



امکان‌سنجی اقدامات متقابل در توقیف کشتی‌های تجاری

ناصر ابراهیم‌پور باصر^{۱*}، هستی حسن‌زاده^۲

۱. کارشناس ارشد، حقوق تجارت بین‌الملل، دانشکده حقوق، واحد دامغان، دانشگاه آزاد اسلامی، دامغان، ایران.

۲. کارشناس ارشد، حقوق تجارت بین‌الملل، دانشکده حقوق، واحد دامغان، دانشگاه آزاد اسلامی، دامغان، ایران.

چکیده

آزادی دریانوردی یکی از قدیمی‌ترین و شناخته‌شده‌ترین اصول رژیم حقوقی حاکم بر محیط‌های دریایی است. این اصل یکی از ارکان حقوق دریاهای را تشکیل می‌دهد و منشاء حقوق بین‌الملل مدرن است. دریا کانال اصلی ارتباط و همکاری بین دولت‌ها است و بنابراین باید آزاد باشد و نباید در انحصار یک دولت باشد و توسط یک دولت کنترل نشود. یک دولت فقط می‌تواند ادعای کنترل بر منطقه‌ای را داشته باشد که به طور مؤثر تحت اختیار و حاکمیت او است. کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای به طور گسترده در مواد ۱۷ تا ۲۶، ۳۶، ۳۸، ۵۲، ۵۸، ۷۸ و ۸۷ به جنبه‌های مختلف آزادی دریانوردی اشاره می‌کند. اشکال مختلف بیان شده از این آزادی، همه به یک معناست و آن آزادی حرکت کشتی‌ها است. فهرست کردن همه چالش‌های پیش روی آزادی حرکت کشتی‌ها یا تمام محدودیت‌های تحمیل شده بر این آزادی غیرممکن است. در این مطالعه ما به بررسی یک مورد از این محدودیت‌ها یعنی توقیف غیرقانونی کشتی‌های تجاری و از سوی دیگر حق کشورها برای اعمال اقدامات متقابل در توقیف کشتی‌های تجاری کشورهای ناقض حق، اکتفا می‌کنیم.

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: پژوهشی

صفحات: ۴۵-۵۸

اطلاعات نویسنده مسؤول

کد ارکید:

تلفن:

ایمیل: Nasser.ebaser@gmail.com

سابقه مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۸/۰۹

تاریخ ویرایش: ۱۴۰۰/۰۹/۱۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۰/۲۲

تاریخ انتشار: ۱۴۰۱/۰۱/۰۱

واژگان کلیدی:

آزادی دریاهای، امنیت دریاهای، توقیف کشتی‌ها، اقدامات متقابل.



مقدمه

ملی ریبجکس^۱ آمستردام، گویای شکوه این دوران برای این کشورهاست. در ورودی موزه ملی آمستردام، کشتی جنگی زلاند ساخت ۱۶۹۸ میلادی، به ما یادآوری می‌کند که رونق هلند بیش از هر چیز به قدرت دریایی آن مرتبط بوده است. تابلویی از ویلم ون دو ولده، در این موزه با عنوان نبرد ترهاید، به ما این امکان را می‌دهد که به یک نیروی دریایی یا یک ناوگان جنگی با ابهت در نزدیکی یک ساحل فکر کنیم. آمستردام، موضوع بسیاری از نقاشی‌ها است که به عنوان نمادی از هژمونی تجاری هلند است. نقاشی‌های دیگری از نقاشان دیگر در سایر موزه‌های کشورهای اروپایی برتری نیروی دریایی انگلیس بر ناوگان فرانسوی را ستایش می‌کنند.

بازسازی فضای جهانی و برداشت جدید از آن، از اواخر قرن پانزدهم، دولت‌ها را بر آن داشت تا در زمینه رویارویی در مقیاس بین‌المللی به تجدید نظر بپردازند. در واقع، در این رویکرد، هر دولت به دلیل اراده‌ای که توسط سیاست‌های ملی برای تسلط بر اقتصاد جهانی پیش بینی شده است، قدرت اقتصادی دیگران را به عنوان یک حضور امپریالیستی احساس می‌کند. در این وضعیت جدید، دو رویکرد کاملاً متضاد ناشی از این واقعیت به وجود می‌آید که این فضای جدید بدون تجربیات متعدد دریانوردان و بازرگانان، از یک سو، و همچنین بدون توسل به نیروی دریایی، نمی‌تواند فردای خود را ببیند. به نظر می‌رسد جست و جو منافع کشور، به عنوان هدف اساسی تمدن تجاری، بدون نمایش قدرت ممکن نیست و قدرت عمل ناوگان، بدون شک، ابزاری مؤثر در خدمت تجارت در منطق توسعه‌طلبی است.

از آغاز قرن شانزدهم، پرتغال، به عنوان اولین امپراتوری اروپایی، توسعه را بیشتر از طریق تجارت و نه از طریق استفاده از اسلحه انتخاب کرد. اما جنگ از هیچ کس دوری نمی‌گزیند و با شکل‌گیری بازار واقعی جهانی، لازم است برای حذف نشدن از صحنه بین‌المللی، در نزد ملت‌های همسایه از قدرت و افتخار حاکمیت، استفاده شود. بیکن بر لزوم قرار گرفتن یک کشور در وضعیت جنگ دائمی تأکید می‌کند زیرا صلح را باعث تضعیف جنگاوری و مردانگی ملی می‌داند (Bacon, 1948: 164).

پدیده ممانعت از آزادی دریاها مشکل‌سازترین منبع ناامنی برای آزادی تجاری بین‌المللی کشورها است. البته دولت‌ها می‌توانند در مقابله با خطرات و تهدیدات موجود در دریا مانند دزدی دریایی، ماهیگیری غیرقانونی گزارش‌نشده، تروریسم دریایی و سایر فعالیت‌های مجرمانه، قلمرو دریایی خود را کنترل کنند و از ناوبری بی‌ضرر 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 کند. ظهور قدرت‌های دریایی جدید مانند چین، ژاپن، هند و ایران در کنار قدرت‌های سنتی مانند ایالات متحده آمریکا، فرانسه و انگلیس، اهمیت جدیدی به ژئوپلیتیک دریاها و اقیانوس‌ها 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 آمریکا منجر به منابع جدید تنش و ناامنی دریایی و جستجوی ابزارهای جدید برای تأمین امنیت ناوبری دریایی خود و تسهیل ارتباطات دریایی و منطقه‌ای تعداد دیگری از کشورها شده است. توقیف کشتی‌های ایران در چند سال اخیر اصل آزادی دریاها و حق بین‌المللی امنیت دریاها را بدون وجود هیچ محدودیت حقوقی بین‌المللی، استفاده از این حق را برای کشور با چالش‌های جدی همراه کرده است. مسؤولان ارشد نظام برای کنترل و مقابله با این رفتار هژمونیک آمریکا و کشورهای همراهی‌کننده آن، علاوه بر پیگیری‌های حقوقی در مراجع بین‌المللی به اقدامات متقابل مبادرت نموده‌اند. ما در مطالعه خود با بررسی؛ اصل آزادی دریاها، رژیم حقوقی ناظر بر کشتیرانی، حقوق بین‌الملل تضمین امنیت دریا، علل مشروع توقیف کشتی‌ها، عدم مشروعیت توقیف کشتی‌های تجاری ایران و امکان قانونی اقدامات متقابل ایران در توقیف کشتی‌های را بررسی می‌کنیم.

۱- اهمیت کشتیرانی و اصل آزادی دریاها

مسأله «آزادی دریاها» پیش از این نیز در قرن هفدهم میلادی مشکل حاد تجارت بین‌الملل بود که رابطه بین حاکمیت ملی دولت‌های اروپایی و اراده هژمونیک طبقه اجتماعی بازرگانان ماجراجویی که شرکت‌هایشان از دولت‌ها قدرتمندتر بودند را به چالش می‌کشید. قدم زدن در فضای موزه لوور پاریس یا موزه

^۱ - Rijksmuseum

مورد اقدامات تبعیض آمیزی که ثابت می‌کند آزادی دریانوردی تهدید شده است.

مرکانتیلیست‌ها به دنبال مشروعیت بخشیدن به خشونت در روابط بین‌الملل نیستند. با این حال، باید پذیرفت که سیاست دریایی سرکوبگر که اغلب توسط سلدن در سطح قانونی توجیه می‌شود، ابزار اساسی استراتژی سلطه جهانی است. همانطور که والتر مویل و جان ترنچارد بیان می‌کنند، «چنین نیرویی که به خوبی ایجاد شده و به خوبی هدایت شده است می‌تواند قانون خود را بر کل جهان تحمیل کند» (Moyle & Trenchard, 1697).

