر گذار بوده خصلت مهم و ویژه قواعد توقیف در انگلستان، محدود بودن توقیف به لیست از دعاوی دریایی است

از گذشته های دور کامن لانقشی قابل توجه در گسترش و تحول حقوق دریایی از جمله قواعد حقوق ممتاز دریایی داشته است برای مثال در قلمرو حق مدنی، حقوق ممتاز، صرفاً براساس روابط قراردادی ایجاد می شد اما کامن لا، این گستره محدود را به حقوق ممتاز ناشی از حوادث زیانبار دریایی توسعه داد. روند رو به رشد تجارت بین المللی و افزایش حجم مبادلات دو جانبه ایران با کشورهای دنیا و میزان ورود و خروج کالا به بنادر ایران از طریق دریا بصورت قابل ملاحظه ای افزایش یافته و الزام ارتقا صنعت حمل و نقل دریایی از طریق توسعه سازمان بنادر و کشتیرانی و ایجاد شرکت های کشتیرانی ملی به نحوی جدی در دستگاه ذیربط

احساس و به مرحله تصمیم گیری و اجرا گذاشته شود افزایش تردد کشتی ها و رشد حمل و نقل دریایی در منطقه طبیعتا باعث بروز خسارات و حوادث احتمالی دریایی گردید و نیاز به یک سیستم مستقل و مدون حقوق دریایی را در کشور کاملاً ملموس نمود که در نهایت دولت وقت ایران در راستای حفظ منافع حقوقی و اقتصادی تجار و شرکت های کشتیرانی، ترغیب و ناگزیر به پیگیری و تدوین قانون دریایی ایران شد (کیومرثی، ۱۳۹۶، ۱۳۵).

امکان سنجی اقدامات متقابل در توقیف کشتی های تجاری

البته پیرو ماده ۲۲ از پیش نویس طرح مسؤولیت بین المللی، دولت ها همیشه با وصف یک عمل متقابل و توجیه نمودن طبق آن وصف متخلفانه بودن آن زایل می شود و ماده ۴۹ پیش نویس مذکور بیان می کند که اقدام های متقابل می تواند توسط یک کشور آسیب دیده علیه دولت دیگری که مسؤول یک عمل غیر قانونی بین المللی است اتخاذ شود توقیف کشتی ها که از این حقوق برخوردار است از نظر حقوق بین الملل غیر قانونی است ولی دولت ها می توانند قوانین و مقررات مربوط به عبور بی ضرر یا عبور ترانزیتی را درجه نخست با توجه به مسائلی مانند ایمنی دریانوردی، حفاظت از منابع زنده و حفاظت از محیط زیست اتخاذ کنند. محدوده دریای سرزمینی براساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها حداکثر دوازده مایل دریایی (هر مایل حدود ۱۸۵۲ متر است) از خط مبدا دریا است. خط مبدا پایین ترین حد جزر دریا است قاعده تعیین حداکثر دوازده مایل به عنوان دریای سرزمینی در حال حاضر به عنوان قاعده حقوق بین الملل عرفی پذیرفته شده است (هاشمی، ۱۳۹۱، ۱۸۷).

صبح روز دوشنبه ۱۵ دی ماه ۹۹ یک فروند تانکر ویژه حامل ۷۲۰۰ تن مواد شیمیایی و نفتی فله، با نام HANKUK CHEMI دارای پرچم کره جنوبی که از بندر الجبیل عربستان به سمت فجیره امارات و در آب های تنگه هرمز در حال حرکت بود، توسط نیروی دریایی سپاه پاسداران توقیف گردید. نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در بیانیه ای علت توقیف این شناور را به درخواست سازمان بنادر و دریانوردی و با حکم دادستانی استان هرمزگان، بیان داشت. اسماعیل مکی زاده معاون دریایی بنادر و دریانوردی استان هرمزگان نیز در تشریح جزئیات توقیف این نفت کش اظهار داشت که این نفت کش در فاصله ۱۱ مایلی جزیره تنب بزرگ، اقدام به ایجاد آلودگی دریایی نموده است و یگان عبوری گشت نیروی دریایی سپاه متوجه این تخلف شده و به این کشتی اخطار داد اما شناور مذکور بدون توجه به اخطارها؛ به مسیر خود ادامه داد. لذا این شناور به دستور مرجع قضایی استان و توسط نیروی دریایی سپاه؛ توقیف و برای سیر مراحل قانونی و بررسی های لازم، به سمت لنگرگاه بندرعباس هدایت شده است. در مقابل وزارت خارجه کره جنوبی در بیانیه ای در ارتباط با توقیف نفت کش این کشور در آب های خلیج فارس، خواستار آزادی فوری آن گردید.

با نظر به اینکه علت توقیف این نفت کش ایجاد آلودگی زیست محیطی عنوان شده است اما برخی گمانه زنی ها حکایت از این دارد که این اقدام ایران، به دلایل سیاسی از جمله بلوکه شدن پول های خود در کره جنوبی، انجام گرفته است. با این حال، سؤال مطرح اینجاست که توقیف تانکر کره جنوبی توسط ایران بر چه مبنا و دلایلی صورت گرفته است. برای پاسخ به این سؤال به قوانین مربوطه به حقوق بین الملل دریاها از جمله کنوانسیون مارپل در خصوص جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها و نیز قاعده نقض عبور بی ضرر در تنگه های بین المللی اشاره می نمایم.

بر مبنای قواعد عرفی و معاهداتی دریایی، کشورهای ساحلی صلاحیت تعیین مناطق دریایی خود را با توجه به استانداردهای کنوانسیون دارا می باشند. با عنایت به اینکه هر کشور می تواند تا ۱۲ مایل از خط مبدا به تعیین دریای سرزمینی، برای خود اقدام کند و مطابق ماده ۱۲۱ کنوانسیون حقوق دریاها که جزایر دور از ساحل را مستحق برخورداری از مناطق دریایی مستقل دانسته، بر اساس قوانین و مقررات داخلی کشور، جزیره تنب بزرگ تحت حاکمیت ایران قرار دارد و آب های اطراف آن تا ۱۲ مایل، دریای سرزمینی کشور ایران محسوب می شود. بنابراین نفت کش کره ای در حال عبور از این منطقه دریایی (در فاصله ۱۱ مایلی تنب بزرگ) توقیف گشته است.

رژیم حاکم بر عبور کشتی های خارجی در دریای سرزمینی، عبور بی ضرر است. یعنی کشتی های خارجی می توانند به صورت مستمر، بی وقفه و سریع از دریای سرزمینی سایر کشورها عبور کرده و دولت ساحلی نمی تواند مادامی که عبور، بی ضرر است اقدام به توقیف یا بازرسی آن کشتی نماید. عبور، زمانی بی ضرر است که مخل صلح، نظم عمومی و امنیت کشور ساحلی نباشد. اما زمانی که یک

کشتی، فعالیت‌های مصرح در ماده 19 کنوانسیون حقوق دریاهای را انجام دهد، عبور از حالت بی‌ضرر خارج می‌شود. یکی از این موارد، اقدام به آلودگی جدی و عمدی زیست محیطی است. به عبارت دیگر، در این فرض، کشور ساحلی می‌تواند از عبور کشتی خارجی، جلوگیری نماید. زیرا به موجب ماده 21 این کنوانسیون، کشور ساحلی می‌تواند در منطقه دریای سرزمینی قوانینی را در خصوص حفاظت از محیط زیست و پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی وضع نماید و کشتی‌های خارجی در حال عبور بی‌ضرر از این دریا مکلف به اجرای این مقررات هستند. در نتیجه، نفت‌کش کره‌ای مکلف بوده در حین عبور از دریای سرزمینی ایران به قواعد و استانداردهای زیست محیطی که کشور ایران وضع کرده‌است، پایبند باشد.