پتی در یادداشت‌هایش از خود می‌پرسد: «آیا منافع پادشاهی انگلیس این است که سرزمینی بیش از آنچه در اختیار دارد به دست آورد یا بهتر بگوییم حاکم مؤثر یک دریای بسته واقعی باشد که فقط برای او قابل دسترس خواهد بود.» این متن را می‌توان اینگونه تفسیر کرد که از یک سو، پادشاهی انگلیس، ارباب مؤثر دریا نبوده و از سوی دیگر، کسب مستعمرات اضافی می‌تواند عامل پراکندگی قدرت پادشاهی باشد. (Petty, 1927: 1/67) در واقع این همان چیزی است که مرکانتیلیست‌ها با تحسین هلند کوچک، فعالیت‌های تجاری آن را منبع واقعی عظمت می‌دیدند و لذا معتقد بودند هدفی که باید برای انگلستان حاصل شود «تضمین تجارت بین ملل» خواهد بود (Hull, 1899: 61).

بر همین اساس درگیری‌های دریایی به عنوان جنگ‌های کشورگشایی درک نمی‌شد، بلکه اساساً به عنوان آزمایش‌های متعدد قدرت و ابزار ارزیابی اقتدار یک ملت در رابطه با سایرین تلقی می‌گردید. سه درگیری متوالی بین انگلیس و هلند بین سال‌های ۱۶۵۲ و ۱۶۷۲ ناشی از رقابت اقتصادی و جاه طلبی‌های استعماری دو کشور بود. این مبارزه برای برتری دریایا تا سال ۱۶۷۴ ادامه داشت تا زمانی که چارلز دوم، اهمیت نقش نیروی دریایی را درک کرد و ثبت ملی کشتی‌ها را در سال ۱۶۶۰ ایجاد کرد و هلندی‌ها را ملزم به شناسایی کرد.

جنگ و درگیری برای تسلط بر دریایا هزینه مادی و انسانی زیادی برای طرفین درگیری تحمیل می‌کند، لذا به ناچار در شرایط رقابت و تقابل در دریایا، «حاکمیت با حفظ احساس قدرت برتر، موظف است با سایر حاکمیت‌ها کنار بیاید. این

ویلیام پتی، در سال ۱۶۶۲، از جنگ‌های تهاجمی که هدف آن تصاحب اموال دیگران «از طریق تجاوز» بود، انتقاد کرد، اما پذیرفت که پایداری دائمی در وضعیت جنگ در کشور، اقتصادی‌ترین وسیله برای اجتناب از تهاجم خارجی است (Hull, 1899: 22).

فرانسیس بیکن بر این حقیقت تأکید می‌کند که «عظمت یک دولت، بی‌چون و چرا و تقریباً همیشه زیر سایه اسلحه به دست می‌آید» (Bacon, 1948: 63). نیمه اول قرن هفدهم شاهد مجموعه‌ای از جنگ‌های دریایی بی وقفه به دلیل رقابت تجاری بین اسپانیا، انگلیس، هلند و فرانسه برای کنترل سود تجارت بین‌المللی است. ژان مایر در کتاب «تاریخ نیروی دریایی فرانسه از پیدایش تا امروز» بیان می‌کند که در سال ۱۶۲۹، ریشلیو که مشتاق سوق دادن فرانسه به سمت تجارت استعماری و مبادلات بین‌المللی بود، برنامه‌ای را بر اساس وضعیت واقعی تجارت پایه ریزی می‌کند که به تبع این اقدام، نیروی دریایی ارتش، خیلی سریع متوجه نقص‌ها و کمبودها می‌شود. پتی بر ضرورت جدی سازماندهی ثبت دقیق مسیرهای دریایی، بنادر خارجی و سامان دادن دریانوردان در بنادر برای تشکیل یک ناوگان و قدرت دریایی تجاری، تأکید می‌کند (Petty, 1927: 1/171).

عبارت «ناوگان دریایی» (قدرت دریایی)، همه کشتی‌ها، تسلیحات، تأسیسات بندری، خدمه و داده‌های جغرافیایی را در بر می‌گیرد که به یک ملت اجازه می‌دهد برتری خود را بر دریا تثبیت کند و بر کشورهای بالقوه رقیب، فشارهای اقتصادی و نظامی اعمال کند. همانطور که بیکن تصریح می‌کند، «ارباب دریا بودن مظهر هژمونی است» (Bacon, 1948: 165).

موقعیت مسلط یک کشور در بازار جهانی به ناوگان دریایی تجاری قوی که توسط کشتی‌های جنگی پشتیبانی می‌شود، بستگی دارد، مگر اینکه کشتی‌های تجاری خودشان به خوبی مسلح باشند. دستورالعمل‌های آن دوره هیئت بازرگانی، بر نگهداری ضروری چنین ناوگانی تأکید می‌کند: «نگهداری ناوگان دریایی و ناوگان تجاری پادشاهی ما وسیله‌ای ضروری برای ارتقای عزت، قدرت، امنیت و درآمد حاصل از آن است (Thirsk & Cooper, 1972: 21). در این رویکرد، استفاده از زور، اغلب به عنوان یک روش بازدارنده مطرح است مگر در

اختیار کسی قرار گیرد، خواه آن را از منظر دریانوردی در نظر بگیریم یا از نظر ماهیگیری در آن (Grotius, N.D: 28).

در قرن بیستم عهدنامه ورسای، میثاق جامعه ملل، منشور اتلانتیک و کنوانسیون‌های حقوق دریاها اصل آزادی دریاها را مورد تایید قرار داده اند.

هرچند دریای آزاد ملک خصوصی هیچ دولتی نیست، ولی این امر به معنی عدم وجود قواعد حاکم بر دریای آزاد و در نتیجه بی‌نظمی و هرج مرج نمی‌باشد، زیرا دریای آزاد موضوع حقوق بین‌الملل است و قواعد عرفی و نیز کنوانسیون‌های موجود ضامن تأمین نظم در دریای آزاد می‌باشد. ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ آزادی‌های موجود در دریای آزاد را به شرح زیر احصاء کرده است:^۱

- ۱- آزادی کشتیرانی.
- ۲- آزادی پرواز.
- ۳- آزادی قرار دادن کابل و لوله‌های زیردریایی.
- ۴- آزادی ساختن جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات مجاز.
- ۵- آزادی ماهیگیری.
- ۶- آزادی تحقیقات علمی.

ماده ۸۸ کنوانسیون ۱۹۸۲، دریای آزاد را مخصوص استفاده مسالمت‌آمیز می‌داند. دریای آزاد ممکن است مورد استفاده نیروهای دریایی قرار گیرد؛ ولی استفاده از آن برای هدف‌های تهاجمی نقض ماده مزبور و بند ۴ ماده ۲ منشور ملل متحد می‌باشد.

ماده ۳۰۱ کنوانسیون مقرر می‌دارد که دولت‌های عضو باید از هر گونه تهدید یا استفاده از زور در دریای آزاد، که مغایر با منشور ملل متحد است خودداری کنند.^۲

تردد کشتی‌ها در دریای آزاد مطابق قواعد حقوق دریاها تحت پرچم یک کشور صورت می‌گیرد و دولت صاحب پرچم به کشتی اجازه می‌دهد تا زیر پرچم آن دولت دریانوردی کند.

خوانش جدید از دریای بسته توسط جان سلدن و گروتیوس است که بیان می‌دارد: درگیری‌های مسلحانه برای تصاحب مناطق دریایی غنی از ماهی مطلوب نیست، اگرچه ماهیگیری برای انگلیسی‌ها و هلندی‌ها یک فعالیت ضروری است. اما تعقیب یا غرق کردن کشتی‌های ماهیگیری همدیگر بهترین راه حل نیست.