اگرچه اعمال صلاحیت قضایی کیفری و مدنی بر کشتی‌های خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی با کشور صاحب پرچم کشتی است اما در بعد کیفری، در صورتی که آثار جرم به ساحل سرایت کرده و آرامش، امنیت و نظم عمومی ساحل را برهم زند، کشور ساحلی امکان اعمال صلاحیت داشته و در زمینه دعاوی مدنی نیز، به موجب قاعده مقرر در ماده 28 کنوانسیون، در صورتی که تعهدات قراردادی یا مسئولیت‌های کشتی مزبور، در حین عبور و به مناسبت عبور ایجاد شده باشد، کشور ساحلی می‌تواند صلاحیت قضایی خود را اعمال نماید. ایجاد خسارات ناشی از آلودگی‌های زیست محیطی در حین عبور از مناطق دریایی ایران را می‌توان هم واجد وصف کیفری و هم دارای خصیصه مدنی دانست که در حین عبور نفت‌کش از منطقه دریای سرزمینی تحت حاکمیت ایران ایجاد شده است. بنابراین، کشور ایران هم در بعد کیفری و هم در بعد مدنی امکان اعمال صلاحیت قضایی و اجرایی بر این اقدام را داشته است. در نتیجه، صدور حکم توقیف نفت‌کش آلوده کننده خارجی از سوی مقام قضایی با قواعد حقوق بین‌الملل منافاتی ندارد. زیرا مطابق قواعد حقوق بین‌الملل دریاهای صرفاً کشتی‌های جنگی و کشتی‌های دولتی غیرتجاری در رابطه با صلاحیت قضایی و اجرایی کشور ساحلی از مصونیت برخوردارند.

حقوق دریاهای یا حقوق بین‌الملل دریاهای یکی از شاخه‌های نوین و جدید حقوق بین‌الملل و مجموعه‌ای مقرراتی است که کشورها باید آنها را در روابط بین‌المللی خود در مناطق مختلف دریایی رعایت نمایند. بهتر است بدانید که حقوق دریاهای در همه‌ی زمان‌ها چه در زمان جنگ باشد و چه در زمان صلح لازم الاجرا می‌باشد اما ممکن است برخی از قواعد آن در زمان جنگ به حالت تعلیق نیز درآید و یا قواعد خاصی در خصوص زمان جنگ مجرا گردد. حقوق جنگ دریایی متضمن این قواعد خاص می‌باشد. البته باید توجه داشت که حقوق دریایی با حقوق دریاهای متفاوت می‌باشد و این تفاوت در این است که حقوق دریایی به عنوان یکی از شاخه‌های حقوق خصوصی داخلی می‌باشد که مجموعه‌ای قوانین و مقرراتی می‌باشد که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم می‌باشد. کشتی‌های که عبور بی‌ضرر را رعایت نکنند تحت صلاحیت دولت ساحلی هستند و دولت ساحلی حق تعلیق عبور این گونه کشتی‌ها در نقاطی که عبور آنها نظم عمومی را به مخاطره می‌اندازد دراد و می‌تواند برخورد لازم و مقتضی را با کشتی خارجی خاطی انجام دهد (طلائی ۱۳۸۲، ۶۴). اقدامات یکجانبه برخی دولت‌ها در توقیف کشتی‌های ایرانی و حتی انتقال نفت آن‌ها از منظر حقوق بین‌الملل قابل توجیه نبوده، این اقدام بر خلاف موازین حقوق بین‌الملل مخصوصاً حقوق دریاهای، قواعد ناظر به آزادی ناوربری و حقوق مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها بوده است. براساس ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای هیچ دولت خارجی نمی‌تواند بدون اجازه دولت ساحلی نسبت به بهره‌برداری از منابع موجود در بستر و زیر بستر دریای سرزمینی اقدام نماید اما حاکمیت دولت ساحلی در این منطقه مطلق نیست (پورنوری، ۱۳۸۳، ۳۹). اقدام دولت جمهوری اسلامی ایران در توقیف نفتکش‌های انگلیس، یونان و ویتنام از دید حقوق بین‌المللی، منصرف از استدلال‌های رسمی برخی از نهادهای دولتی تحت عنوان «اقدام تنبیهی» از دیدی حقوق بین‌الملل قابل توجیه نیست و برای توجیه نیاز به ادله کافی برای اثبات دارد اما بهترین و قابل قبول‌ترین اعمال در پاسخ به اقدامات کشورهای ناقض حق، از منظر حقوق بین‌الملل «اقدام متقابل» می‌باشد. اقدامات متقابل در عرف کشورها و سازمان‌های بین‌المللی و رویه قضایی بین‌المللی در قبال اعمال متخلفانه بین‌المللی و عهدنامه وین جایگاه رفیعی دارد هدف از این اقدامات حمایت از خود و الزام دولت مسئول پایبندی به تعهداتش و در صورت ورود ضرر، اجبار به جبران خسارت است. در نظام مسئولیت بین‌المللی، اقدامات متقابل به عنوان ضمانت اجراهای بین‌المللی نه تنها اعمال متخلفانه محسوب نمی‌شود بلکه یکی از راه‌های جبران خسارت نیز می‌تواند باشد البته دولتی که برای تضمین حقوق خود دست به اقدام متقابل می‌زند باید به شرایط چنین اقداماتی پایبندی خود را نشان دهد.