در سال ۱۶۰۹، متن کوتاهی بدون نام نویسنده، در مورد آزادی دریاها منتشر شد که قرار بود نه تنها در زمان خود، بلکه در طول قرون آینده نیز بازتاب قابل توجهی داشته باشد. نویسنده، حقوقدان جوان هلندی، هوگو دو گروت بود که با نام گروتیوس (۱۶۴۵-۱۵۸۳) در تاریخ ثبت شده است. او اگرچه مخترع حقوق بین‌الملل عمومی یا به زبان آن زمان «حقوق ملت‌ها» نیست، با این حال یکی از بنیانگذاران اصلی آن است. گروتیوس مدافع منافع کشور و به ویژه منافع شرکت هند شرقی هلند بود که در برابر ادعای پرتغالی‌ها، اصل آزادی دریانوردی را مطرح کرد چرا که پرتغالی‌ها به دلایل مختلف، انحصار دریانوردی و تجارت آن را در اختیار داشتند. آزادی دریانوردی، دفاع از حق کشتیرانی و تجارت برای هر کشتی از هر ملیتی در سراسر جهان است. گروتیوس یک به یک تمام استدلال‌های ارائه شده توسط پرتغالی‌ها و اسپانیایی‌ها برای توجیه ادعاهای خود در انحصار مناطق دریایی را رد می‌کند. کتابچه او به راه انداختن یک چالش فکری بزرگ برای تبلور و رسمیت حقوق بین‌الملل دریاها بود.

گروتیوس در کتابچه خود با عنوان دریای آزاد این اصل جدید را تدوین کرد که دریا یک قلمرو بین‌المللی است و همه کشورها آزاد هستند که از آن برای تجارت و دریانوردی استفاده کنند. استدلال گروتیوس این بود که دریا برای همه آزاد است و هیچ کس حق ندارد از دسترسی دیگران به آن جلوگیری کند (Grotius, N.D: 28)

گروتیوس استدلال کرد که این حق بدیهی و تغییرناپذیر برای سفر و تجارت مستلزم حق غیرقابل انکار عبور از روی زمین، و حق مشابه عبور از دریا است. دریا اما بیشتر شبیه هوا است تا خشکی، و بر خلاف خشکی، هوا در مالکیت مشترک همه است چرا که اولاً مستعد اشغال نیست و دوم آنکه استفاده مشترک حقی برای همه انسان‌ها است. به همین دلایل نیز دریا برای همه مشترک است، زیرا آنقدر نامحدود است که نمی‌تواند در

¹- UN. DOC, A/Conf. 62/48/122, Convention on the High Seas 1958, Article 8.

²- Article 88 A/Conf. 62/48/122, Convention on the High Seas 1958, UN. DOC.

دریانوردی یک محدودیت اساسی برای اصل حاکمیت سرزمینی کشور ساحلی در قبال آن است.

تعاریف متعددی برای آزادی کشتیرانی ارائه شده است. ماده ۲ قطعنامه مصوب ۱۴ اکتبر ۱۹۳۴ نشست پاریس، آزادی کشتیرانی را چنین تعریف می‌کند: آزادی ناوبری؛ حق همه کشتی‌ها، قایق‌ها و سایر وسایل حمل‌ونقل آبی برای تردد آزادانه در کل محدوده قابل کشتیرانی آبراه، مشروط به رعایت مقررات این آیین‌نامه، و در صورت لزوم، موارد اضافی یا الزاماتی که توسط کشورهای ساحلی ایجاد خواهد شد، می‌باشد.

قواعد هلسینکی که در سال ۱۹۶۶ توسط انجمن حقوق بین‌الملل تصویب شد، در ماده ۱۴ مقرر می‌دارد که آزادی دریانوردی به این معناست: آزادی ناوبری در کل قسمت قابل کشتیرانی رودخانه یا دریاچه؛ آزادی ورود به بنادر و استفاده از امکانات و حوضه‌های موجود در آن و آزادی حمل و نقل کالا و مسافر بین قلمرو یک کشور ساحلی و قلمرو کشور ساحلی دیگر و دریای آزاد.

در نظام مقررات جدید دریانوردی با وجود اعمال بعضی محدودیت‌ها بر مفهوم آزادی دریانوردی، شیوه‌های اعمال این قوانین به واسطه ورود تجهیزات نوین به این حوزه‌ها همانند سایر زمینه‌ها، توسعه و گسترش بیشتری پیدا کرده است. فرایند ورود، خروج و عبور کشتی‌ها از حوزه آب‌های سرزمینی کشورهای ساحلی و بنادر تسهیل شده است.

۳- حقوق بین‌الملل تضمین امنیت در دریا

دریاها و اقیانوس‌ها منابع حیات بشر بر روی زمین هستند. مساحت آنها بیش از ۳۶۰ میلیون کیلومتر مربع یا حدود ۷۲ درصد از سطح زمین است. اقیانوس‌ها نه تنها منابع طبیعی ضروری را برای انسان فراهم می‌کنند، بلکه از آنها برای تجارت، حمل و نقل، ماجراجویی و اکتشاف نیز استفاده می‌شود. شاید در نگاه اول اقیانوس‌ها مدت‌هاست که مردم را از هم جدا کرده‌اند، اما آنها بیشترین نقش را در نزدیکی آنها به هم داشته‌اند. بیشتر جمعیت جهان در حدود ۳۲۰ کیلومتری دریا زندگی می‌کنند.

اقیانوس‌ها مدت‌ها تابع دکترین آزادی دریا بوده‌اند، دکترینی که در قرن هفدهم اعلام شد و اساساً صلاحیت و حقوق ملی بر اقیانوس‌ها را به نوار باریکی که خط ساحلی یک کشور را احاطه

دولت صاحب پرچم دارای حق انحصاری صلاحیت قانونگذاری و اعمال قوانین بر کشتی، محموله و افراد آن در دریای آزاد است، استثنائات قاعده پرچم عبارتند از:

۱- حق بازدید و تفتیش: کشتی جنگی در دریای آزاد به منظور اجرای قواعد حقوق بین‌الملل در مواقعی که دلیل موجهی داشته باشد که یک کشتی غیرجنگی و غیردولتی مرتکب: ا. اشتغال به دزدی دریایی ب. اشتغال به تجارت برده ج. حمل مواد مخدر د. پخش برنامه‌های رادیویی یا تلویزیونی غیرمجاز ه. امتناع از نشان دادن پرچم خود، شود می‌تواند آن‌را متوقف کند و مورد بازرسی قرار دهد (مقتدر هوشنگ، ۱۳۷۶: ۲۱۳). برای علل دیگری این بازدید و تفتیش، ترتیبات ویژه معاهداتی برای کشتی جنگی مجاز دانسته شده است (فن گلان، ۱۳۸۶: ۴۸۲/۲).

۲- قاعده تعقیب فوری: در مواردی که یک کشتی تجاری خارجی، قوانین و مقررات دولت ساحلی را نقض کرده دولت ساحلی حق دارد به تعقیب کشتی در دریای آزاد بپردازد مشروط بر اینکه تعقیب هنگامی آغاز شده باشد که کشتی خارجی یا یکی از قایق‌های آن در یکی از مناطق آب‌های داخلی دریای سرزمینی، منطقه مجاور، یا منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی بوده باشد.^۱

۲- رژیم حقوقی ناظر بر کشتیرانی

دریانوردی نیروی محرکه توسعه تجارت بین‌المللی است. در این بخش بیشترین تجربیات همکاری‌های بین‌المللی ظاهر شده است. بسیاری از معاهده‌هایی که بین‌المللی شدن رودخانه‌ها و آب‌های آزاد را اعلام می‌کنند، قاعده آزادی کشتیرانی را تأیید می‌کنند. از جمله قدیمی‌ترین متون می‌توان به آخرین اقدام کنگره وین در سال ۱۸۱۵، قانون کلی برلین اصلاح شده توسط کنوانسیون سن ژرمن-آن-لای ۱۹۱۹ و اساسنامه ۱۹۲۱ بارسلونا اشاره کرد. همه این اسناد بر آزادی تجارت و رفتار برابر با استفاده‌کنندگان از آبراه‌های بین‌المللی اصرار دارند. اما آیا آزادی دریانوردی می‌تواند به عنوان یک قاعده کلی، خارج از هر شرط متعارف بر کشورها تحمیل شود؟ نگرانی‌های دیگر مربوط به دامنه این آزادی است. موضوعاتی که بدین ترتیب مطرح می‌شوند بی اهمیت نیستند، زیرا آزادی

^۱ - UN. DOC. A/Conf. 62/48/122, Convention on the High Seas 1958, 7 Oct, 1982 Article 111.

اعمال می‌شود. لذا تشخیص ملیت و مالکیت کشتی و مسایل مربوط به آن از اهمیت زیادی برخوردار می‌شود. در تعیین هویت و تابعیت کشتی‌ها، پرچمی که بر روی آن نصب می‌شود، نشان هویت و تابعیت آن محسوب می‌شود. پرچم، تعیین‌کننده کشور متبوع کشتی است که قوانین و اصول حقوقی آن بر اعمال و رفتار افراد درون کشتی و وضعیت آن حکومت می‌کند.

کالا یا مسافر بارگیری و یا سوار شده بر کشتی، در طول سفر دریایی باید تحت حکومت یک نظام حقوقی باشد تا مسایل مربوط به روابط آن‌ها، نظم و روند منطقی داشته باشد. صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم کشتی، در تعیین نظام حاکم برای کنترل و اداره این روابط مهم ترین نقش را دارد. کشور صاحب پرچم وظیفه حساسی را نسبت به ایمنی و سلامت در دریا ایفا می‌کند.

ملیت کشتی رابطه حقوقی دائمی بین کشتی و کشوری است که پرچم آن برافراشته است. پرچم را می‌توان نماد خارجی این ملیت دانست. ثبت کشتی عملی است که به موجب آن کشتی در فهرست ملی کشتی‌ها به ثبت می‌رسد. در اصل، این سه مفهوم، یعنی ملیت، ثبت و حق برافراشتن پرچم ملی، همپوشانی نداشتند (Watts, 1957: 33/52-58).

کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای در سال ۱۹۸۲ معادله بین پرچم و ملیت کشتی را برقرار می‌کند. ماده ۹۱ این کنوانسیون بین ثبت کشتی از یک سو و ملیت کشتی و حق برافراشتن پرچم از سوی دیگر تمایز قائل شده است. کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد شرایط ثبت کشتی‌ها، که در سال ۱۹۸۶ تحت نظارت آنکتابد به تصویب رسید، معادله بین پرچم و ملیت کشتی و ثبت آن را در ماده ۴/۲ مورد توجه قرار می‌دهد. به نظر می‌رسد کنوانسیون، ثبت را عملی می‌داند که به موجب آن یک کشور به کشتی، تابعیت و حق برافراشتن پرچم خود را اعطا می‌کند. اوراق صادر شده توسط کشور ثبت‌کننده، مدرکی برای داشتن این تابعیت است. ملیت کشتی‌ها نقش بسیار مهمی در اجرای اصل آزادی دریاهای آزاد، به ویژه آزادی دریانوردی دارد. برای برخورداری از این آزادی، هر کشتی باید تابعیتی داشته باشد که به موجب آن مستقیماً تابع نظم قانونی کشوری باشد که پرچم آن برافراشته است. دولت مورد نظر کنترل کشتی‌های خود را اعمال می‌کند و در نتیجه

کرده بود، محدود می‌کرد. بقیه اقیانوس‌ها برای همه آزاد اعلام شد و به هیچ کس تعلق نداشت. این وضعیت تا قرن بیستم، زمانی که ادعاهای ملی مبنی بر منابع فراساحلی مطرح شد، حاکم بود. البته نگرانی‌های جدیدی مانند فعالیت ناوگان‌های ماهیگیری بزرگ تر و مدرن تر، مدیریت ذخایر ماهی، افزایش خطرات آلودگی محیط زیست دریایی، زباله‌های کشتی‌های باری، فعالیت تانکرهای نفتی یا تنش‌های مرتبط با جستجوی مسیرهای دریایی، ظاهر شده است. در دوره‌ای که خطرات مرتبط با آلودگی دریاهای و اثرات آن بر تنوع زیستی اقیانوس‌ها همواره در کانون نگرانی‌های کشورهای ساحلی بوده است، رقابت قدرت‌های بزرگ برای اثبات حضور خود و تحمیل اقتدار نظامی و اقتصادی شان در سطح اقیانوس‌ها و زیر دریاهای چند برابر شده است.

سازمان ملل متحد تلاش‌های بین‌المللی را تسهیل کرد و طی پانزده سال به تأسیس کمیته‌ای برای استفاده صلح‌آمیز از بستر و کف اقیانوس فراتر از محدوده صلاحیت ملی (۱۹۶۸) و انعقاد معاهده‌ای مبنی بر ممنوعیت استقرار سلاح‌های هسته‌ای و سایر سلاح‌های کشتار جمعی در بستر دریا و کف اقیانوس و در زیر خاک آن‌ها (۱۹۷۰)، منتهی شد. تصویب اعلامیه اصول حقوقی حاکم بر استفاده از بستر و منابع آن توسط مجمع عمومی (۱۹۷۰) و کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد محیط زیست انسانی در استکهلم سوئد ۱۹۷۲ برگزار شد.

تصویب کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای در سال ۱۹۸۲ نقطه اوج فرآیندی بود که پانزده سال قبل از آن آغاز شد. کنوانسیون حقوق دریاهای - یا - قانون اساسی دریاهای - به عنوان یکی از مهمترین اسناد حقوقی قرن بیستم مورد استقبال قرار گرفته است. از نگاه این کنوانسیون؛ کشورهای ساحلی بر دریای سرزمینی خود که تا ۱۲ مایل دریایی از خط ساحلی امتداد دارد، از حاکمیت برخوردارند. کشورهای ساحلی دارای حقوق حاکمیتی بر منابع طبیعی و برخی فعالیت‌های اقتصادی در محدوده ۲۰۰ مایل دریایی «منطقه انحصاری اقتصادی» هستند.

۴- تابعیت کشتی و اصل پرچم

در حمل و نقل دریایی یا حرکت ناوگان تجاری، یک کشتی آب‌های سرزمینی، آب‌های آزاد و مناطق دریایی مختلفی را طی می‌کند که در همه آن‌ها حاکمیت دولت‌ها به شکل الزامی

سایر انواع توقیف هر چند ممکن است بر کشتی، بار و محموله آن تأثیر بگذارند، اما توقیف دریایی نیستند و تابع قوانین عرفی هستند. برای مثال، در صورتی که کشتی یا محموله آن مظنون به کلاهبرداری باشد ممکن است به عنوان یک وسیله حمل و نقل توسط گمرک توقیف شود.

نیز ممکن است یک کشتی یا محموله آن به علتی مانند اعمال تحریم‌های زورمدارانه چند کشور، مورد توقیف یک دولت دیگر قرار گیرد. این نوع توقیف تابع قوانین حقوق دریایی قرار نمی‌گیرد و سایر عناوین حقوق بین‌الملل مانند کنترل اجرای قطعنامه‌های بین‌المللی بر آن حکومت می‌کنند. اجرای چنین اقداماتی به نام اعمال قواعد حقوق بین‌الملل فقط یادآور همان هژمونی تمدن غربی در به انحصار گرفتن حاکمیت بر صحنه‌های بروز اقتدار تمدنی انسان غربی بر مظاهر منافع مادی این کره خاکی است که بشریت، بعد از انقلاب صنعتی در غرب حتی در روابط میان کشورهای حوزه تمدنی با همدیگر یا با خارج از حوزه تمدنی خودشان شاهد آن بوده است.

لئون دوگی، حقوقدان فرانسوی تأکید می‌کند که در موقعیت هژمونی مطلق، قانون فقط سیاست زور است و در عمل، حقوق بین‌الملل اغلب این نکته را نشان می‌دهد و خود را به عنوان مکانیزمی با هندسه متغیر، به معنی امتیازات و حقوق برای افراد ممتاز، وظایف و تعهدات برای ضعیف‌ترین افراد، متجلی می‌سازد. علاوه بر این، مکانیسم‌های حقوق بین‌الملل تنها در موقعیت‌های سیاسی که حداقل اجماع بین دولت‌ها در مورد درجه قابل تحمل خشونت وجود دارد، مؤثر است (Bernard, 2004: 2/55-79).

در طول تاریخ و در دوره معاصر، استفاده از تحریم یا حتی محاصره، از سوی برخی حقوقدانان به عنوان ابتکار جایگزینی برای وضعیت جنگ به عنوان اقدامات مشابه قابل قبول و خشن تلقی می‌شود. اما محدودیت‌های استفاده از تحریم و محاصره به عنوان یک عمل حقوق بین‌الملل در نیمه دوم قرن بیستم، محدودیت‌های خود را ثابت کردند.

گسترش تجارت بین‌الملل در دهه‌های اخیر و ظهور قدرت‌های نوظهور اقتصادی یا نظامی و حتی ایدئولوژیک به افزایش ماهیت فراملی بسیاری از بازیگران و چند قطبی شدن جهان و پیچیدگی‌های جریان‌های تجاری، منجر شده و پیروی صرف از

با اطمینان از نظم و انضباط در کشتی و ایمنی دریانوردی مسؤول رفتار خوب آن‌ها در دریا می‌شود.