نتیجه گیری:

به قطعیت می توان گفت برخی از توقیف کشتی های نفتکش یا باری در سرتاسر جهان ریشه در سایر مسائل سیاسی بین دولت ها دارد که حل نشده باقی مانده و از این طریق (توقیف کشتی) سعی در فشار آوردن به جهت اجرای تعهد یا تحمیل برخی شرایط مدنظر خود به طرف مقابل دارند و از این نظر تنگه هرمز که خلیج فارس را به دریای عمان متصل و تنها مسیر آبی است که خلیج فارس را به دریاها و اقیانوس های آزاد وصل و یکی از راهبردی و استراتژیک ترین مسیر های بین المللی کشتیرانی در جهان بشمار می آید که یک سوم گاز مایع جهان و بیست و پنج درصد کل نفت عرضه جهان روزانه از این تنگه بصورت عبور می کند و بارها بصورت غیر مستقیم ایران تهدید به بستن تنگه هرمز نموده که واکنش های بین المللی که گاهها بنفع کشورمان منجر گردیده است. البته خلیج فارس و تنگه هرمز امکانی را فراهم نموده که جمهوری اسلامی ایران به جهت پیشبرد سیاست های اصولی خود می تواند از این امکان بنحو احسن البته با نظر گرفتن قوانین و کنوانسیون های بین المللی بنفع کشور استفاده نماید البته اقدامات باید طوری القا نگردد که موجب لوس شدن باشد البته همانطور که اشاره گردید بنحوی باید این اقدام ها بصورت حداقلی صورت گیرد و آن هم با توجیه قانونی اقدامات متقابل که در حقوق بین الملل مورد پیش بینی قرار گرفته است و از اقدامات تنبیهی در این حوزه که احتمالا واکنش جامعه جهانی و حقوق بشری علیه کشورمان در پی خواهد داشت اجتناب ورزید.