۵- موارد مشروعیت توقیف کشتی

سیستم حمل و نقل دریایی جهانی که همیشه در حال توسعه است، نزدیک به ۵۰۰۰۰ کشتی را در خود جای داده است که نقش اساسی در تجارت بین‌المللی ایفا می‌کنند. بیش از ۸۰ درصد کالاها از طریق دریا ترانزیت می‌شوند. هر ساله ده میلیارد تن کالا از طریق کشتی مبادله می‌شود. مواد خام و کشاورزی عمدتاً کانتینری هستند و بیش از ۳۰۰ میلیون TEU کانتینر از این طریق در گردش است. بیش از ۴۰۰۰ بندر، تجارت را در سراسر جهان مدیریت می‌کنند. تقریباً ۹۰ درصد تجارت خارجی اتحادیه اروپا به عنوان دومین کانون اقتصادی جهان به شدت به حمل و نقل دریایی وابسته است. بیش از ۴۰ درصد تجارت داخلی آن از طریق دریا انجام می‌شود و سالانه حدود دو میلیارد تن بار در بنادر آن بارگیری و تخلیه می‌شود.

در جهان دهها میلیون نفر برای بخش دریایی یعنی بنادر، کشتی‌سازی، ماهیگیری و همچنین صنایع مرتبط و سایر ساختارها، کار می‌کنند. بنادر مکان‌های مهمی برای فعالیت اقتصادی کشورها هستند. این ساختارهای ضروری برای عملکرد اقتصاد کشورها، مناطق راهبردی را تشکیل می‌دهند که با توجه به باز بودن و انعطاف‌پذیری خود، مناطق حساس و آسیب‌پذیر در برابر اقدامات مخرب زیست محیطی ناوگان‌های تجاری یا جابجایی و ورود سلاح‌های کشتار جمعی از همین مبادی هستند.

برای مقابله با خطرات زیست محیطی کشتی‌ها و یا خطر جابجایی سلاح‌های کشتار جمعی و ورود غیر قانونی آن‌ها به سرزمین‌های تحت حاکمیت دولت‌ها و یا حتی تأمین منافع اتباع یک کشور نسبت به مالکیت کشتی یا محموله آن، اقدامی به نام توقیف کشتی در قوانین دریانوردی بین‌المللی و قوانین دریانوردی ملت‌ها پیش بینی شده است.

حقوق دریانوردی دو نوع توقیف را به رسمیت می‌شناسد؛ ۱- توقیف احتیاطی که مدیون را مجبور می‌کند بدهی خود را بپردازد یا برای تأمین آن‌ها وثیقه کافی تأمین کند؛ ۲- توقیف اجرائی که برای بازپرداخت بدهی مالک کشتی یا مالک محموله با فروش کشتی یا فروش محموله آن انجام می‌شود.

تحریم‌های اعمال شده توسط یک دولت یا یک نهاد فراملی را دشوار کرده است.

از سوی دیگر شاید چنین تحریم‌های بین‌المللی فقط با قطعنامه‌های تحریمی شورای امنیت سازمان ملل، بتواند قابل اجراء تصور شود. هرچند با تجربه اعمال تحریم‌های ظالمانه کشورهای قدرتمند جهان در شورای امنیت علیه ایران به بهانه‌های کاملا واهی و نگرانی جدی همه آن‌ها از ظهور یک قدرت جدید سیاسی و ایدئولوژیک که پایه‌های تمدنی استعماری آن‌ها را با انقلاب خود زیر سوال برده بود، نامشروع بودن این تحریم‌ها و ظالمانه بودن آن‌ها برای کنترل قدرت گرفتن هر نظام سیاسی معارض با حاکمیت تمدن استعماری غرب را آشکار کرده است.

«لیتره» تحریم را ممنوعیت دولت برای اجازه خروج کشتی‌های خارجی که در بنادر آن هستند» تعریف می‌کند. از قرن هجدهم، تحریم وسیله ای برای حل و فصل رقابت‌های تجاری بین قدرت‌های بزرگ بود. در آن زمان، دولت‌ها تحریم را یک اقدام اعلام کننده جنگ می‌دانستند که اغلب به محاصره ختم می‌شد. تحریم وسیله ای برای قطع صادرات بود. محاصره، درجه نهایی فشار اقتصادی، به منظور قطع کلیه روابط اقتصادی و مالی با یک قدرت خارجی متخاصم بود. لیتره محاصره را؛ جایگاهی می‌داند که در آن یک دولت مصمم است از ورود هر چیزی به مکانی جلوگیری کند. محاصره به عنوان ابزار اصلی مبارزه ناپلئون اول علیه انگلستان، آشوب‌های عمیقی را در سراسر اروپا ایجاد کرد. اگرچه هرگز اجرای آن کامل نبود، اما اقتصاد بریتانیا را نامتعادل کرد و باعث ناآرامی اجتماعی بسیار جدی در انگلستان شد. اما گسترش آن به تمام کشورهای قاره اروپا کارآمدی آن را مشروط کرد. ناپلئون با اتخاذ سیاست تحریمی دائمی مداخله جویانه اش، باعث فروپاشی نظامی فرانسه شد. (Tulard, 1987).

۶- توقیف کشتی‌ها در سال‌های اخیر و دلایل مشروعیت آن

در چند سال اخیر جهان شاهد چندین اقدام غیرقانونی کشورهای انگلیس، آمریکا و یونان در توقیف نفتکش‌های ایرانی و حتی دزدی محموله آن‌ها بوده است. ما در این مجال توقیف نفتکش‌های ایرانی در جبل الطارق، یونان و خلیج فارس را بررسی می‌کنیم.

سیزدهم تیر ماه ۱۳۹۸ مقامات منطقه جبل الطارق و نیروی دریایی سلطنتی بریتانیا، ابرنفتکش ۳۰۰ هزار تنی ایرانی گریس ۱ که حامل نفت ایران بود را در آب‌های ساحلی جبل الطارق متوقف و ضبط می‌کنند. این اقدام دولت انگلیس در پی فشار دولت ترامپ صورت گرفته است. این نفتکش ایرانی که در پاناما به ثبت رسیده است در اقدامی از سوی پاناما دو ماه قبل ثبتش باطل شده است. کشتی در زمان توقیف هنوز با پرچم پاناما در آب‌های بین‌المللی در حرکت بوده است و چون با پرچم ایران نبوده و در ایران هم ثبت نشده است، ایران وجاهت قانونی برای پیگیری رفع توقیف این نفتکش را از دست می‌دهد.

مقامات محلی جبل الطارق و نیروی دریایی بریتانیا اعلام کرده اند که چون مقصد این کشتی سوریه بوده و این کشور مورد تحریم سازمان ملل است توقیف این نفتکش انجام شده است. هیچ کشوری نمی‌تواند در آب‌های بین‌المللی با پیش فرض اینکه این کشتی حامل نفت به سوریه بوده آن را توقیف کند. توقیف نفتکش ایرانی با این بهانه با حقوق بین‌المللی در تضاد است. تنها زمانی توقیف این نفتکش قابل انجام بوده است که توقیف از طریق قطعنامه‌های سازمان ملل بوده باشد؛ که چنین بهانه ای هم بعد از امضاء توافقنامه برجام وجود نداشته است. توسل به موضوع تحریم‌های سوریه در حمایت از آمریکا برای اعمال تحریم‌ها و تشدید فشار بر ایران بوده است.

توقیف مهم دیگر نفتکش‌های ایرانی که حقوق بین‌الملل آزادی دریاهای را خدشه دار کرده است توقیف کشتی نفتکش MT Lana تحت پرچم ایران در سواحل یونان است. این نفتکش در حال یدک کشی شدن بوده که با آب و هوای بد مواجه شده و مجبور به رفتن به مکانی امن در بندر یونانی کاریستوس به منظور اطمینان از ایمنی و حل مشکلات فنی در این کشور می‌شود. اما مقامات بندری نسبت به توقیف محموله نفتکش متعلق به ایران اقدام می‌کنند. این نفتکش حامل حدود ۷۰۰ هزار بشکه نفت ایران است که بنا به درخواست وزارت دادگستری آمریکا محموله آن تخلیه و تحویل یک نفتکش آمریکایی می‌شود. انتقال غیر استاندارد نفت ایران به نفتکش دیگر در آب‌های یونان سبب ایجاد آلودگی زیست محیطی در بندر کاریستوس و خدشه دار شدن ایمنی دریانوردی و تخریب محیط زیست دریایی می‌شود.

قانون‌گذاری یا اعمال قوانین یا هر دو آن‌ها با دولت صاحب پرچم هستند. حق توقیف و بازرسی کشتی‌ها در آب‌های آزاد برای کشورهای ثالث در مواد ۹۹، ۱۰۰، ۱۰۱، ۱۰۸، ۱۰۹، ۱۱۰، ۱۱۱، ۲۲۰ تا ۲۲۶ و ... کنوانسیون ۱۹۸۲ تصریح شده است.

هر کشوری که به دلایل منطقی اعتقاد دارد که کشتی حامل پرچم او به قاچاق غیر قانونی موادمخدر یا روانگردان اشتغال دارد می‌تواند از سایر کشورها بخواهد برای سرکوب قاچاق با وی همکاری نمایند.^۲

مواد ۲۲۰ تا ۲۲۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ اقدامات مربوط به جلوگیری از آلودگی دریایی توسط کشتی‌ها و داشتن دلایل روشن و ظن معقول جهت بازرسی و توقیف کشتی را بیان کرده است. کنوانسیون در ماده ۱۰۱، شرایطی را برای توقیف کشتی دزدان دریایی و در بند ۳ ماده ۱۰۹ بخش برنامه‌های رادیویی یا تلویزیونی غیر مجاز از دریای آزاد را شرط توقیف کشتی عنوان کرده است. در اعمال این استثنائات هیچ کشوری آزادی در سوء ظن یا بهانه جویی واهی را ندارد و اگر با بررسی معلوم شود که توقیف کشتی شرایط انطباق لازم را نداشته، باعث مسولیت بین‌المللی کشور توقیف‌کننده می‌شود.

۷- امکان‌سنجی اقدامات متقابل در توقیف کشتی‌های تجاری

اصل منع توسل به زور، سنگ بنای ساختار امنیت جمعی بین‌المللی است که پس از جنگ جهانی دوم ایجاد شد. بنابراین، ممنوعیت استفاده از نیروی نظامی یکی از اصول اساسی منشور ملل متحد است: «اعضای سازمان باید در روابط بین‌المللی خود از توسل به تهدید یا استفاده از زور خودداری کنند».^۳

این ممنوعیت سنگ بنای روابط بین‌الملل است، به این معنا که کشورها باید اختلافات خود را از راه‌های مسالمت‌آمیز حل و فصل کنند، به گونه‌ای که صلح و امنیت بین‌المللی به خطر نیفتد. به همین دلیل است که اصل مسؤلیت، جایگاهی اساسی در نظم حقوقی بین‌المللی دارد.

تحولات اخیر در حقوق و روابط بین‌الملل با دو روند متناقض مواجه شده است. ما شاهد گفتمان بین‌المللی در مورد لزوم تقویت ساختارهای بین‌المللی و فراتر رفتن از مرحله روابط متعارض و نابسامان بین اعضای جامعه بین‌المللی هستیم. با

اقدام دولت یونان در توقیف نفتکش در حال یدک کشی شده ایران، خلاف موازین حقوق بین‌الملل مخصوصاً حقوق دریاها و قواعد ناظر به آزادی ورود کشتی‌هایی است که در وضعیت اضطراری قرار دارند، بوده است.

مورد سوم از توقیف نفتکش‌های ایران و تصرف محموله آن توسط نیروی دریایی ارتش تروریست آمریکا و تخلیه نفت آن به یک کشتی ویتنام به نام SOTHYS بوده که در مهرماه ۱۴۰۰ در دریای عمان اتفاق افتاد.

هر سه مورد توقیف نفتکش‌های ایرانی و دزدی محموله آن‌ها برای اعمال فشارهای سیاسی بین‌المللی و اقتصادی بر ایران با نداشتن مجوز حقوقی توقیف کشتی‌های ایران انجام شده است، چرا که با اجرای توافقنامه برجام و تصویب قطعنامه ۲۲۳۱، تمامی قطعنامه‌های تحریمی شورای امنیت علیه صنعت کشتیرانی ایران لغو شدند و متعاقب آن نیز هیچ کشوری، مجوز حقوقی توقیف و بازرسی کشتی‌های متعلق به ایران را نداشت.

مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ دریاها، آزادی تجارت و کشتیرانی بین‌المللی را پیش‌بینی کرده و تصریح داشته که هیچ کشوری حق تعرض به کشتی‌ها در آب‌های بین‌المللی 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 داخلی خود، بلکه باید قوانین و مقررات حقوق بین‌الملل را در آب‌های آزاد اعمال کند.^۱ قواعد حقوق بین‌الملل عرفی کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، فقط به کشور صاحب پرچم در آب‌های آزاد حق توقیف و بازرسی کشتی‌های تحت پرچم خودش را اعطاء کرده است و خارج از موارد خاصی که حقوق بین‌الملل مشخص کرده است، کشتی‌ها در دریای آزاد تابع هیچ قدرتی نیستند، مگر قدرت کشوری که پرچم آن را برافراشته‌اند.

اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم در بند ۱ ماده ۹۲، کنوانسیون حقوق دریاها، تصریح می‌دارد؛ کشتی‌ها در دریای آزاد تابع هیچ قدرتی نیستند، مگر قدرت کشوری که پرچم آن را برافراشته‌اند. این انحصار برای کشور صاحب پرچم در دریای آزاد مطلق نیست و استثنائاتی دارد. بر این اساس، سایر کشورها در مواردی دارای صلاحیت مشترک برای

^۲ - بند ۲ ماده ۱۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

^۳ - Charte des Nations Unies, Article 2, Chapitre 1.

^۱ - رأی دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی در قضیه لوتوس مورخ ۷ سپتامبر ۱۹۲۷.

اصطلاح اقدامات متقابل انواع مختلفی از اقدامات واکنشی یک جانبه را در بر می‌گیرد، به عبارتی، به معنای موسع، اقدام متقابل پاسخی به یک اقدام اولیه کشور دیگر است. اقدام متقابل باید در پاسخ به اقدام نادرست قبلی یک دولت دیگر اتخاذ شود و باید علیه آن دولت باشد. اقدامات متقابل عبارتند از: «اقدامات محدودکننده بی توجه به قواعد عادی حقوق بین‌الملل، که توسط یک کشور به دنبال اعمال غیرقانونی انجام شده توسط دولت دیگر انجام می‌شود و قصد دارد با ایجاد خسارت، احترام به خود را به کشور دوم تحمیل کند.»^۱

این عمل هرچند قانونی، اما غیردوستانه و به تلافی یک عمل غیردوستانه نادرست و به منظور وادار کردن آن کشور به تغییر رفتار غیردوستانه خود انجام می‌گیرد. عمل متقابل هرگز در شکل اقدامات مسلحانه روی نمی‌دهد؛ زیرا در این صورت، یک اقدام تلافی‌جویانه غیرقانونی خواهد بود. عمل متقابل نباید الزاماً مقابله به مثل باشد، اگرچه اغلب شکل اعمالی از همان نوع عمل غیردوستانه اصلی را به خود می‌گیرد. عمل متقابل به نوعی از اقدام تلافی‌جویانه متفاوت است؛ چراکه اقدام تلافی‌جویانه عملی است که به خودی خود غیرقانونی می‌باشد، اما عمل متقابل از طریق اعمال قانونی صورت می‌گیرد (بلدسو و بوسچک، ۱۳۸۷: ۴۱۵).

پیامد حقوقی ناشی از ارتکاب یک عمل غیرقانونی و نادرست یک دولت، برای اقدام متقابل دولت دیگر، دلیلی برای معافیت از مسؤولیت بین‌المللی است چرا که «هر اقدام متخلفانه بین‌المللی یک دولت، مسؤولیت بین‌المللی خود را خواهد داشت».^۲ بنابراین پاسخ به شرایطی است که نادرست و ناقض حقوق بین‌الملل بوده است. اقدام متقابل، اقدام قانونی است زیرا به رفتار قبلی غیرقانونی، پاسخ می‌دهد. بنابراین، تنها با ارجاع به عمل نادرست قبلی است که انجام می‌شود. ظهور رویه اقدامات متقابل نشان دهنده وضعیت کنونی جامعه بین‌المللی است. از زمان وقایع جنگ سرد، رویه دولتی در این زمینه افزایشی بوده است که به نظر می‌رسد کاملاً نمایانگر تنش‌های حاکم بر روابط بین‌الملل است. این رویه بیانگر شکست نسبی سازمان‌های بین‌المللی، یا در هر صورت ناتوانی نهادهایی است

این حال، واکنش‌های یک‌جانبه غیرقانونی، یعنی «اعمال خشونت قدرت» همچنان نقش اصلی را در روابط بین‌المللی ایفا می‌کند. این تداوم به ویژه با تکثیر رفتار یک‌جانبه دولت‌ها که تمایل به «تحریم» خارج از مکانیسم‌های پیش‌بینی شده توسط اسناد بین‌المللی قابل اجرا را دارند، آشکار می‌شود. پس از این اقدامات یک‌جانبه آنچه را که به نظر می‌رسد افزایش تنش‌ها و بی‌نظمی بین‌المللی است مشاهده می‌کنیم.