منابع و مآخذ

- پورنوری، منصور، حقوق دریایی در دادگاه دریایی، انتشارات مهد حقوق، تهران، سال 1383
- جعفری لنگرودی، ۱۳۶۸، محمد جعفر، اموال، کتابخانه گنج دانش، چاپ
- حکمتی، فاطمه (۱۳۹۳). تحریم رسانه ای از منظر حقوق بین الملل با تأکید بر توقف پخش برنامه های ماهواره ای ایران، پایان نامه دوره کارشناسی ارشد، دانشگاه قم.
- دهخدا، علی اکبر، 1377، لغت نامه، چاپ دوم، جلد پنجم، انتشارات دانشگاه تهران
- رشیدی، مهناز (۱۳۹۵). تحریم نفتی ایران از منظر حقوق بین الملل، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش های حقوقی شهر دانش.
- زواره ی طباطبایی، فائزه (۱۳۷۸). «تسریع در آزادسازی کشتی و خدمه در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها»، پایان نامه ی کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.
- صدیق، حسن (۱۳۹۵)، اصول کلی حقوق دریایی، تهران، انتشارات جنگل
- ضیایی، سید یاسر؛ مهناز رشیدی (۱۳۹۵). «تحریم کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران از منظر حقوق بین الملل»، مجله حقوقی بین المللی، دوره ۳۳
- ظریف، محمد جواد؛ سعید میرزایی (۱۳۷۶). «تحریم های یکجانبه آمریکا علیه ایران»، مجله سیاست خارجی، سال یازدهم، شماره ۱: ۵-۲۶
- کرم زاده، سیامک؛ عبدالله عابدینی (۱۳۹۹). «تحلیل حقوقی توقیف نفتکش گریس ۱ در آب های سرزمینی جبل الطارق»، اقیانوس شناسی، سال ۱۱
- کیومرثی، سمانه، ۱۳۹۶، توقیف کشتی ها و نقش حقوق ممتاز از دیدگاه بین المللی، پایان نامه ارشد حقوق بین الملل، دانشگاه آزاد واحد صفادشت
- گلدوزیان، ایرج، ۱۳۸۵، حقوق جزای اختصاصی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوازدهم،
- نجفی اسفاد، مرتضی، ۱۳۸۷، حقوق دریای بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین المللی، سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، تهران
- هاشمی احمدی، ثریا، ۱۳۹۱، مقررات بین المللی ناظر بر توقیف کشتی ها، پایان نامه ارشد حقوق بین الملل، دانشگاه آزاد واحد تهران مرکز

Berlingieri (2011), Arrest of Ships, a Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions, fifth edition, Informa
 Chauvel, A. M. (1997), Managing Safety and Quality in Shipping, The Nautical Institute London
 iTLOS (2019). The M/V “Norstar” Case (Panama v. Italy): Judgment.
 Mandaraka-Sheppard, A. (2002), Modern Admiralty Law, Cavandish Publishing Limited
 pCIJ (1927). The Case of the S.S. “Lotus”, Judgment No. 9, PCIJ Reps. Series. A. No. 10.
 Sullivan, Eric (1992), The Marine Encyclopedic Dictionary, third edition/LLp

Feasibility of seizing the ship with countermeasures in the waters of the Persian gulf from the perspective of international criminal law

Firat author: Dr rezafani

Member of the faculty of law department of shahid madani university of azerbaijan

second author: hamed alizadeh

doctoral student of criminal law and criminology

Abstract

The movement of cargo by ship is one of the oldest and most well-known legal principles governing maritime environments. This principle forms one of the pillars of the law of the seas and is the origin of modern international law. The sea is the main channel of communication and cooperation between different countries. Therefore, there should be a free framework for this principle and it should not be controlled by a single government and only by a specific country, but today it is observed in some cases that the sea is used as a factor to show power and sometimes tension, and the maritime domain of the Persian Gulf. There is no exception to this and the seizure of ships sometimes happens for political reasons, but also for environmental reasons, etc. Of course, from the point of view of international law, it is "reciprocal action" in the custom of countries and international organizations and international judicial procedure against actions. The international violation has a high status. The purpose of these measures is to protect itself and to oblige the responsible government to adhere to its obligations and in case of loss, to compel compensation for the damage. For this reason, the punitive action in the sea is carried out in exchange for some policies of the opposite country. It has no place in international law.

Key words: seizure of ship, Persian Gulf, countermeasure, international law