پس از وقایع دوران جنگ سرد، جهان شاهد اجراء رویه‌های دولتی هماهنگ از سوی بعضی قدرت‌های استعماری است که می‌توان آن را به یک حق عمومی انتقام‌جویی تشبیه کرد. در مقابل این سیستم تحریم متمرکز، دولت‌ها با اعمال اقدامات متقابل، اغلب ماهیت اقتصادی، به دنبال اجرای عدالت در مورد خود هستند. این وضعیت بدون تعلق به قلمرو جنگ، اشکال جدیدی از اعمال خصومت‌های نامشروع هستند که دلالت بر وجود اقدامات «سرد» یا «جنگ‌خواهانه» دارند (Leben, 1982: 28/9-77).

تعداد معینی از کشورها که خود را قربانی نقض آشکار قوانین بین‌المللی می‌دانند، مجبور می‌شوند با استفاده از سلاح‌های اقتصادی به این رفتارهای خصمانه واکنش نشان دهند. تحریم آمریکا بر فرآورده‌های نفتی ایران در ماه می ۲۰۱۸، تحریم بانک مرکزی ایران و صندوق توسعه ملی توسط ایالات متحده، تحریم روسیه بر واردات کالاهای اروپایی، کانادایی و ... محصولات کشاورزی و غذایی آمریکا از سال ۲۰۱۴، از جمله مصادیق بسیار زیاد در این مورد است.

این دسته از تحریم‌ها چنان در صحنه بین‌المللی اهمیت پیدا کرده است که رویه قضایی پرونده Naulilaa این مفهوم را در حقوق بین‌الملل مفهوم‌سازی کرده است. سپس رای داوری ۹ دسامبر ۱۹۷۸ برای اولین بار تأیید می‌کند که: «در وضعیت فعلی حقوق بین‌الملل عمومی [...] هر کشوری موقعیت حقوقی خود را در قبال سایر کشورها ارزیابی می‌کند. در مواجهه با وضعیتی که به عقیده آن دولت، متضمن نقض یک تعهد بین‌المللی توسط دولت دیگر است، وی با رعایت قواعد عمومی حقوق بین‌الملل مربوط مجاز است که حق خود را با رعایت تناسب استیفاء نماید.»

^۱ - ماده ۱ مقررات مربوط به رژیم تلافی‌جویانه در زمان صلح، AIDI، ۱۹۳۴، ص ۷۰۸.

^۲ - CDI، ۲۰۰۱، ماده ۱.

که مسؤول حفظ صلح و امنیت بین‌المللی هستند (Leben, 1982: 28/9-77).

تداوم تحریم‌های یکجانبه و غیر متمرکز، نشانه ناتوانی نهادهای مسؤول حل مناقشات و ناکارآمدی سازمان‌های بین‌المللی حافظ صلح و امنیت بین‌المللی هستند. سازمان ملل در ایفای نقش خود به عنوان حافظ تعهدات بین‌المللی مملو از ناکارآمدی است. برترین نهاد بین‌المللی حافظ صلح به دلایل متعددی مملو از اشکال است.

در پایان جنگ جهانی دوم، قدرت‌های پیروز؛ ایالات متحده، فدراسیون روسیه، بریتانیا، فرانسه و چین به عنوان اعضای دائمی شورای امنیت، تنها نهاد سازمان ملل که مجاز به اتخاذ تصمیمات الزام آور بین‌المللی، به همراه ده عضوی که برای یک دوره دو ساله انتخاب می‌شوند، به خود اختیار اتخاذ این تصمیمات را اعطاء کردند. به سبب نوع تصمیمات این شورا، این نهاد به عدم شفافیت و غیردموکراتیک بودن متهم می‌شود و تصمیمات آن با انتقاد شدید مواجه شده است.

شورای امنیت با مشکلات مالی مواجه است. ایالات متحده آمریکا با ۲۲ درصد از بودجه این سازمان در سال ۲۰۱۰ بزرگترین کمک کننده به سازمان ملل است. وزن اقتصادی کشورهایی که بیشترین مشارکت را دارند به آن‌ها اجازه می‌دهد تا مواضع خود را تحمیل کنند.

قطعه‌نامه‌های شورای امنیت در بعضی موارد، اعلام خواسته‌های ناحق زورمندان جهان و با هدف اعمال فشار و وادار کردن به پذیرش ذلت بار حاکمیت اراده آن‌ها در مسایل جهانی و حتی مسایل داخلی حاکمیتی قدرت‌های نوظهور است. قطعه‌نامه‌های شورا در اعلام مجوز بررسی و توقیف کشتی‌های تجاری ایران در همین راستا انجام شده بود.

در موضوع مشروعیت بین‌المللی توقیف کشتی‌های ایرانی، صنعت کشتیرانی ایران برای اولین بار صریحاً در سال ۲۰۰۸ توسط شورای امنیت وضع شد. شورا در این سال با تصویب قطعه‌نامه ۱۸۰۳، به‌طور محدودی محموله‌های کشتی‌های ایرانی را هدف تحریم‌های خود قرارداد و به کشورها حق داد 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.

تصویب قطعه‌نامه ۱۹۲۹ شورای امنیت در سال ۲۰۱۰ میلادی، علیه صنعت کشتیرانی ایران، ابعاد تحریمی سنگین‌تری را برای کشتیرانی و تجارت دریایی ایران ایجاد کرد و کشور با محدودیت‌های شدید در حمل‌ونقل هوایی و دریایی خود روبه‌رو گردید و شورای امنیت به استناد آن از همه کشورها می‌خواست تا «همه محموله‌ها به سمت یا از طرف ایران را در خاک کشور خود از جمله بنادر و فرودگاه‌ها بازرسی کنند» و حتی به کشورها این مجوز را داد که اقلامی را که تأمین، فروش، انتقال و صدور آن‌ها بر اساس قطعه‌نامه ۱۹۲۹ و قطعه‌نامه‌های پیشین، ممنوع اعلام شده‌اند توقیف کنند یا از طریق نابودکردن، اوراق‌کردن یا نابارکردن یا انتقال به کشوری غیر از مبدأ و مقصد از دست این اقلام خلاص شوند.

این قطعه‌نامه تحریمی از سخت‌ترین و غیردموکراتیک‌ترین قطعه‌نامه‌ها علیه یک کشور در تاریخ شورای امنیت و علیه تجارت بین‌الملل یک کشور به شمار می‌رفت که باشگاه انحصاری قدرت‌های پیروز جنگ جهانی برای حفظ نظام سلطه خود علیه یک دولت انقلابی به اجرا گذاشته بود. این شرایط سخت برای کشتیرانی و تجارت بین‌الملل کشور با امضای توافقنامه برجام و بر اساس بند ۷ قطعه‌نامه ۲۲۳۱، لغو شد تا یک خطر و دشواری بزرگ در حوزه حمل‌ونقل جمهوری اسلامی ایران از بین برود.

با خروج آمریکا از برجام توسط دولت ترامپ در سال ۲۰۱۸ میلادی، ایالات متحده آمریکا با فشار به کشورهای دوست خود فشار بر تجارت بین‌الملل ایران را با توقیف نفتکش‌های ایرانی توسط انگلیس و یونان مجدداً به اجراء گذاشت و در موضوع فروش نفت ایران به ونزوئلا ایران را تهدید به توقیف ۵ نفتکش ارسالی نفت ایران کرد و یکبار نیز نفت نفتکش ایرانی را در دریای عمان توقیف و به یک نفتکش ویتنامی منتقل کرد.

دولت جمهوری اسلامی در مقابل توقیف نفتکش‌های خود اقدام به توقیف نفتکش انگلیسی «استنا ایمپرو» و دو نفتکش یونانی «دلتا بسودن» و «پردنت اند ریور» و نفتکش ویتنامی «SOTHYS» می‌کند. نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی ایران علت توقیف نفتکش‌های انگلیسی و یونانی را نقض مکرر مقررات دریانوری اعلام می‌کند. علت توقیف نفتکش ویتنامی، بازپس‌گیری محموله نفتی ربوده شده و انتقال یافته به این کشتی بوده است.

می‌زند باید به شرایط چنین اقداماتی پایبندی خود را نشان دهد.

ملاحظات اخلاقی: ملاحظات اخلاقی مربوط به نگارش متن و نیز ارجاع به منابع رعایت گردید.

تقدیر و تشکر: از تمام کسانی که ما را در تهیه این مقاله یاری رسانده‌اند، کمال تشکر را داریم.

سهم نویسندگان: نگارش این مقاله بر اساس اصول نگارش مقالات حقوقی در تمامی مراحل تهیه پلان، جمع‌آوری منابع و نگارش توسط نویسنده صورت گرفته است.

تضاد منافع: این پژوهش فاقد هرگونه تضاد منافع است.

منابع و مأخذ

الف. منابع فارسی

- رابرت بلدسو و بوسلاو بوسچک (۱۳۸۷). فرهنگ حقوق بین‌الملل، ترجمه علیرضا پارسا.

- فن گلان، گرهارد (۱۳۸۶). درآمدی بر حقوق بین‌الملل عمومی، ترجمه، محمدحسین حافظیان، نشر میزان، چاپ سوم، ج ۲.

- مقتدر، هوشنگ (۱۳۷۶). حقوق بین‌الملل عمومی، موسسه چاپ و انتشارات وزارت خارجه، چاپ چهارم.

- کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.

- مقررات مربوط به رژیم تلافی جویانه در زمان صلح، AIDI، (۱۹۳۴).

ب. منابع انگلیسی

- C. H. Hull, (1899). *The Economic Writings of Sir William Petty*, Cambridge, Cambridge University Press.

- Charte des Nations Unies, Article 2, Chapitre 1.

- Charles Leben. (1982). *Les contre-mesures inter-Etatiques et les réactions à l'illicite dans la société internationale*.

- F. Bacon (1948). *Essays*, trad. M. Castelain, Paris, Aubier.

- F Bernard, (2004). *Quels Fondements Juridiques Aux Embargos Et Blocus Aux Confins Des Xxe*

جمهوری اسلامی ایران که از مسیرهای دیپلماتیک نتوانسته بود حق خود بر آزادی کشتیرانی ناوگان تجاری خود را در آب‌های آزاد و بین‌المللی به صورت کامل مورد بهره برداری قرار دهد با اتکاء به قواعد دریانوردی و نقض مکرر این مقررات توسط کشتی‌های موصوف انگلیسی و یونانی و حق خود بر اقدام متقابل، با توقیف این نفتکش‌ها و اعلام شکایت و پیگیری در سازمان جهانی دریانوردی، اجرای کشتیرانی امن و بدون مزاحمت برای ناوگان تجاری اش را مورد حفاظت قرار داد. ایران با به اجراء گذاشتن مجموعه این اقدامات و به پشتوانه توانمندی‌های نیروی دریایی و نیروهای مسلح خود توانست بازدارندگی مطلوبی را برای تصور محروم کردن کشور از حق تجارت بین‌المللی اش فراهم آورد.

نتیجه‌گیری

اقدامات یک‌جانبه دولت‌های انگلیس، یونان و آمریکا در توقیف کشتی‌های ایران و حتی انتقال نفت آن‌ها از منظر حقوق بین‌الملل قابل توجیه نبوده است. این اقدامات برخلاف موازین حقوق بین‌الملل مخصوصاً حقوق دریاها، قواعد ناظر به آزادی ناوبری و حقوق مسؤولیت بین‌المللی دولت‌ها بوده است.

اقدام دولت جمهوری اسلامی ایران در توقیف نفتکش‌های انگلیس، یونان و ویتنام از دید حقوق بین‌الملل، منصرف از استدلال‌های رسمی برخی از نهادهای دولتی تحت عنوان «اقدام تنبیهی» از دید 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، مواد ۲۲ و ۴۹ تا ۵۳ طرح مسؤولیت بین‌المللی دولت‌ها در قبال اعمال متخلفانه بین‌المللی و ماده ۶۰ عهدنامه وین، جایگاه رفیعی دارد. هدف از این اقدامات، حمایت از خود و الزام دولت مسؤول به پایبندی به تعهدات اش و در صورت ورود ضرر، اجبار به جبران خسارت است.

در نظام مسؤولیت بین‌المللی، اقدامات متقابل به عنوان ضمانت اجراهای بین‌المللی نه تنها اعمال متخلفانه محسوب نمی‌شود، بلکه یکی از راه‌های جبران خسارت نیز می‌تواند می‌باشد. البته دولتی که برای تضمین حقوق خود دست به اقدام متقابل

Et Xxie Siècl, revue Guerres mondiales et conflits contemporains.

- Grotius, *The Freedom of the Seas*.

- J. Thirsk, J. P. Cooper, (1972). *17th Century Economic Documents*, Oxford, Clarendon Press.

- J. Tulard, (1987). *Dictionnaire Napoléon*, Éd. Fayard.

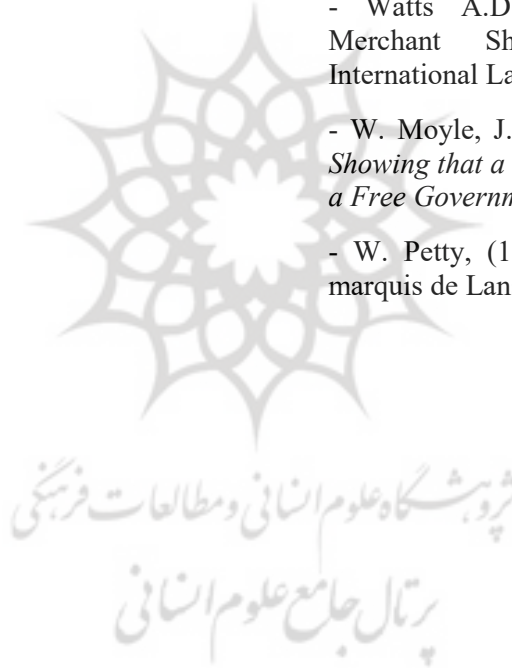
- Sentence arbitrale du 31 juillet 1928, Responsabilité de l'Allemagne à raison des dommages causés dans les colonies portugaises du sud de l'Afrique (Portugal contre Allemagne), Nations Unies, Recueil des Sentences arbitrales. Vol. II.

- UN. DOC, A/Conf. 62/48/122, Convention on the High Seas 1958.

- Watts A.D., (1957). "The Protection of Merchant Ships", *British Yearbook of International Law*.

- W. Moyle, J. Trenchard, (1697). *An Argument Showing that a Standing Army is Inconsistent with a Free Government*.

- W. Petty, (1927). *Petty Papers*, édités par le marquis de Lansdowne, Londres, Constable & Co.





Feasibility of Countermeasures When Seizing Commercial Ships

Naser Ebrahimpour Baser*¹, Hasti Hasanzadeh²

1. M.A, International Trade Law, Faculty of Law, Damghan Branch, Islamic Azad University, Damghan, Iran.

2. M.A, International Trade Law, Faculty of Law, Damghan Branch, Islamic Azad University, Damghan, Iran.

ARTICLE INFORMATION

Type of Article:

Original Research

Pages: 45-58

Corresponding Author's Info

ORCID: 0000-0000-0000-0000

TELL: 000000000000

Email: Nasser.ebaser@gmail.com

Article history:

Received: 31 Oct 2021

Revised: 06 Dec 2021

Accepted: 12 Jan 2022

Published online: 21 Mar 2022

Keywords:

Freedom of the Seas, Security of the Seas, Seizure of Ships, Countermeasures.

ABSTRACT

Freedom of navigation is one of the oldest and best-known principles of the legal regime governing maritime environments. This principle constitutes one of the pillars of the law of the sea and is at the origin of modern international law. The sea is the main channel of communication and cooperation between states and therefore it must be free and not monopolized by a state and controlled by a state. A state can only claim control of an area that is effectively under its authority and sovereignty. The United Nations Convention on the Law of the Sea makes extensive reference to various aspects of the freedom of navigation in Articles 17 to 26, 36, 38, 52, 58, 78 and 87. The various expressed forms of this freedom all mean the same thing and that is the freedom of movement of ships. It is impossible to list all the challenges facing the free movement of ships or all the restrictions imposed on this freedom. In this study, we limit ourselves to examining one of these restrictions, namely the illegal seizure of commercial vessels and on the other hand, the right of countries to apply countermeasures in the seizure of commercial vessels of countries offenders.



This is an open access article under the CC BY license.

© 2022 The Authors.

How to Cite This Article: Ebrahimpour Baser, N & Hasanzadeh, H (2022). "Feasibility of Countermeasures When Seizing Commercial Ships". *Journal of Contemporary Legal Thought*, 3(1): 45-58.